

APRIL 2024

RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE GMBH

Bürostandort Aachen
Oppenhoffallee 74 | 52066 Aachen | +49 (0)241 4637 6740
ac@rha-planer.eu | www.rha-planer.eu

Prof. Dipl.-Ing. Christa Reicher
Dipl.-Ing. Holger Hoffschroer
Bauass. M.Sc. Christoph Klanten
M.Sc. Vanessa Ziegler
B.Sc. Lara Turba
M.A. Leonhard von Reinersdorff
Cand. B.Sc. Alexandra Teubner

Sofern nicht anders gekennzeichnet, liegen die Rechte an den Grafiken bei RHA.

Im Auftrag von

ULI URBAN LAND INSTITUTE

ULI Germany/Austria/Switzerland
Oberlindau 3 | 60323 Frankfurt am Main | +49 (0)69 2100 2200
sabine.georgi@uli.org | www.germany.uli.org

Sabine Georgi

Mit Unterstützung von

ehret+klein 

BAUWENS 

LANDMARKEN 

GEMEINSAM WIRKEN

IMPULSE FÜR DIE ZUSAMMENARBEIT
ZWISCHEN KOMMUNEN
UND IMMOBILIENWIRTSCHAFT

EXECUTIVE SUMMARY

Wer wirkungsvoll handeln und die Zukunft unsere Städte gestalten will, braucht starke Allianzen. Ein Blick in den gemeinsamen Projektalltag von Kommunen und Immobilienwirtschaft zeigt jedoch, dass das hierfür notwendige Vertrauen zwischen den Akteuren fehlt. Aus Sicht der Kommunen haben Investoren oftmals nur die wirtschaftliche Rendite im Blick. Die Immobilienwirtschaft wiederum klagt über das mangelnde Verständnis für wirtschaftliche Zusammenhänge und langwierige Verfahren seitens der Kommunen. Das gemeinsame Ziel – die Realisierung von zukunftsfähigen Stadtbausteinen und Quartieren – rückt dabei in den Hintergrund. Die Studie „Gemeinsam Wirken“ widmet sich dieser Herausforderung und bringt bewährte und neue Impulse für eine wirkungsvolle Zusammenarbeit zusammen.

Zehn wesentliche Thesen wurden hierbei erarbeitet und bilden einen deutlichen Appell an das Tandem aus Immobilienwirtschaft und Kommunen:

1. Misstrauen überwinden und Verständnis füreinander stärken
2. Die Spirale der Kostensteigerung überwinden
3. Werte, Grundsätze und Ziele definieren – und Kompromisse eingehen
4. Wirtschaftlichkeit breiter denken
5. Mehr Mut zu Innovationen!
6. Prozessabläufe in Planung und Bau beschleunigen
7. Mehr Augenmerk auf Nachhaltigkeit und Suffizienz
8. Menschen mitnehmen
9. Möglichkeiten bestehender Regularien ausschöpfen – und deregulieren
10. Verantwortung für die Schaffung bezahlbaren Wohnraums gleichmäßig verteilen

Mit diesem deutlichen Aufruf als Grundlage wurden paritätisch besetzte Workshops sowie Expert:innen-Interviews organisiert und Projektbeispiele analysiert. Gemeinsam konnten wir feststellen, dass es zahlreiche Projekte gibt, die die Interessen der unterschiedlichen Akteure wahren konnten. Eine Schlüsselrolle kommt hierbei einer Reihe an Tools zu, die die transparente und zielführende Zusammenarbeit im Projektalltag unterstützen. So konnten wir unter anderem die [→ Anhandgabe \(S. 76\)](#), das Verfassen einer gemeinsamen [→ Charta \(S. 80\)](#) und die [→ Ko-Finanzierung \(S. 85\)](#) Ko-Finanzierung im Rahmen einer Toolbox ausarbeiten.

Unser besonderes Augenmerk möchten wir hier beispielhaft auf den Projektbeirat ([→ Begleitgremium oder Beirat, S. 78](#)) legen. Der Einsatz begleitender Gremien innerhalb von Entwicklungsprozessen kann neben einer umfassenden demokratischen Legitimation von Entscheidungen auch zu Zwecken der Qualitätssicherung und zur Prozessbeschleunigung verhelfen. Bestehend aus Fachleuten verschiedener Disziplinen, politischen Vertreter:innen, Expert:innen aus Verwaltung und den Investierenden kann dazu beitragen, dass Entwicklungsprozesse transparenter, partizipativer und effizienter gestaltet werden.

Letztlich profitieren alle Beteiligten davon, wenn Entscheidungen auf einer breiten Basis getroffen werden und die Expertise verschiedener Akteure einfließt. [→ Incentivierungen \(S. 83\)](#) hingegen können helfen, Ziele wie die Dekarbonisierung mittels weniger Individualverkehr durch Autos zu erreichen, indem auf Stellplatzvorgaben verzichtet wird oder höhere Dichten zugelassen werden. Und schließlich kann die Beteiligung der Stadt an einem [→ Joint Venture \(S. 84\)](#) helfen, dass die Stadt z. B. nicht nur den fertigen Wohnungsbau übernimmt, sondern auch an dem Projektentwicklungserfolg partizipiert.

Mit unserer Studie regen wir Immobilienwirtschaft und Kommunen gleichermaßen an, vorhandene Tools zu nutzen, neue Instrumente für eine konstruktive Zusammenarbeit zu entwickeln und so Vertrauen und Transparenz als Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit deutlich zu fördern. Für die gemeinsame Zukunft regen wir an, Handlungsleitfäden zur Nutzung etablierter und neuer Tools zu erarbeiten und neue, übergeordnete und gemeinsame Formate für ein besseres „gemeinsames Wirken“ zu etablieren.

INHALTE

Die vorliegende Publikation dient der Übersicht und Inspiration zu aktuellen Herausforderungen und Instrumenten der Kooperation zwischen Kommunen und der Immobilienwirtschaft. Aufgrund der permanenten Entwicklung des Themas und der Instrumentenlandschaft soll das Dokument keine abschließende, vollständige Sammlung darstellen – vielmehr handelt es sich um ein „lebendiges“ Werk im Sinne einer laufenden Weiterentwicklung.

ANLASS UND ZIELE DER STUDIE



8

10 THESEN & HANDLUNGS- EMPFEHLUNGEN



16

6 FALLSTUDIEN



40

TOOLBOX



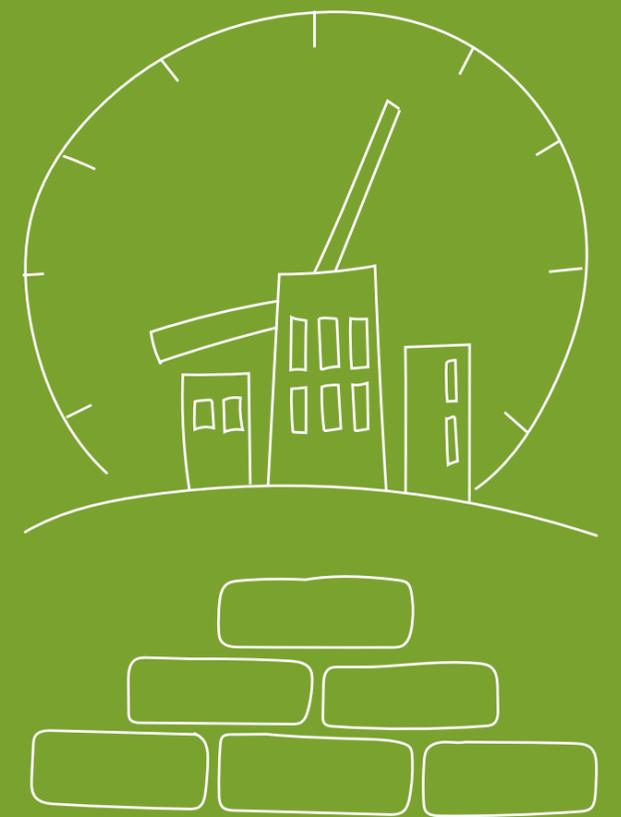
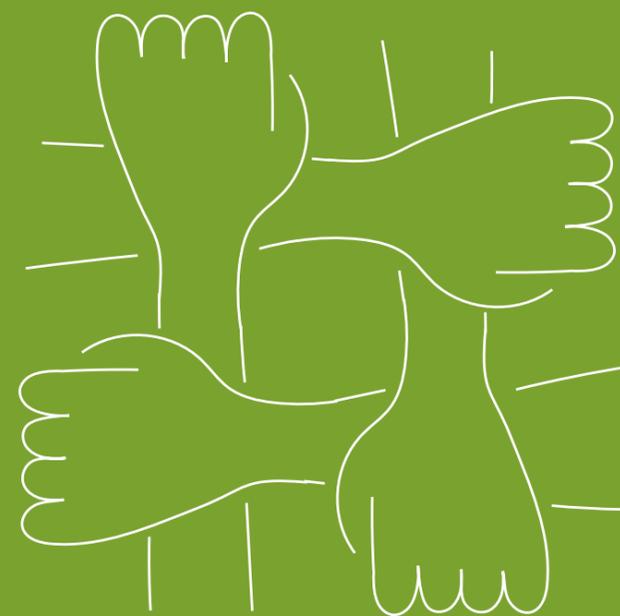
72

WAS WÄRE, WENN...?



96

ANLASS UND ZIELE DER STUDIE



ANLASS UND ZIELE DER STUDIE

Die aktuellen **Herausforderungen in der Stadtentwicklung** erfordern ambitioniertes Handeln aller verantwortlichen Akteure: Dazu zählen Wohnraummangel, der vor allem einkommensschwache Bewohner:innen trifft und die soziale Segregation verstärkt, der voranschreitende Klimawandel, der Anpassungen zum Schutz vor Extremwetterereignissen erfordert, sowie die drohende Verödung von Innenstädten, der mit neuen Revitalisierungs- und Mobilitätskonzepten begegnet werden muss.

„**Kooperation ist ein lernender Prozess, in dem alle, die sich einbringen, als Fachleute auf unterschiedlichen Gebieten und mit unterschiedlichen Wissenshorizonten anerkannt werden. Neugier, Wertschätzung und gegenseitiges Vertrauen sind hier die Basis.**

Aus dem Glossar zur gemeinwohlorientierten, Stadtentwicklung (BBSR, 2020: 89)

Verschärfte wirtschaftliche Rahmenbedingungen **erschweren die Projekt- und Stadtentwicklung**: Projekte verlängern sich um durchschnittlich 20 bis 25 % (ca. ein Jahr), sie werden durchschnittlich 9,6 % teurer; etwa 9 % der Projekte werden ganz abgebrochen.

Gerade vor diesem Hintergrund ist Kooperation Trumpf: **Städte und Gemeinden**, als Trägerinnen der kommunalen Planungshoheit und wesentliche Entscheidungsträgerinnen, und die **Immobilienwirtschaft**, als Partnerin in der Gestaltung der urbanen Zukunft, sind daher mehr denn je dazu aufgefordert, gemeinsam Verantwortung zu übernehmen, an einem Strang zu ziehen und **starke Allianzen** zu schmieden. In der 2020 veröffentlichten ZIA-CREM-Studie der TU Darmstadt konnte bereits eine Bereitschaft seitens der befragten Unternehmen festgestellt werden, einen finanziellen Schaden von jährlich etwa 12,6 Mrd. Euro durch Investitionen von ca. 1,4 Mrd. Euro jährlich in den nächsten zehn Jahren abzuwenden.

Zum Weiterlesen:
CREM-Studie 2020



Wirkungsvolles Handeln braucht starke Allianzen

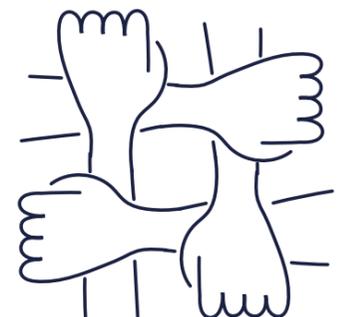
Die **Immobilienbranche** und die **kommunale Verwaltung und Politik** sind aufeinander angewiesen: Die eine Seite bringt Expertise im Bereich der Grundstücksentwicklung und entsprechendes Investitionskapital ein, die andere Seite das Wissen über lokalen Gegebenheiten sowie die demokratische Legitimation, die strategische Ausrichtung der Stadtentwicklung vorzugeben und Planungsrecht zu schaffen.

Trotz der gemeinsamen Herausforderungen und häufig gleicher Zielvorstellungen, wird die Zusammenarbeit nicht selten erschwert durch **Misstrauen und fehlendes Verständnis für die Abhängigkeiten der jeweils anderen Seite**. Oftmals prägen unzutreffende Vorurteile das Verhältnis der Kooperationspartner:innen – z.B. das von der Immobilienbranche, die vor allem an kurzfristigen Renditen interessiert sei und nur anbiete, was marktgängig ist, oder das von der Kommune, die Vorhaben ausbremse und sich nicht traue, innovative Ansätze zu verfolgen.

Tatsächlich werden die ohnehin komplexen Prozesse **in der Stadtentwicklung** häufig durch Abstimmungs- und Rückkopplungsschleifen der beteiligten Akteure in die Länge gezogen. Aushandlungen von Kompromisslösungen kosten oft viel Zeit, vor allem, wenn **Zielvorstellungen**

fehlen, nicht abgestimmt oder nicht kongruent sind. Komplexe bauordnungs- und planungsrechtliche **Regularien** hemmen zudem die Fokussierung auf innovative, gemeinwohlorientierte und pragmatische Lösungen.

Zugleich sind Kooperationen im Bereich der Stadtentwicklung zwischen kommunalen Akteuren und Projektentwicklern bereits seit langer Zeit als wirkungsvolles Instrument in der Stadtentwicklungspolitik etabliert und vielfach erprobt. Die zentrale Motivation dieser interdisziplinären Zusammenarbeit besteht darin, gemeinsam an ein Ziel zu gelangen, das im Alleingang schwieriger oder gar nicht zu erreichen wäre. In der Stadtentwicklung geht es dabei konkret um die Verteilung von Aufgaben auf die Partner:innen mit entsprechenden Kompetenzen und Ressourcen zur **effizienten und qualitätvollen Gestaltung von Räumen**.



Zeitenwende in der Baubranche – Zeit für neue Lösungen?

Die aktuellen **Rahmenbedingungen** mit steigenden Zinsen, Bau- und Materialkosten und dem sich verschärfenden Fachkräftemangel erschweren Planungs- und Bauprozesse. Diese Herausforderungen können zugleich aber auch eine **Chance** sein, bestehende Regulatorien, Prozesse und Vorurteile zu hinterfragen, um letztlich effizientere, nachhaltigere und damit insgesamt bessere Lösungen zu entwickeln. Die vorliegende Studie gibt Antworten auf zentrale Fragen;

- Wie können **Prozesse effizienter gestaltet** werden, damit wir den Fokus auf das Wesentliche – nämlich die Entwicklung der Städte – richten können?
- Wie können wir einen tatsächlichen **„Social Impact“** leisten und Räume schaffen, von denen alle Stadtnutzer:innen profitieren?
- Was braucht es, um über die bloße Marktgängigkeit von baulichen Lösungen hinaus das Prinzip der **Suffizienz** in der Projektentwicklung zu verankern?
- Wie können wir **ressourcensparende, bestandsorientierte und zugleich wirtschaftliche Lösungen** für Projekte entwickeln?
- Wodurch können **Verbindlichkeit und Vertrauen** zwischen den Kooperationspartner:innen gefördert werden?

In dieser Studie geht es darum, Wege zu finden, wie die **kommunale Stadtplanung und die Immobilienwirtschaft im Schulterschluss** agieren können, um bestmögliche Lösungen zu entwickeln und zu realisieren. Ziel ist es, einen **Wandel in der Haltung** der Akteure zu bewirken und eine langfristig konstruktive Zusammenarbeit zu ermöglichen.



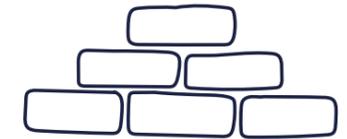
Zum Aufbau dieser Studie

Aufbauend auf den Erkenntnissen einer Auswertung einschlägiger Literatur wurde ein Fragenkatalog entwickelt, der als Basis für zehn leitfadengestützte Interviews diente: Befragt wurden **Expert:innen** aus Projektentwicklung (in Deutschland sowie dem europäischen Ausland), der kommunalen Planungsverwaltung und lokaler Politik, aus kommunalen Spitzenverbänden, gemeinwohlorientierten Stiftungen, aus (Stadt-)Forschung sowie der planerischen Praxis.

Mit diesen und weiteren Persönlichkeiten aus den genannten Schwerpunkten wurde zudem in einer Perspektivenwerkstatt in Köln der zuvor in den Gesprächen noch bilaterale Dialog zu einem interdisziplinären Austausch ausgeweitet. So konnten Erkenntnisse multi-perspektivisch entwickelt werden:

Auf dieser Basis wurden bestehende Herausforderungen der Kooperation erfasst, woraus sich zehn Thesen mit darauf aufbauenden Handlungsansätzen ergeben, die in dieser Studie zusammengefasst werden (→ [10 Thesen und Handlungsempfehlungen, S. 16](#)).

Die anschließenden Projektsteckbriefe (→ [Sechs Fallstudien, S. 40](#)) zeichnen die Entwicklung guter realisierter Beispiele nach, in denen die Kooperation von Kommunen und Projektentwicklern zu gelungenen Lösungen geführt hat. Dabei wird ein zentraler Fokus auf die Anwendung planerischer Instrumente und Methoden gelegt, die die strategische Basis für den jeweiligen Umsetzungsprozess setzten.



Sie sollen zugleich eine Inspirationsquelle für künftige Projektentwicklungen darstellen.

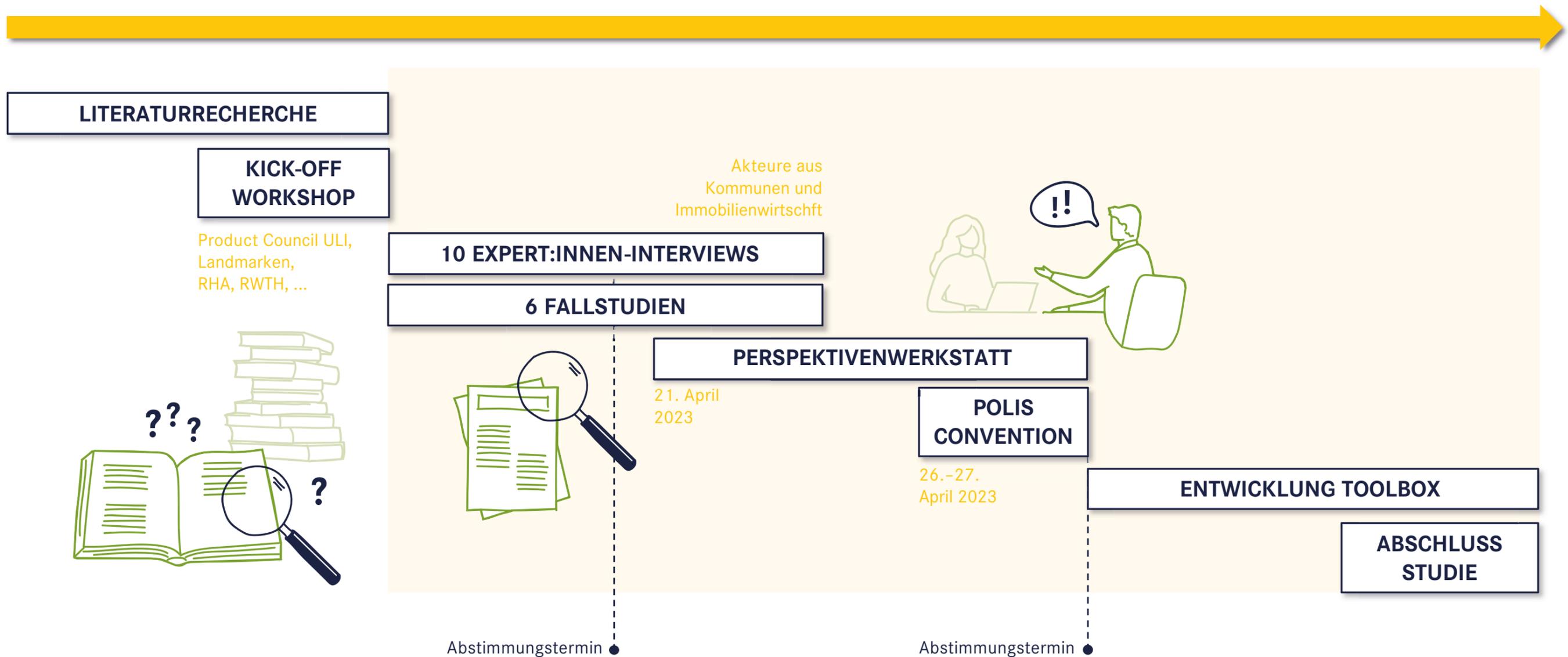
Die innerhalb der Interviews, der Perspektivenwerkstatt und in den Fallstudien diskutierten Instrumente bzw. Methoden werden abschließend nochmals in einer Übersicht charakterisiert und steckbriefartig in alphabetischer Reihenfolge vorgestellt. Diese Sammlung planerischer Instrumente (→ [Toolbox, S. 72](#)) zeigt konkrete Möglichkeiten zur Förderung der effektiven Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Immobilienwirtschaft auf und verknüpft diese mit typischen Anwendungsfällen aus den zuvor präsentierten Fallstudien.

Abschließend wird ein Blick über den Tellerrand gewagt (→ [Was wäre, wenn...? S. 96](#)): Ideen, Konzepte und Ansätze, die bisher nicht erprobt oder über das vorhandene städtebauliche Instrumentarium nicht (rechtlich) abgedeckt sind, sollen hier zum Nachdenken anregen: Was wäre möglich, wenn sich bestimmte Rahmenbedingungen ändern? Welche (bau-)rechtlichen, politischen, förderungsbezogenen Vorgaben müssten überarbeitet, gestrichen oder neu geschaffen werden, um angemessen und effizient auf aktuelle Herausforderungen reagieren zu können? Im Sinne eines Ausblicks werden entsprechende Perspektiven skizziert und sich daraus ergebende Möglichkeiten diskutiert.

Arbeitsprogramm und Zeitplan

Anfang 2023

Frühjahr 2024



10 THESEN & HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Das folgende Kapitel gibt einen ausführlichen Überblick über die **Herausforderungen und Hürden der Kooperation** und formuliert Handlungsansätze, die helfen diese Hürden in Zukunft zu überwinden. Diese Ansätze richten sich insbesondere an Kommunen und Projektentwickler. Dabei handelt es sich zumeist um Veränderungen in der Haltung der Akteure, die mit der Anwendung konkreter Werkzeuge bzw. Instrumente einhergehen können, auf die an den entsprechenden Stellen explizit verwiesen wird.

1

Misstrauen überwinden und Verständnis füreinander stärken

Der Erfahrungsschatz im Umgang mit Projektentwicklungen ist von Kommune zu Kommune unterschiedlich ausgeprägt. Mangelnde Erfahrungswerte können dabei Misstrauen befördern und innovative und unkonventionelle Lösungsansätze hemmen. Generelle Vorbehalte und Misstrauen von Kommunen gegenüber Projektentwicklern sind oft durch das Handeln einzelner Akteure geprägt; negative Erfahrungen in Einzelfällen belasten das Verhältnis zwischen Privatwirtschaft und öffentlicher Hand oftmals grundsätzlich. Zugleich mangelt es auf beiden Seiten an Verständnis für die jeweiligen (fachlichen und prozessualen) Restriktionen der unterschiedlichen Akteure.

So unterschätzen Projektentwickler häufig die notwendigen politischen und verwaltungsinternen Prozesse innerhalb der kommunalen Verwaltung. Formelle Planverfahren mit rechtlichen Anforderungen an Abläufe, Beteiligungsprozesse, Abstimmungen zwischen Trägern öffentlicher Belange untereinander usw. bedeuten für kommunale Akteure einen hohen zeitlichen, personellen und nicht zuletzt auch finanziellen Aufwand. Auf der anderen Seite werden die wirtschaftlichen Bindungen und Erfordernisse

der Projektentwickler durch die Kommunen oft falsch eingeschätzt, etwa weil immobilienwirtschaftliches Know-how fehlt – beispielsweise die Einschätzung dessen, was einem Projektentwickler wirtschaftlich an zusätzlichen (Infrastruktur-)Kosten zuzumuten ist. Nicht zuletzt wird dies auch durch intransparentes Verhalten der Entwicklerseite, z.B. im Umgang mit Gewinnmargen, verstärkt. Im Gegenzug werden oft die (Opportunitäts-)Kosten ausgeblendet, die der Kommune beim Verkauf von Grundstücken an private Entwickler entstehen. Dazu gehören z.B. der Verlust von Einkünften durch Pacht oder Miete sowie häufig die Übernahme von Infrastruktur- sowie Umweltkosten, wie etwa die Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen oder von Altlastensanierungen.



Eine erfolgreiche Kooperation zwischen Projektentwicklern und Kommunen erfordert somit ein ausgeprägtes Verständnis der Partner:innen für die Maßgaben und Restriktionen des jeweils Anderen. Dazu gehören eine offene Kommunikation auf Augenhöhe, sachliche Debatten und Kompromissbereitschaft auf beiden Seiten. Die Anwendung solcher Prinzipien kann langfristig die Entwicklung positiver Erfahrungen im Umgang miteinander unterstützen und damit auch zu unkonventionellen, innovativen und qualitätvollen Lösungen beitragen (→ [These Nr. 3, S. 22](#)).

Auch die Offenlegung wirtschaftlicher Interessen sowie ehrliche Kommunikation von Entwicklungsabsichten auf beiden Seiten ermöglicht erst einen transparenten Aushandlungsprozess.

2

Die Spirale der Kostensteigerung überwinden



Die oft **steigenden Grundstückspreise**, die für Projektentwicklungen zunehmend problematisch werden, sind aus kommunaler Sicht auch durch die Entwickler selbst zu verantworten – z.B. durch spekulative Bevorratungen von Grundstücken, Planungen ohne bauliche Realisierung und anschließende Wiederkäufe der Flächen. Auf der anderen Seite betreiben auch Kommunen **Grundstücksvorhaltung** und reduzieren damit die Anzahl der auf dem freien Markt zur Verfügung stehenden Flächen, was die Marktsituation zusätzlich verschärfen kann. Dadurch werden auch kommunale Grundstücke häufig zu hochpreisig verkauft, sodass im Anschluss **kaum**

wirtschaftliche Spielräume für innovative Lösungen und besondere Qualitäten im Zuge der Entwicklung durch Investoren mehr verbleiben ([→ These Nr. 5, S. 28](#)). In Hinblick auf einige „Schlüsselgrundstücke“ kann eine solche Bevorratung auch sinnvoll sein (etwa mit Blick auf stadtentwicklungspolitische Strategien und längerfristige Zielsetzungen seitens der Kommunen).

” **Diejenigen, die die Entwicklung eines Grundstücks bis zur Baugenehmigung vorantreiben und dann bewusst liegen lassen, nur um es anschließend mit Gewinn weiter zu veräußern, schaden der Gesellschaft.**

Zitat Interviewpartner:in

Grundsätzlich ist vor allem die Privatwirtschaft in der Lage, eine effiziente Grundstücksentwicklung zu betreiben. Daher sind aus kommunaler Sicht häufig diejenigen Entwickler interessant, die ganz oder in Teilen für das eigene Portfolio arbeiten, d.h. Bestandshalter sind, oder bereits frühzeitig auf das Portfolio von Kooperationspartnern einzahlen: Diese verfügen meist über eigene Abteilungen zur Pflege der entwickelten Objekte und sind häufig ambitionierter in dem Bestreben, langfristig anhaltende Qualitäten und nachhaltige Strukturen zu schaffen und dauerhaft zuzusichern.

Durch die Haltung der Bestände lassen sich auch wirtschaftliche Vorteile erzielen, etwa durch Investitionen in langfristige Mehrwerte für die Mieterschaft (z.B. nachhaltige Heizungsanlagen, die über lange Zeiträume niedrige Nebenkosten für die Bewohner:innen ermöglichen – und somit die Nachfrage und den Wertherhalt der Objekte sichern).

Eine konkrete Möglichkeit für Kommunen zur Unterbindung von Grundstücksspekulation ist die Förderung der baulichen Umsetzung von Bauprojekten, z.B. durch vertragliche und bauplanungsrechtliche Regelungen zu Fertigstellungsfristen ([→ Städtebaulicher Vertrag, S. 92](#)). Investoren und Entwickler wiederum sollten sich selbst nicht nur als „Developer“ verstehen, sondern auch als Partner der Kommune bei der Umsetzung qualitätvoller Projekte.

Weitere „harte“ Instrumente vonseiten der Kommunen wären hier etwa die Möglichkeiten des Besonderen Städtebaurechts, wie z.B. der [→ städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme \(S. 92\)](#), die Ausübung des [→ Vorkaufsrechts \(S. 94\)](#) oder künftig die sog. [→ Grundsteuer C \(S. 79\)](#). Insbesondere im Zuge der letzten Novelierungen des BauGB haben sich hier die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen nochmals erweitert.

3

Werte, Grundsätze und Ziele definieren – und Kompromisse eingehen

Zur Stärkung von Verbindlichkeit von Transparenz (inhaltlich, zeitlich und organisatorisch) sind Definitionen eines gemeinsamen Werteverständnisses sowie die Formulierung von Grundsätzen, Qualitätskriterien und Zielsetzungen nötig. Dies dient nicht nur der Sicherung angestrebter Qualitäten, sondern auch der (Selbst-)Bindung über oft lange Zeiträume – ggfs. auch

über mehrere Legislaturperioden hinweg. Zugleich können sich nicht immer alle anfänglich gesteckten Ziele vollumfänglich realisieren lassen: Hier sind regelmäßige Aushandlungsprozesse und Kompromisslösungen nötig (→ [These Nr. 8, S. 34](#)).

Zur Festlegung gemeinsamer Ziele und Qualitätsansprüche können projektbezogene, ressortübergreifende „Task Forces“ bzw. Steuerungsgruppen, Beiräte oder regelmäßig offene Austauschformate gebildet werden, in die idealerweise die Entscheidungsträger:innen (z.B. Oberbaudirektor:innen, Bürgermeister:innen, Kämmerer:innen) sowie auch die entsprechenden Beteiligten aus der Immobilienwirtschaft sowie die (organisierte) Zivilgesellschaft involviert sind (→ [Runder Tisch, S. 78](#)).

Darüber hinaus können Prozesse beschleunigt werden, wenn Kommunen bereits im Vorfeld von einzelnen Grundstücksentwicklungen übergeordnete bis gesamtstädtische Qualitätsziele definieren und diese im politischen Rahmen verbindlich beschließen (→ [Charta, S. 80](#)). Dadurch werden bestimmte Anforderungen und Qualitäten als Grundlage für die späteren Verhandlungen definiert – die Kooperationspartner fangen somit nicht „bei null“ an, sondern befinden sich von Anfang an auf einer höheren Gesprächsebene mit konkretisierten Rahmenbedingungen.

Solche klaren Zieldefinitionen tragen auf beiden Seiten zur Planungssicherheit bei – dies reduziert das Risiko, dass einer der Kooperationspartner im Projektverlauf abspringt. Werte, Grundsätze und Ziele der Kommune müssen offen und transparent in die Öffentlichkeit kommuniziert und vor allem laufend und ortsbezogen weiterentwickelt werden: Eine inhaltliche Basis wird so ergänzt um lokale und thematische Konkretisierungen. So können auch legislaturperiodenspezifische Prioritäten einfließen, die Charta bleibt damit aktuell und langlebig zugleich (→ [Fallstudie Eggartensiedlung, S. 24](#)).

Auf Grundlage solcher Zieldefinitionen können weitergehende individuelle Verhandlungen nötig sein. Idealerweise sollte dabei pragmatisch vorgegangen werden und Kompromisslösungen ermöglicht werden, die Vorteile für beide Seiten mit sich bringen: So könnte etwa eine Verpflichtung des Bauträgers zur Ausgestaltung der Dachflächen als Gründächer mit Photovoltaikanlagen, auf der einen Seite, z.B. mit der Erlaubnis zur Ergänzung eines weiteren Geschosses, auf der anderen Seite, gekoppelt werden und eine profitable Lösung für beide Seiten darstellen. Solche Gedanken sollten strukturell in den Prozess der Entwicklung eingespeist werden.

Eine aktive Liegenschafts- bzw. Baulandpolitik der Kommune kann darüber hinaus die Grundstücksentwicklung generell stark vereinfachen: Wenn es eine aktive Formulierung eigener Ziele für die Stadtentwicklung sowie eine transparente Kommunikation über die Verfügbarkeit von Grundstücken gibt, können Entwickler sich daran orientieren und sind nicht mehr gefordert, diese eigenständig aufzusuchen.

Dies kann etwa in Form von → [Konzeptvergaben \(S. 86\)](#) oder → [Anhandgaben \(S. 76\)](#) geschehen. Hier ergibt sich zugleich die Möglichkeit, Qualitätsansprüche an die bauliche Entwicklung planerisch abzusichern (→ [Städtebaulicher Vertrag, S. 92](#)) und deren Umsetzung zu gewährleisten.

Eggartensiedlung, München

In der Eggartensiedlung im nördlichen Münchner Stadt-bezirk Feldmoching-Hasenberg soll in den nächsten Jahren ein Modellquartier mit bis zu 2.000 Wohnungen entstehen. Darin sind u.a. die CA Immo, die Büschl Unternehmensgruppe sowie die GIMA München eG beteiligt – Letztere ist ein Zusammenschluss von über 30 Münchner Wohnungsbaugenossenschaften.

Die Besonderheit des Projektes besteht in der „Charta der Quartiersentwicklung“ (→ [Charta, S. 80](#)), die in der frühen Planungsphase gemeinsam kollektiv entwickelt wurde. Diese schreibt die Verpflichtung der Projektpartner:innen auf einige inhaltliche Eckpunkte fest, wie z.B. dauerhaft sicheres Wohnen für verschiedene soziale Gruppen, Begrünung und eigene Identität, Klima- und Umweltfreundlichkeit, Umsetzung der Mobilitätswende, etc.

Durch diese Formulierung gemeinsamer Ziele wurden Transparenz und Planungssicherheit für alle Projektbeteiligten geschaffen. Diese ambitionierten Zielsetzungen haben außerdem zur Vermarktbarkeit der Wohnungen beigetragen.



Kabelwerk, Wien

Das Kabelwerk im 12. Wiener Gemeindebezirk Meidling ist ein neuer Stadtbaustein auf einem ehemaligen Fabrikgelände für Kabel- und Drahtwerke. Dort entstanden bis 2005 auf einem Gelände von etwa acht Hektar ca. 950 Wohneinheiten sowie Geschäfts- und Büroflächen. Eine Eigentümergemeinschaft aus acht Bauträgern kooperierte dabei mit der Stadt Wien und weiteren Akteuren wie z.B. einer Arbeitsgruppe bestehend aus kommunalen Vertreter:innen, den Wettbewerbs-siegern und weiteren Fachleuten.

Besonders innovativ sind beim Kabelwerk die Regelungen zur sogenannten „Bonuskubatur“. Dabei handelt es sich um ein Instrument, der pragmatischen Kompromissfindung zum Nutzen für alle Kooperationspartner:innen: Die Bauträger durften etwa zwanzig Prozent mehr Volumen errichten, wenn sie damit u.a. größere Raumhöhen und erweiterte Gemeinschaftsanlagen anboten. Damit konnten auf der einen Seite gestalterische und funktionale Mehrwerte für die Nutzer:innen geschaffen und auf der anderen Seite ein finanzieller Ausgleich für die zusätzlichen Elemente bei Gemeinschaftsanlagen geschaffen werden. Das Projekt kann damit als Plädoyer dafür verstanden werden, (städtebauliche) Form nicht (nur) als Voraussetzung für Entwicklungen zu betrachten, sondern als Ergebnis eines offenen und auf den Mehrwert für alle Kooperationspartner:innen ausgelegten Prozesses.

4

Wirtschaftlichkeit und Rendite neu definieren

Die Vorstellungen darüber, wann eine Grundstücksentwicklung „wirtschaftlich“ ist, gehen bei privaten und öffentlichen Akteuren oft auseinander. Um sachliche Diskussionen führen zu können, braucht es zunächst gemeinsame Debatten über und letztlich eine **abgestimmte, nachvollziehbare**

Definition von Wirtschaftlichkeit:

Wird kostendeckend oder (warum?) gewinnmaximierend gearbeitet? Bezieht sich die Wirtschaftlichkeit auf den

Zeitpunkt der Erstellung oder auf den Lebenszyklus? Werden auch soziale und ökologische Qualitäten berücksichtigt – und wenn ja, wie? Wie geht man mit „Risikoaufschlägen“ für besonders gewagte und innovative Ansätze um?

“ **Die Eigentumsverpflichtung hat gegenüber dem Schutz des Eigentums zu wenig Gewicht. Hier wäre eine Nachjustierung sinnvoll, in dem Sinne, dass Gewinne, die nicht durch eigenes Handeln erzielt werden, der Gemeinschaft zugutekommen sollen.**

Zitat Interviewpartner:in

Immer mehr Akteure aus Immobilienwirtschaft und Stadtentwicklung plädieren dafür, nicht nur die Anfangsrendite eines Projektes zum Maßstab zu machen, sondern die langfristige sog. „Stadtrendite“: Diese meint die langfristige Wirksamkeit, die soziale Wirkung von Projekten, die sich nicht punktuell, sondern nur über lange Zeiträume hinweg messen lässt; im Gegensatz zur kurzfristigen, monetären Rendite brauchen solche Wirkungen Zeit. Dazu gehört eine entsprechend langfristige Kalkulation, die z.B. die erhöhte Wertbeständigkeit eines Assets, die sich aus einem höheren Anfangsaufwand in Hinblick auf besondere Qualitäten ergeben kann, mit einbezieht.

Die Erprobung und Anwendung „messbarer“ Kriterien für die Bewertung einer baulichen Entwicklung kann auch soziale, gestalterische umweltbezogene Qualitäten eines Vorhabens bzw. eines umgesetzten Projektes abbilden. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, die gemessenen Qualitäten konkret zu benennen und in Renditeberechnungen mit einzustellen.

Das Argument der Wirtschaftlichkeit darf kein „Vorwand“ zum Nichtverfolgen von Qualitätszielen und -standards sein und muss kontrolliert werden können. Dazu ist nicht zuletzt auch mehr marktwirtschaftliches Wissen auf Seite der Kommunen notwendig, um die Kalkulationen der Entwickler entsprechend nachverfolgen und hinterfragen zu können. Zugleich müssten dazu die erwarteten Renditen transparenter kommuniziert werden – dies kann außerdem das Vertrauen zwischen den Kooperationspartner:innen steigern (→ [These Nr. 1, S. 18](#)).



Zum Weiterlesen:
„Social Impact Investing“ des Institute für Corporate Governance (ICG)

5

Mehr Mut zur Innovation

Seitens der kommunalen Verwaltung und anderer Behörden besteht oft wenig Bereitschaft, **innovative und unkonventionelle** (wenig erprobte und „riskante“) **Lösungen** zuzulassen. Die Angst vor Unwägbarkeiten, rechtlichen Risiken und vor eventuellen Normenkontrollverfahren oder Schadenersatzforderungen führt häufig dazu, dass Entscheidungen auf höhere Ebenen verschoben und experimentelle Ansätze abgewehrt werden. Die vorsichtige Grundhandlung führt dazu, dass das Handeln

oft durch starkes Regulieren und Kontrollieren geprägt wird, was wiederum oftmals zu weiteren Verzögerungen im Prozess führt. Zugleich werden im Sinne einer wirtschaftlichen Risikominimierung auch von Projektentwicklern oftmals bauliche Lösungen bevorzugt, die als erprobt und bewährt gelten und nur wenige Unwägbarkeiten mit sich bringen.

” **Generell sind unsere Behörden angehalten, möglichst viel zu ermöglichen. Es geht um Qualitätsziele statt um starre Regeln.**

Zitat Interviewpartner:in

Hier braucht es seitens der Kommune zum einen ein stärkeres Vertrauen in die Fachleute der eigenen Verwaltung – insbesondere auch seitens der lokalen Politik. Eine „Fehlerkultur“ des Ausprobierens und Dazulernens befördert neue Anstöße und ein Denken „out of the box“, d.h. über klassische Lösungen hinaus. Und sie fördert den Mut, sich auf kreative Lösungen von Entwicklerseite einzulassen.

Ein Ansporn für mehr Mut und Entscheidungsfreudigkeit in Projektentwicklungen kann auch sein, dass sie teilweise auch über das Grundstück und den Projektzeitraum hinaus in der Gesamtstadt Wirkung erzielen können. So gibt es etwa Beispiele von Projekten mit unkonventionellen Mobilitätskonzepten, die letztendlich zu einem Umdenken über Stellplatzregularien in der Gesamtstadt beigetragen haben (→ [Fallstudie Seestadt Aspern, S. 64](#)).

Um Innovation und mehr Mut zu kreativen Lösungen auch auf der Entwicklerseite zu befördern, kann im Gegenzug eine Kompensation des damit erhöhten wirtschaftlichen Risikos bzw. Mehraufwand durch eine erhöhte bauliche Ausnutzung von Flächen oder durch eine Aufteilung von Infrastrukturkosten erfolgen. Dabei ist jedoch die Einhaltung von Qualitäten insbesondere in Hinblick auf Umgebung, Nutzer:innen und Nachbar:innen essentiell (→ [These Nr. 3, S. 22](#)).



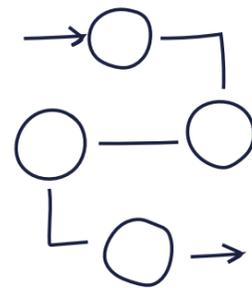
6

Prozessabläufe in Planung

Die **Prozesse** der kommunalen Verwaltung sind oft zeitintensiv und vor dem Hintergrund der notwendigen Abstimmungsschleifen oft mit Verzögerungen im Entwicklungsprozess verbunden.

Ein gutes **Durchdenken und Abstimmen von Entscheidungen**, die sich über Jahrzehnte auswirken und massive Konsequenzen nach sich ziehen können, ist in der planerischen Praxis essenziell. Dieser interne und fachlich übergreifende Abstimmungsbedarf kann je nach Komplexität der baulich-räumlichen Rahmenbedingungen sehr hoch sein und die Einbindung zahlreicher Ämter erfordern.

Dies kann vor allem für private Investoren deutliche Kostensteigerungen bedeuten. Der **Fachkräftemangel** bei den Kommunen, komplexe Organisationsstrukturen, aber auch die nur langsam voranschreitende Digitalisierung verschärfen dieses Phänomen. Eine Reduzierung des Workloads der einzelnen Beteiligten ist nötig, um langfristig mehr Qualität schaffen zu können.



Ein durchdachtes Prozessdesign, das eine klare Taktung für regelmäßige Treffen zwischen den Kooperationspartner:innen vorsieht, ist elementar für eine gelungene Projektabwicklung. Diese Vorstrukturierung des Prozesses sollte zu einem möglichst frühen Zeitpunkt geschehen; ebenfalls sollte frühzeitig ermittelt werden, wer wann mit welchen Belangen hinzuzuziehen ist. Zugleich muss ausreichend Flexibilität für eventuelle Anpassungen ermöglicht werden.

Großes Potenzial zur Beschleunigung von Prozessschritten besteht z.B. in der Einreichung, Prüfung und Abwägung von Stellungnahmen bei der Aufstellung von Bauleitplänen, die ansonsten häufig besonders viel Zeit in Anspruch nehmen. Digitale Instrumente, wie etwa Automatisierungen von Abwägungsprozessen oder die Nutzung von künstlicher Intelligenz zur Unterstützung der Variantenfindung sollten diskutiert und implementiert werden – unter Einhaltung von Qualitätsanforderungen. Auch eine stärkere Digitalisierung bei der Erteilung von Baugenehmigungen, die zudem eine ämterübergreifende Kontrolle ermöglicht, kann die verwaltungsinterne Organisationsstruktur entlasten. Die Implementierung serieller Baugenehmigungen könnte eine geeignete Möglichkeit sein, Typenbau zu fördern und somit Planungs- und Bauprozesse zu beschleunigen.

Projektspezifisch und ortsbezogen sollte auch die Auswahl von qualitätssichernden Verfahren erfolgen. Können z.B. die Durchführung städtebaulicher Wettbewerbe oder der Einsatz von Beiräten oder → [Begleitgremien \(S. 78\)](#) ([Mobiler Gestaltungsbeirat, S. 87](#)) – Instrumente, die teils mit erhöhtem zeitlichem und finanziellem Aufwand verbunden sind – auch durch pragmatischere Lösungen wie Mehrfachbeauftragungen oder Entwurfsworkshops ersetzt werden?

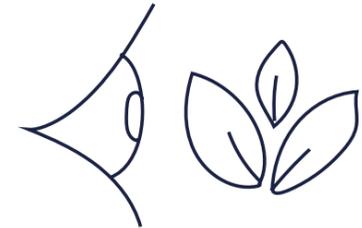
7

Mehr Augenmerk auf Nachhaltigkeit und Suffizienz

Projektentwicklung ist stark von allgemeiner Marktgängigkeit abhängig und häufig auf kurzfristige Gewinnerzielung ausgerichtet. Nicht immer wird aus **tatsächlichen Nachhaltigkeitsbestrebungen** und **Innovationswillen** heraus gehandelt: Im Sinne der **Wirtschaftlichkeit** sind häufig Zugeständnisse auf Kosten hoher gestalterischer, ökologischer und sozialer Qualitäten erforderlich – sowohl auf Seiten der Kommune als auch auf Seiten der Entwickler. Die **Sozialpflichtigkeit des Eigentums** wird durch einige Projektentwickler (noch zu) selten gelebt.

Das Prinzip der **Suffizienz** ist meist noch nicht stark genug verankert: Häufig entsteht nicht das, was aus gesellschaftlicher Sicht sinnvoll und tragbar ist, sondern das, was als markt-gängig gilt (→ [These Nr. 5, S. 28](#)). Dies führt z.B. oft dazu, dass sehr viel größere Wohnungen gebaut werden, als es im Sinne der Suffizienz sinnvoll wäre (Stichwort „Wohnraum-Suffizienz“).

Stattdessen sollten mehr Investitionen in alternative Wohnformen mit flächeneffizienterer Raumausnutzung erfolgen (und gefördert werden) – z.B. die Förderung in kleinere Wohnungen mit effizienter Inneneinrichtung, in Flexibilität von Grundrissen und in Gemeinschafts- und öffentliche Räume fließen (→ [Wohnraum „on-demand“, S. 89](#)). Eine solche Ausrichtung auf alternative Angebote kann zunächst ein unternehmerisches Risiko darstellen. Die Vorteile solcher kleineren Wohnungen, wie Einsparungen bei Bau-, Energie- und Betriebskosten, sollten daher stärker in den Vordergrund rücken. Unternehmerische Risiken können durch Förderungen, Erleichterungen oder ggfs. höhere bauliche Ausnutzungen ausgeglichen werden.



Im Zuge von Nachhaltigkeit und Suffizienz muss auch den Potenzialen im Bestand eine höhere Aufmerksamkeit in der Immobilienentwicklung gewidmet werden (→ [Was wäre, wenn...? S. 96](#)). Nicht zuletzt führt das wachsende Klimabewusstsein in der Bevölkerung teilweise bereits dazu, dass (Neu-)Bautätigkeiten abgelehnt werden: Die Herausforderungen beim Thema Klimaschutz können gleichzeitig zu einem Umdenken und zur Entwicklung kreativer Lösungen beitragen, z.B. mit Blick auf innovative Baustoffe oder neue Standards, wie etwa Ansätze zum Einbau von Wärmepumpen im geförderten Wohnungsbau in Wien.

In diesem Sinne gewinnen auch Ansätze des „Cradle to Cradle“-Prinzips (C2C) zunehmend an Bedeutung: Die Verwendung von Baumaterialien aus nachhaltigen Quellen und deren Rezyklierung am Ende ihres Lebenszyklus sowie die Nutzung erneuerbarer Energien und die Reduzierung des Energieverbrauchs durch effiziente Gebäudehüllen sind Teil dieses Konzepts. In der Praxis werden C2C und Suffizienz häufig gegeneinander ausgespielt: Wenn es sich um rezyklierte Materialien handelt, werden oft geringere Anforderungen an Sparsamkeit gestellt. Zugleich sind die bauordnungsrechtlichen Anforderungen an Materialien hoch, was eine Bauproduktzulassung oft erschwert (→ [Gebäudetyp E, S. 82](#)).



Zum Weiterlesen:
„Flächensparendes
Wohnen for Future“

8

Menschen mitnehmen

Die Akzeptanz von Entwicklungsprojekten in der Stadtöffentlichkeit variiert sehr stark. Gerade zu Beginn bestehen häufig eine gewisse Skepsis gegenüber der Veränderung und Angst vor Unannehmlichkeiten wie Baustellenverkehr und Lärm. Zugleich besteht der Anspruch der Stadtöffentlichkeit, „ihre“ Stadt aktiv mitgestalten zu können und an Entscheidungsprozessen beteiligt zu werden. Nur bilaterale Aushandlungen von

Projektentwicklern mit den Entscheider:innen in der Verwaltung mögen zunächst effizient und zeitsparend wirken, gehen dabei häufig jedoch an den Belangen weiterer Akteure vorbei; sie entsprechen auch nicht den Vorgaben einer politisch-demokratischen Legitimierung sowie einer transparenten und gerechten Aushandlung von Entscheidungsprozessen (→ [These Nr. 1, S. 18](#)).

” Partizipation gibt die Bedingungen vor. Aber ganz klar gilt auch: Entwurfsentscheidungen sind in letzter Konsequenz fachliche Entscheidungen

Zitat Interviewpartner:in



Grundsätzlich gilt, dass Prozesse, die „bottom-up“ gestaltet und in die die Anwohner:innen intensiv eingebunden werden, mehr Akzeptanz für ein Projekt schaffen können: Die Belange der Beteiligten werden gehört und zu einem gewissen Grad als Rahmenbedingungen gesetzt. Darüber hinaus bieten solche Prozesse das Potenzial für die Entwicklung „maßgeschneiderter“ und bedarfsgerechter Angebote, die über klassische, marktgängige Lösungen hinausgehen, weil die konkreten Wünsche und Vorstellungen potenzieller Zielgruppen sowie die Belange des jeweiligen Quartiers direkt abgefragt werden und letztendlich in die Entwurfsentscheidungen einfließen können.

Zur Implementierung solcher teils aufwendiger Prozesse bedarf es einer lokalen Verwaltung und Politik, die im Gegenzug für Zugeständnisse zugunsten von Wirtschaftlichkeit bereit ist. Seitens der Entwickler braucht es Mut, sich auf neue Gruppen und möglicherweise unerwartete Ergebnisse einzulassen und die Bereitschaft, einen inklusiven Prozess zu führen. Darüber hinaus sind mehr (finanzielle) Anreize nötig, die Investitionen in diese entscheidende „Phase 0“ unterstützen: Aktuell stehen noch keine Fördermittel zur Verfügung, mit denen partizipative Schritte der Konzeptentwicklung und Beteiligung unterstützt werden können.

„Klassische“ Beteiligungsverfahren mit nur wenigen, punktuell durchgeführten großen Veranstaltungen sind mit der Gefahr verbunden, dass sich oft nur einzelne Personen einbringen, die lautstark Einzelmeinungen vertreten. Demgegenüber braucht es mehr informelle Formate und eine kontinuierliche Kommunikationsstrategie, um sicherzustellen, dass die Vielfalt der Meinungen möglichst breiter Teile der Stadtöffentlichkeit abgebildet werden kann (→ [Beteiligung der Stadtöffentlichkeit, S. 78](#)). Zur Moderation dieser Prozesse sind Vermittler:innen nötig, die sowohl die „Sprache“ der Bürger:innen als auch die der Kommune und der Projektentwicklung sprechen. Für die Beteiligungsprozesse braucht es klare Spielregeln: Es muss transparent kommuniziert werden, worin die Rolle der Teilnehmenden besteht und welche Spielräume und Entscheidungsmöglichkeiten es zur Mitgestaltung es gibt.



Zum Weiterlesen:

„Bundespreis kooperative Stadt“
„Nachhaltiges Management von Stakeholderbeziehungen kommunaler Wohnungsunternehmen“

9

Möglichkeiten bestehender Regularien ausschöpfen – und deregulieren

Das vorhandene **städtebauliche Instrumentarium** bietet bereits zahlreiche bewährte Steuerungsmöglichkeiten für qualitätvolle **Projektentwicklungen** und ermöglicht eine grundsätzliche Flexibilität. Regelungspotenziale (z.B. in Hinblick auf Verkauf, Gestaltung, Pflege, soziale Standards und Nachhaltigkeit) werden allerdings oft **nicht ausgeschöpft**.

Zugleich sind die bestehenden **bauordnungsrechtlichen und energetischen Regularien** sowie Normen und Richtlinien komplex, unflexibel und teils „überreguliert“; auch die Beachtung von 16 verschiedenen Bauordnungen kann für Akteure der Immobilienbranche, die bundesweit tätig sind, einen zusätzlichen Aufwand darstellen. Ebenso führen die (teils bundeslandspezifischen) **Regelungen zu Fördermitteln bzw. die Modalitäten zur Vergabe** häufig dazu, dass sie gar nicht erst in Anspruch genommen werden: Die (mögliche) Akquise von

Fördermitteln ist teils mit so großen Unsicherheiten und Zeitverzögerungen verbunden, dass ein Verzicht wirtschaftlicher sein kann und zudem mehr Planungssicherheit schafft. Zugleich hat das föderale System auch Vorteile, wie etwa, dass auf lokale Besonderheiten pragmatisch reagiert werden kann. Bundesweit einheitliche Regelungen würden den komplexen Gegebenheiten auf der lokalen Ebene nicht immer gerecht werden können.

Zudem erschweren bestehende Regularien im Bauordnungsrecht und in der Gesetzgebung zur Energieeffizienz ambitionierte **Umnutzungen von Bestand** – vielmehr wird durch die hohen Anforderungen indirekt der Abriss von Bausubstanz gefördert (→ [These Nr. 7, S. 32](#)). Daher braucht es mehr Möglichkeiten und Flexibilität, um schließlich nachhaltiges und ressourcenschonendes Bauen stärker zu verankern:



„ Unser Bauordnungsrecht ist extrem komplex: Die Anzahl der DIN-Normen haben sich im Laufe der letzten Jahre verdoppelt. Diesen Wust an Anforderungen durchschaut kaum jemand mehr.

Zitat Interviewpartner:in

Insbesondere gilt es, das bestehende Instrumentarium des BauGB mit Blick auf die Bestandsentwicklung möglichst vorteilhaft auszunutzen, wie z.B. die Verankerung des Erhalts und der Weiterentwicklung vorhandener Bausubstanz im Rahmen → [städtebaulicher Verträge \(S. 92\)](#). Die → [Konzeptvergabe \(S. 86\)](#) kann darüber hinaus Möglichkeiten zur Entwicklung kreativer Lösungen im Umgang mit Bestand bieten.

Auch neue Vorstöße, wie z.B. der sog. → [Gebäudetyp E \(S. 82\)](#), der u.a. von den Architektenkammern der Länder vorgeschlagen wurde, könnte ein geeignetes Instrument zur Förderung von Bestandserhalt sein. Der Vorschlag einer „Musterumbauordnung“ beinhaltet Erleichterungen für das Bauen im Bestand, die z.B. das Beibehalten der energetischen Anforderungen aus der Entstehungszeit bei Aufstockungen und Umbauten beinhalten. Insgesamt ist mehr Flexibilität in Bezug auf die bestehenden Regelungen notwendig: Um etwa die Mobilitätswende zu fördern, könnten auch Abweichungen von kommunalen Stellplatzsätzen für die Umsetzung innovativer Vorhaben erleichtert werden. Insgesamt dürfen solche Deregulierungen allerdings nicht dazu führen, dass Qualitätseinbußen entstehen.

10

Verantwortung für die Schaffung bezahlbaren Wohnraums gleichmäßig verteilen

Die planerisch gewünschte Mischung von geförderten (bzw. bezahlbaren) und freifinanzierten Wohnungen sowie die Erhöhung des geförderten Anteils, ist über bestehende Mechanismen häufig nur sehr schwer zu realisieren: Während einige private Bauträger die Wirtschaftlichkeit geförderten Wohnraums infrage stellen, übernehmen oft

kommunale Wohnungsunternehmen dessen Bereitstellung. Zugleich laufen viele Förderprogramme des Landes weiterhin über Kredite, was für vielen Kommunen immer schwieriger zu bewältigen wird und zudem einen hohen personellen Aufwand erfordert (→ [These Nr. 7, S. 32](#)).

Geförderter Wohnraum kann marktfähig sein – dies hängt nicht zuletzt auch von der Unternehmensstrategie ab: Die geförderten Wohnungen werfen zwar in den ersten Jahren oft weniger Rendite ab, haben in der Restnutzungsdauer dann aufgrund der niedrigeren Kosten eine günstigere Bilanz und dienen auf lange Sicht der Vermögenssicherung. Für langfristig agierende Projektentwickler kann diese Art des Investments durchaus interessant sein.

Zudem tragen Anpassungen der Förderbedingungen (→ [Förderung, S. 83](#)) dazu bei, dass sozialer Wohnungsbau sehr viel besser wirtschaftlich darstellbar ist als dies noch vor einigen Jahrzehnten der Fall war: So beträgt z.B. in Schleswig-Holstein die Förderung heute 1.500 € pro m² Wohnfläche, anstatt wie zuvor 500 €, sodass diese Art von Förderung auch angesichts der steigenden Bauzinsen wieder mehr in den Fokus rückt.

Konkrete Vorgaben zur Schaffung bezahlbaren, bzw. geförderten Wohnraums lassen sich über bauplanungsrechtliche Regelungen, wie etwa Festsetzungen im Rahmen von Bebauungsplänen, verankern. Auch mittels kommunaler Baulandmodelle, wie etwa → [städtebaulicher Verträge \(S. 92\)](#) oder der Ausübung des kommunalen → [Vorkaufsrechts \(S. 94\)](#) können entsprechende Vorgaben implementiert und umgesetzt werden.

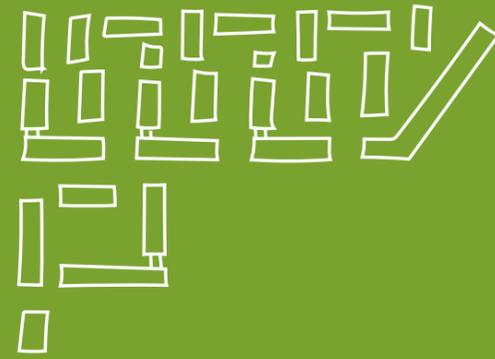
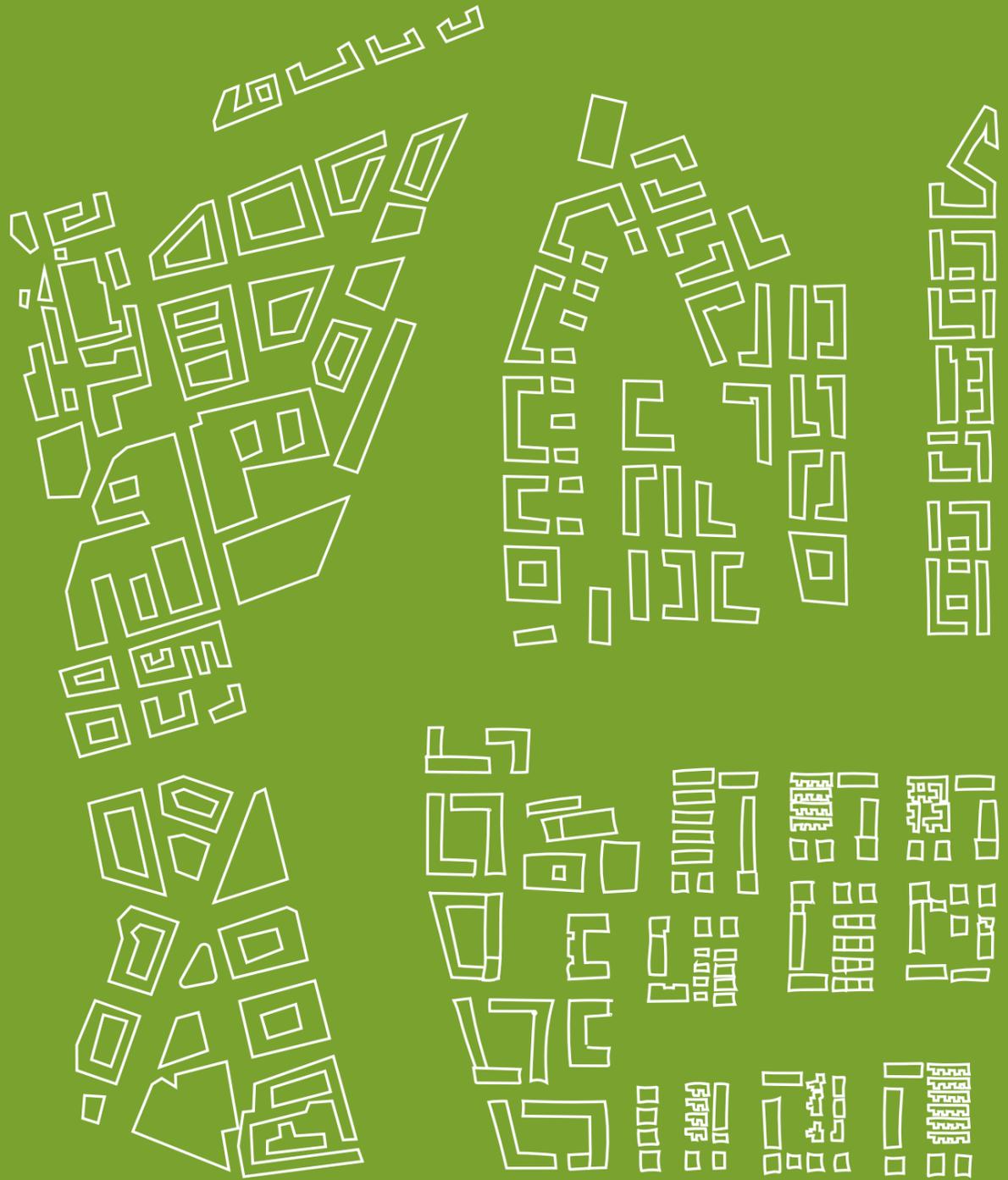
Eine weitere Möglichkeit zur kurzfristigen Schaffung bezahlbaren Wohnraums, der zudem den Gedanken der Bestandsnutzung unterstützt (→ [These Nr. 9, S. 36](#)), bieten → [Zwischennutzungen \(S. 95\)](#). Durch die Aufdeckung und Mobilisierung von unter- oder nichtgenutzten Flächen in der Stadt könnten mit geringem Aufwand, ggfs. auch temporär, Wohnräume geschaffen werden. Vorteilhaft wäre hier, dass diese Flächen häufig bereits erschlossen sind. Solche Ansätze setzen allerdings voraus, dass entsprechende Praktiken von Leerstandsermittlung und -management bereits etabliert sind.



Zum Weiterlesen:

„Wohnen in der Zwischennutzung“
Fördern, was Wohnungen schafft. Öffentliche Wohnraumförderung des Landes Nordrhein-Westfalen. Wohnraumförderbestimmungen 2023 bis 2027

6 FALLSTUDIEN



6 FALLSTUDIEN

1

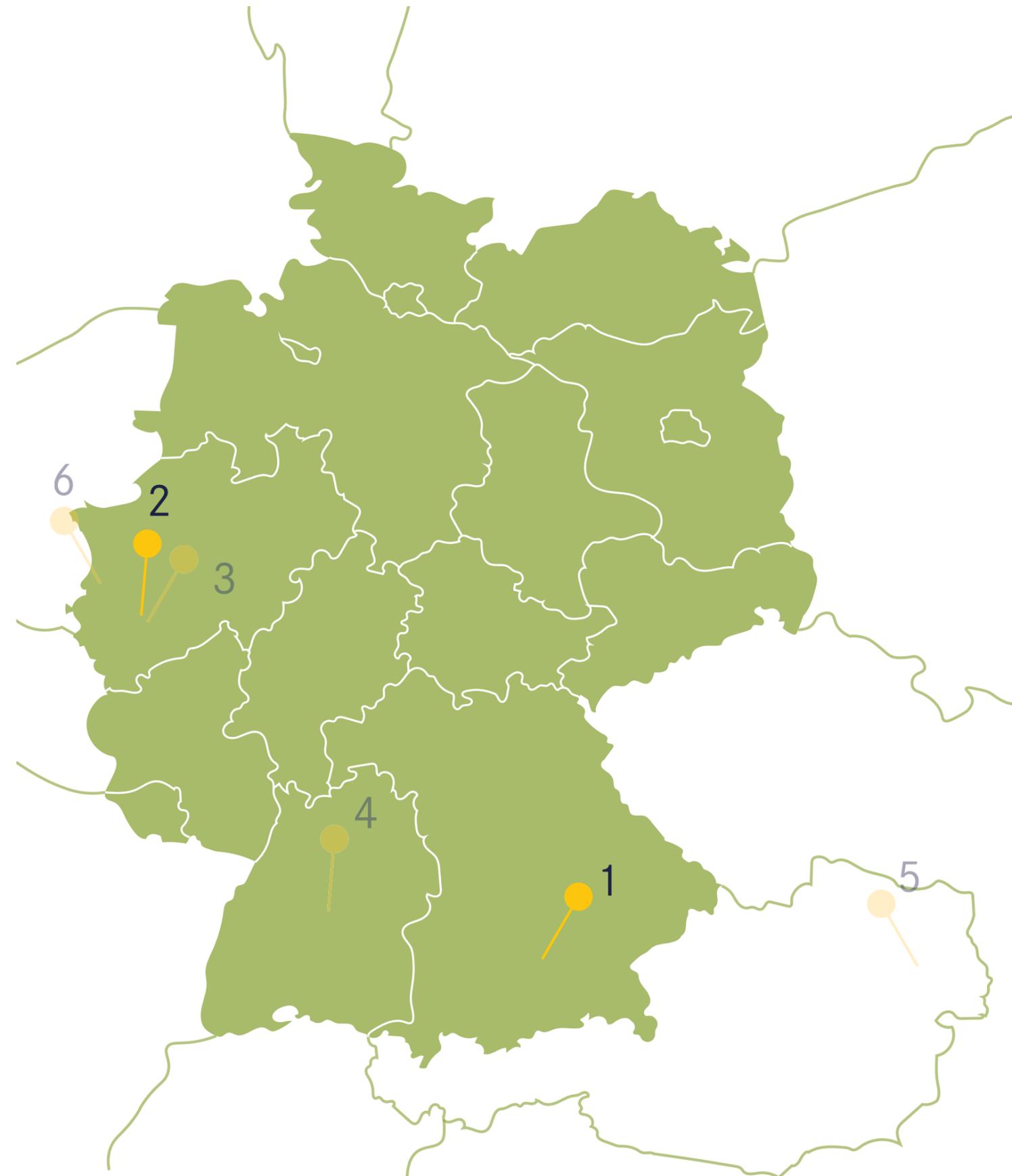
Prinz-Eugen-Park München

| | |
|---------------------------------|---|
| Spezifika des Standortes | ehemaliges Kasernenareal, Deutschlands größte Holzbausiedlung |
| Projektgröße | 1.800 Wohneinheiten (WE) |
| Projektzeitraum | 2005–2011: Planung, 2012–2016: Entwicklung, ab 2017: Erstbezug |
| Beteiligte | Stadt München (Eigentümerin des Grundstücks), Konsortium der Bauherren (insgesamt 21 Investoren/Bauträger), GSP Architekten mit Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten, Öffentlichkeit und Anwohnerschaft einbezogen |

2

Stellwerk 60 Köln Nippes

| | |
|---------------------------------|---|
| Spezifika des Standortes | ehemaliges Eisenbahnareal; erste autofreie Siedlung in Köln |
| Projektgröße | ca. 400 Wohneinheiten (WE) |
| Projektzeitraum | Bau und Erstbezug zwischen 2006 und 2013 |
| Beteiligte | BPD Immobilienentwicklung GmbH (Investor/Bauträger), Stadtplanungsamt der Stadt Köln, Architekturbüro Schneider-Sedlaczek, Interessensgemeinschaft/Arbeitskreis als Verein künftiger Bewohner:innen |



3

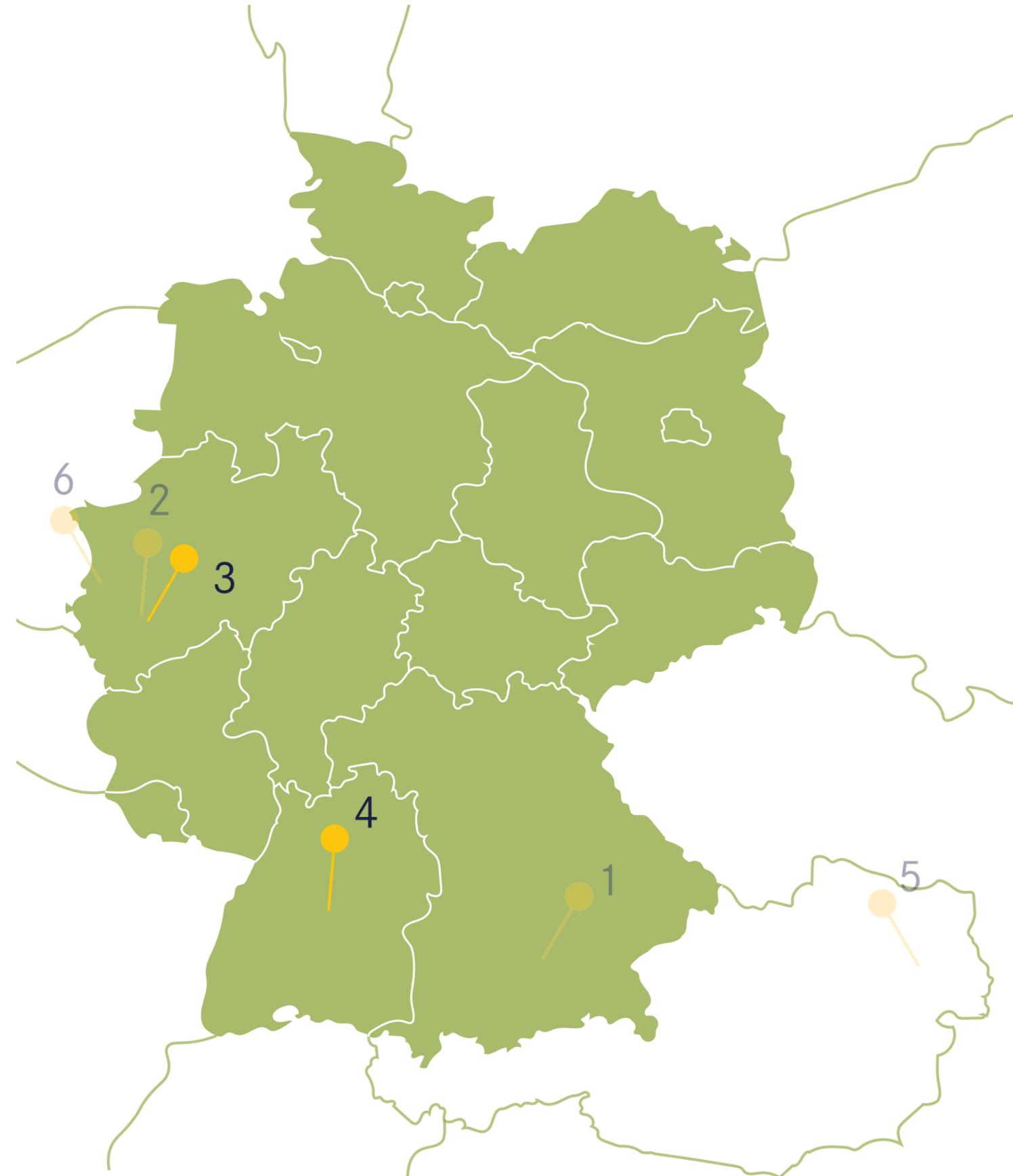
Mülheimer Süden Köln

| | |
|---------------------------------|--|
| Spezifika des Standortes | historisch bedeutsam als Wiege der globalen Motorisierung mit den Deutz-Werken |
| Projektgröße | 4.500 Wohneinheiten (WE) |
| Projektzeitraum | seit 2013 Planung, seit 2016 Entwicklung, seit 2018 Erstbezug |
| Beteiligte | Stadt Köln, Stadtverwaltung Köln, insb. Stadtbauamt, zwei Planungsteams (kister scheidtauer gross architekten und stadtplaner sowie BOLLES + WILSON), Beratungs- und Begleitgremium (Expert:innen, Vertreter:innen der lokalen Politik und beteiligte Fachverwaltungen der Stadt), Eigentümer:innen, Bürger:innen, ständige Jury Mülheimer Süden (städtebauliche Expert:innen) |

4

Alter Güterbahnhof Tübingen

| | |
|---------------------------------|---|
| Spezifika des Standortes | ehemaliges Güterbahnhofs Gelände |
| Projektgröße | 575 Wohneinheiten (WE), 40 Büros und andere gewerbliche Nutzungen |
| Projektzeitraum | 2010–2015 Planung, 2016–2020 Entwicklung, Erstbezug |
| Beteiligte | Stadt Tübingen, Aurelis Reals Estate GmbH & Co. KG, DB Services Immobilien (Eigentümer, Investor), Arbeitsgemeinschaft ANP Architektur- und Planungsgesellschaft, Kassel und GTL Gnüchtel Triebswetter Landschaftsarchitekten, Kassel (Städtebau und Landschaftsarchitektur), verschiedene Bauträger, Interessensgemeinschaften und Vereine der Anwohner:innen und künftiger Bewohner:innen |



5

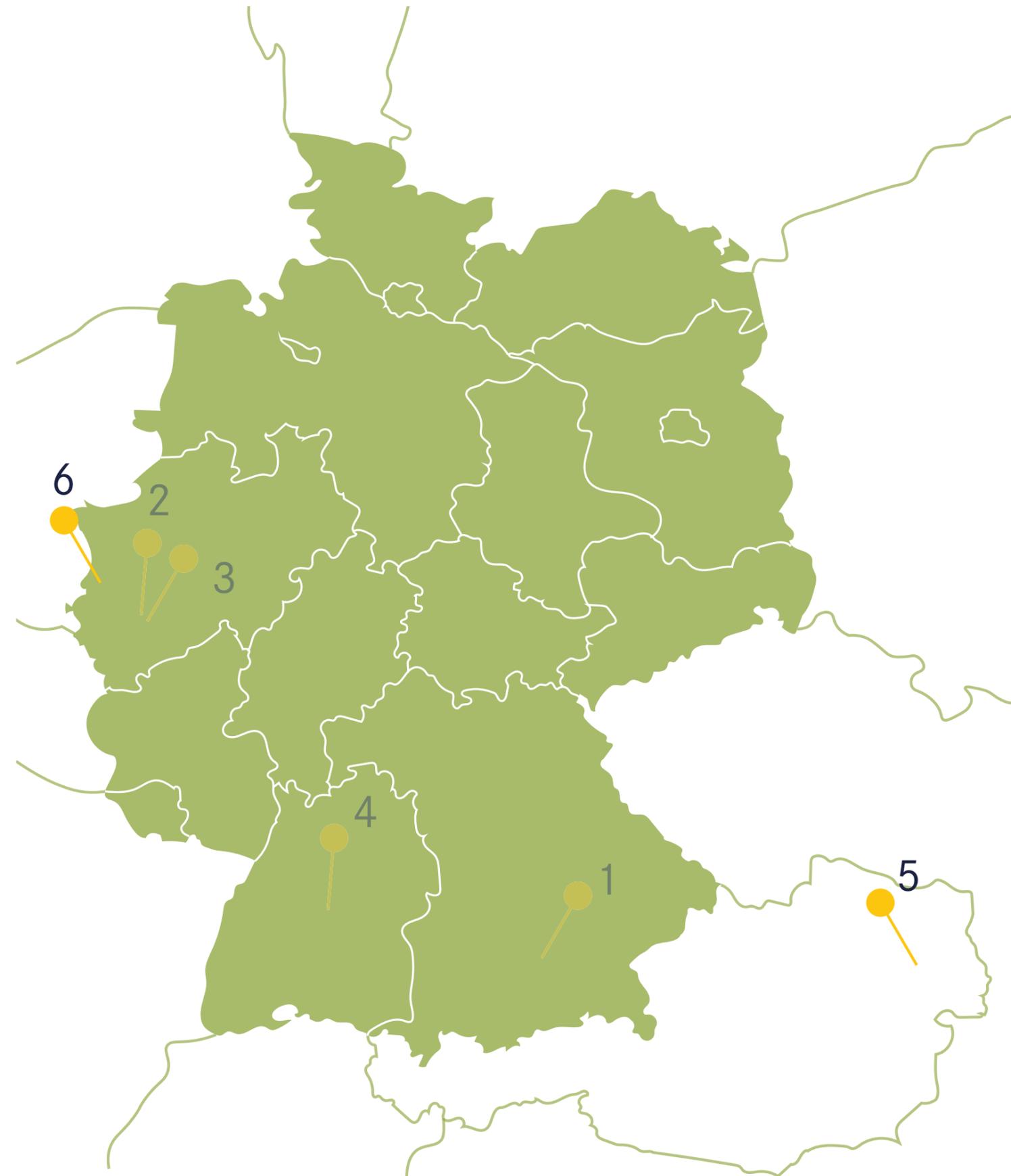
Seestadt Aspern Wien

| | |
|---------------------------------|--|
| Spezifika des Standortes | ehemaliges Flughafenareal Aspern, seit 1977 geschlossen |
| Projektgröße | 10.500 Wohneinheiten (WE) 20.000 Arbeits- und Ausbildungsplätze |
| Projektzeitraum | ca. 2005. (Wiener Stadtentwicklungsplan – Aspern als Entwicklungsgebiet) Beginn der Planung, ab 2007: Entwicklung, 2014: Erstbezug |
| Beteiligte | Stadt Wien, Programmleitung Stadtentwicklungsareale für lebenswertes Wohnen der Stadt Wien, Wien 3420 aspern Development AG (Entwicklungsgesellschaft), Subunternehmen: aspern Seestadt Einkaufsstraßen GmbH, Wien 3420 Umwelt und Baulog GmbH, researchTUb GmbH, Stadtteilmanagement Seestadt aspern, WIGEBÄ (Wiener Gemeindewohnungs-Baugesellschaft), gemeinnützige Bauträger, Baugruppen und Genossenschaften, Bauträger |

6

Seestadt mg+ Mönchengladbach

| | |
|---------------------------------|---|
| Spezifika des Standortes | Ehemaliges Güterbahnhofsgelände, zertifizierte Klimaschutzsiedlung |
| Projektgröße | 2.000 Wohneinheiten (WE) und 2.000 Arbeitsplätze |
| Projektzeitraum | 2014–2020 Planung, ab 2020 Entwicklung, 2022 Erstbezug |
| Beteiligte | Stadt Mönchengladbach, Catella Projektmanagement GmbH, EWMG Konrath und Wennemar Architekten Ingenieure, FSWLA Landschaftsarchitektur GmbH, MG3.0_Masterplan Mönchengladbach e.V., Beteiligung von Bürger:innen |



1

Prinz-Eugen-Park München

Die städtebauliche Konzeption des „Prinz-Eugen-Parks“ basierte auf dem Erhalt möglichst weiter Teile des vorhandenen Baumbestandes und der Anlage großzügiger, überwiegend entsiegelter Freiräume. In einem Teilbereich mit acht Baufeldern wurden – gefördert durch die Stadt München – insgesamt 566 Wohnungen in Holzbauweise errichtet, um das Projekt als ökologische Mustersiedlung zu definieren und CO₂-sparende Bauweisen zu erproben. Daneben wurden im gesamten Quartier weitere ressourcenschonende Ansätze verfolgt, so z.B. durch die Nutzung von Solarenergie und die Anlage stark durchgrünter Dachterrassen.

Zum Projekt:



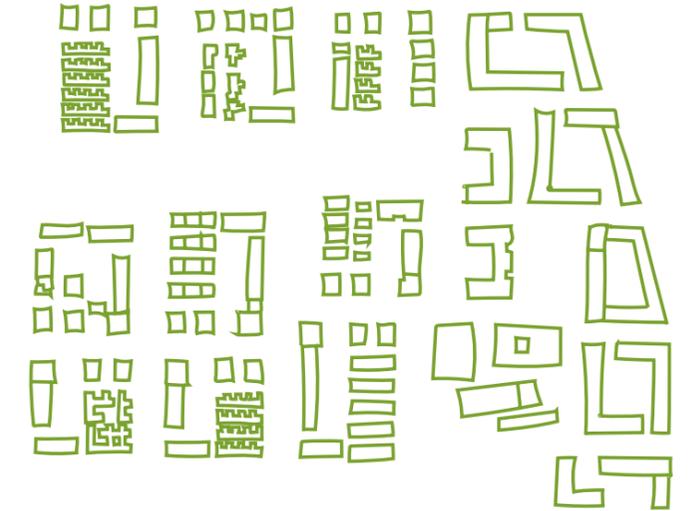
Die Stadt München übernahm die Flächen vom Bund und vermarktete die Baufelder nach der Durchführung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs im Rahmen von [→ Konzeptvergaben \(S. 86\)](#) in einem jeweils zweistufigen Verfahren. Dabei wurden definierte soziale und ökologische Vergabekriterien angewendet: Der Kriterienkatalog der Stadt München ist verpflichtend auf städtischen Grundstücken für Wohnungsbauvorhaben sowie Gewerbe- und Industriebauten und verankert u.a. Aussagen zur Gebäudeplanung, zu Baustoffen, Wärmeschutz, Haustechnik, Stellplätzen, Außenanlagen usw. Ziel ist der schonende Umgang mit Rohstoffen, Energie und Umwelt sowie die Schaffung guter Wohnverhältnisse bei gleichzeitig günstigen Energie- und Lebenszykluskosten. Im Sinne der sogenannten Münchner Mischung als Modell zur sozialgerechten Bodennutzung wurden im Projekt jeweils 50 % geförderter und frei finanzierter Wohnungsbau realisiert. Dabei sollten unterschiedliche Wohnformen zu einer vielfältigen Mischung unterschiedlicher Alters- und Gesellschaftsschichten im neuen Quartier führen.

Durch ein kommunales Förderprogramm der Stadt München für Quartiere in Holzbauweise konnten die Mehraufwandskosten seitens der Projektträger gegenüber konventionellen

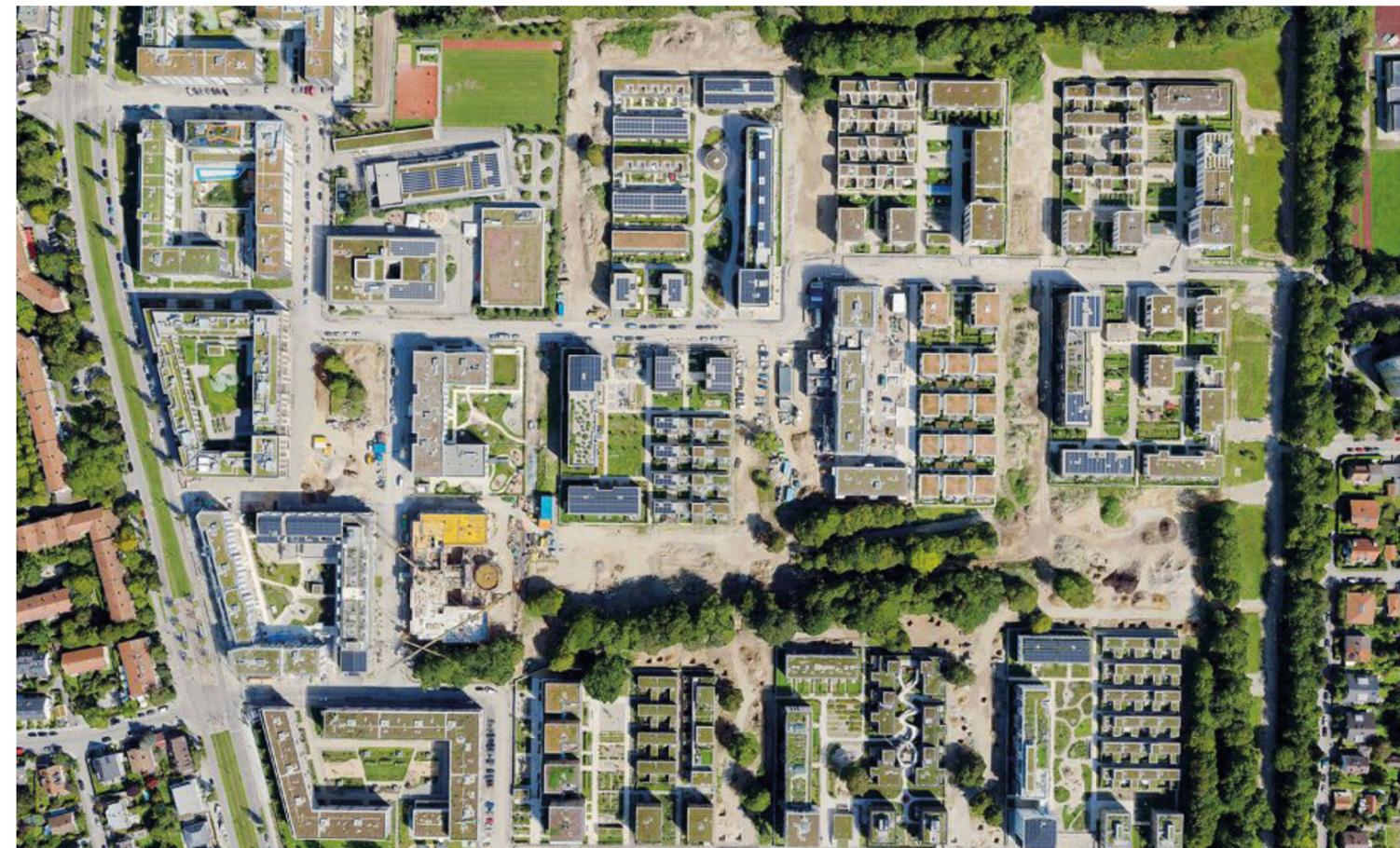
Bauweisen ausgeglichen werden ([→ Förderung, S. 83](#)). Insbesondere einige Mitglieder von Baugemeinschaften verfolgten zudem den Wunsch, sich an den Baukosten zu beteiligen und Eigenleistung einzubringen. Damit konnten die Baukosten reduziert werden. Der Bund als vormaliger Grundstückseigentümer übernahm den Abriss der abgängigen Bestandsgebäude und die Entsorgung von Altlasten, um das finanzielle Risiko für die späteren Vorhabenträger zu reduzieren.

Die an der Entwicklung der einzelnen Teilbereiche des Quartiers beteiligten städtischen Wohnungsbaugesellschaften GWG und Gewofag, Wohnungsbaugenossenschaften, Baugemeinschaften, freie Bauträger und die israelitische Kultusgemeinde haben sich zu einem Bauherren-Konsortium ([→ Runder Tisch, S. 91](#)) zusammengeschlossen – Zielsetzungen und beabsichtigte Qualitäten sowie Mindeststandards wurden von diesem Gremium kooperativ in einer [→ Charta \(S. 80\)](#) der Quartiersvernetzung im Sinne eines gemeinschaftlich abgestimmten inhaltlichen „Fahrplans“ festgeschrieben: Thematisiert werden hier z.B. die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts, Beteiligungsstandards sowie Planungen für künftige Angebote und Ansätze für eine verbesserte Vernetzung innerhalb des neuen Quartiers.

Darüber hinaus gründeten die Bewohner:innen die GeQo eG (Genossenschaft für Quartiersorganisation), die sich als **Quartiersmanagement** um quartiersbezogene Belange kümmert. Die GeQo eG wird hauptsächlich durch städtische Zuschüsse finanziert und als Pilotprojekt der Stadt München sowie des Sozialreferates im Rahmen der „Quartiersbezogenen Bewohnerarbeit“ bezuschusst. Zudem übernimmt die Genossenschaft die Umsetzung bzw. das Management von sozialen Einrichtungen. Durch die Quartiersgenossenschaft wurde eine Website als digitale Austauschplattform sowie für Informationszwecke z.B. zu Mobilität, Veranstaltungen und mit einer „Verleihbörse“ eingerichtet, nicht zuletzt, um Zusammenleben und Zusammenhalt im Quartier zu fördern und die Umsetzung der in der Charta definierten Ziele weiterzuerfolgen.



Luftbild Prinz-Eugen-Park | Quelle: Landeshauptstadt München, GeodatenService



Lessons Learned

Der Prinz-Eugen-Park wird in der medialen Berichterstattung insgesamt als lebendiges, gut vermarktbare Quartier kommuniziert, dessen hohe gestalterische und ökologische Qualitäten besonders hervorgehoben werden. Die Förderung des Zusammenhalts und räumlicher Möglichkeiten der Bauparteien wird durch die Vernetzung von Nachbar:innen und gemeinschaftliche Projekte innerhalb des Quartiers gefördert. Das Bauherrenkonsortium gab den Impuls und die Befähigung zur quartiersbezogenen Bewohnerarbeit, woraus das genossenschaftliche Quartiersmanagement entstand. Auch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Stadt München erkannte bereits früh ein hohes Interesse an einer aktiven Mitwirkung der Nachbarschaft und Interessent:innen am Planungsgeschehen; die Förderung von Partizipationsformaten z.B. in Form von Workshops und Diskussionsrunden (→ **Beteiligung der Stadtöffentlichkeit, S. 78**) seitens der Bauherren und der Verwaltung stärkte Identifikation der Bewohnerschaft mit „ihrem“ Quartier.

Insgesamt kommt insbesondere der Holzbauweise in der Stadtgesellschaft eine große Aufmerksamkeit zu, die hier zudem ein Alleinstellungsmerkmal und einen zentralen Identifikationspunkt des Quartiers darstellt. Die Holzbauweise ermöglichte eine schnelle Umsetzung und einen hohen ökologischen und gestalterischen Standard dieses Projektes. Der entstandene finanzielle Mehraufwand musste durch öffentliche Förderung „gegenfinanziert“ werden, um eine wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen (→ **Förderung, S. 83**). Insgesamt wurde eine Aufteilung von Verantwortlichkeiten und Finanzierungszuständigkeiten durch die öffentliche Hand und die privaten Vorhabenträger vorgenommen, um unkalkulierbare Entwicklungsrisiken (z.B. durch Altlasten) in der baulichen Umsetzung zu reduzieren.

Die Popularität des Quartiers aufgrund der hohen gestalterischen und ökologischen Standards sowie durch die partizipative Entwicklung gemeinschaftlicher Organisationsstrukturen hat positive Effekte sowohl für Bewohner:innen und Eigentümer:innen. Beide Seiten profitieren von der „maßgeschneiderten“ Nutzbarkeit der Angebote im Alltag und der guten Vermarktbarkeit von Gebäuden, die sich aus der hohen Qualität des Quartiers ergibt.

Kritisiert wurde an der Entwicklung eine (zu) geringe bauliche Dichte, die insbesondere die Anzahl an realisierten Wohneinheiten reduziert. Zugleich kann das aufwendige voll-digitale Mobilitätskonzept zwar vom Carsharing über den Lastenradverleih bis hin zur Quartierswerkstatt viel anbieten; dennoch weisen beinahe alle neu errichteten Gebäude Tiefgaragen auf, die weniger intensiv genutzt werden als zuvor erwartet – trotz intensiver Beteiligungen zum Thema Verkehr und Mobilität konnten die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse nicht genau ermittelt werden oder waren aufgrund der rechtlichen Vorgaben ggfs. zu hoch angesetzt.



2

Stellwerk 60

Köln Nippes

Die Idee einer autofreien Siedlung in Köln hatte Mitte der 1990er-Jahre ein Arbeitskreis von Kölner:innen. Die Stadt Köln gab daraufhin eine Marktanalyse in Auftrag, um entsprechende Potenziale zu überprüfen. Die Umsetzung des autofreien Konzeptes im Projekt „Stellwerk 60“ gestaltete sich insbesondere in der Anfangsphase als herausfordernd, da kaum politische Zustimmung zur Idee der autofreien Siedlung vorhanden war; auch das eher konventionell geprägte Denken in der Verwaltung und bei potenziellen Entwicklern („Auto-Orientierung“) verlangsamte die Umsetzung der Idee. Zudem verlängerte sich dadurch die Realisierungsdauer von der ersten Projektidee bis zur baulichen Umsetzung. BPD als privater Investor unterstützte dann jedoch die Umsetzung des Stadtquartiers.

Zum Projekt:



Als wesentliche Besonderheit des Projektes ist die weitgehende Autofreiheit im Quartier auf die Abweichung von der damals gültigen Stellplatzsatzung zurückzuführen: Gemäß des [→ städtebaulichen Vertrages \(S. 92\)](#) zwischen der Stadt Köln und dem Projektentwickler BPD liegt der Stellplatzschlüssel bei 0,2 pro Wohneinheit. Nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW (§§ 1, 2, 3 und 6) konnten die Straßen innerhalb der Siedlung als Fußgängerbereiche umgewidmet und der Autoverzicht im Grundbuch eingetragen werden. Neben öffentlichen (überwiegend gebündelt angelegten) Besucherstellplätzen existieren Stellplätze für 20 % der Haushalte, ansonsten wurde Wert auf Rad- und Carsharing-Angebote sowie eine gute ÖPNV-Anbindung gelegt. In der Siedlung selbst gilt ein striktes Fahr- und Parkverbot für private Kraftfahrzeuge. Zudem dürfen die Bewohner:innen keine Stellplätze und Garagen auf eigenen Grundstücken besitzen.

Der Mehrwert der Konzeption für Bewohner:innen entsteht durch zusammenhängende autofreie Bereiche und begrünte Innenhöfe. Weitere Nachhaltigkeitsaspekte sind ein geringer Versiegelungsgrad aufgrund der alternativen Erschlie-

ßungskonzeption, die solarpassive Gestaltung einiger Ein- und Mehrfamilienhäuser, ein Nahwärme-konzept und die Integration eines Blockheizkraftwerkes.

Das Projekt weist neben Eigentumswohnungen eine Durchmischung mit öffentlich geförderten Mietwohnungen auf. Daneben wird innovativen sozialen Wohnprojekten Raum gegeben – wie z.B. einem Mehrgenerationen-Wohnprojekt und betreuten Wohnmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen. Die Stadtverwaltung Köln schrieb dazu gezielt Investoren an, um über das Vorhaben zu informieren und zur Bewerbung im Rahmen einer [→ Konzeptvergabe \(S. 86\)](#) aufzufordern. Das Vorgehen führte zu einer Beauftragung der städtischen Wohnungsbaugesellschaft GAG zur Realisierung dieses Mehrgenerationen-Wohnens. Der anschließende [→ Kooperationsvertrag \(S. 86\)](#) regelte Umsetzungsfristen, Fragen der Erschließung und Verantwortlichkeiten bzw. Zuständigkeiten. Insgesamt werden 75 % der neu geschaffenen Wohnungen vermietet, zudem wurde eine soziale Durchmischung aus unterschiedlichen Altersgruppen, sowie Wohnungen für Singles und Familien vorgesehen.



Ein Siedlungsverein übernahm das selbstorganisierte Quartiersmanagement der Bewohner:innen: „Teilen statt Besitzen“ ist eine Prämisse des Zusammenlebens im Stellwerk 60. Die Bewohner:innen teilen sich zum Beispiel Werkzeuge, Fahrradanhänger, Gegenstände für Sport und Hobby usw. Die hierfür genutzten Räumlichkeiten eines alten Bahnhofgebäudes wurden vom Siedlungsverein erworben und durch ein gemeinschaftliches Darlehen von vielen Bewohner:innen finanziert. Die Deckung laufender Kosten erfolgt durch Mitgliedsbeiträge, die sich aus der Haushaltsgröße ergeben. Auch Nachbar:innen außerhalb des Stellwerksviertels können sich daran beteiligen, was die Vernetzung des neuen Quartiers mit dem bestehenden Stadtteil fördert.

Quartierseingang Stellwerk 60 | Quelle: sdg21.eu



Lessons Learned

Das Stellwerk 60 weist eine hohe Beliebtheit auf und gilt als attraktiver und begehrter Wohnstandort. Die zivilgesellschaftliche Organisation (**→ Beteiligung der Stadtöffentlichkeit, S. 78**) des Quartiersmanagements und das Alleinstellungsmerkmal einer weitgehend autofreien Siedlung schafft ein hohes Maß an Identifikation der Bewohner:innen mit ihrem Quartier. Das vermeintliche Manko durch den Wegfall von Stellplätzen und Straßenraum hat vielmehr auch dazu geführt, dass mehr Wohnfläche als bei Quartieren mit vergleichbarer baulicher Dichte realisiert werden konnte und der bauliche Aufwand für die Erstellung von oberirdischen und unterirdischen Stellplatzanlagen entfiel. Insbesondere aus wirtschaftlicher Sicht erschien dies auch für den Projektentwickler attraktiv – im Sinne einer guten Vermarktbarkeit und Wertstabilität von Gebäuden. Das hohe Interesse an einer „autofreien“ Konzeption aus der Stadtgesellschaft heraus führte letztlich dazu, dass sowohl Verwaltung, lokale Politik als auch Entwickler einen bis dahin kaum erprobten Weg beschritten haben und damit letztlich einen Standort hoher Wohnqualität geschaffen haben.

Insgesamt hat das große Engagement der Bürger:innen, die sich für die Konzeptidee stark gemacht haben und die Weitsicht des Entwicklers zum Gelingen des Projektes beigetragen, die letztlich auch Verwaltung und Politik überzeugen konnte.

Gleichwohl wurden Kompromisse eingegangen; von der Konsequenz und Radikalität der ursprünglichen Vorstellungen des Arbeitskreises wurde zugunsten einer besseren Vermarktbarkeit der Wohnungen und Häuser abgewichen. Als Belastung für alle Prozessbeteiligten hat sich auch die extrem lange Verfahrensdauer von der ersten Idee bis zur baulichen Umsetzung von über 20 Jahren herausgestellt, die über mehrere Legislaturperioden mit Mehrheitswechseln hinweg verlief und zudem das Risiko des Abspringens von Projektbeteiligten barg.

Innerhalb des Quartiers wird teils eine Inkonsistenz bei einzelnen Bewohner:innen bemerkt, die entgegen vertraglicher Vereinbarungen doch ein Auto besitzen und dieses in der Umgebung abstellen – dies führt zu Konflikten mit der Nachbarschaft in der näheren Umgebung. Seitens der Stadt Köln wurden dazu Anwohnerparkausweise, Kontrollen des Ordnungsamtes und kostenpflichtige Stellplätze in der Umgebung eingeführt. Nicht immer und nicht bei allen Beteiligten ist also mit gleichbleibender Mitwirkungsbereitschaft und Konsequenz auszugehen.



3

Mülheimer Süden Köln

Die Lage auf dem Kölner Wohnungsmarkt ist durch seine besondere Anspannung geprägt – daraus entsteht für potenzielle Entwicklungsflächen ein erhöhter Druck. Die ehemals industriell genutzte Fläche des Mülheimer Südens inkl. Hafen mit ihrem hohen Anteil an teils historischen und denkmalgeschützten Bestandsgebäuden und teils bereits abgeräumten Flächen ist daher von besonderem Interesse für die Stadtentwicklung. Das Gebiet stellt nicht zuletzt aufgrund seiner Lage und Dimension ein besonderes Potenzial für die Wohnraumentwicklung dar. Das insgesamt über 46 ha große Areal wurde in sieben **Teilbereiche gegliedert**, für die jeweils eigene Bauleitplanverfahren ablaufen bzw. teils in Vorbereitung sind.

Zum Projekt:



Die Lage auf dem Kölner Wohnungsmarkt ist durch seine besondere Anspannung geprägt – daraus entsteht für potenzielle Entwicklungsflächen ein erhöhter Druck. Die ehemals industriell genutzte Fläche des Mülheimer Südens inkl. Hafen mit ihrem hohen Anteil an teils historischen und denkmalgeschützten Bestandsgebäuden und teils bereits abgeräumten Flächen ist daher von besonderem Interesse für die Stadtentwicklung. Das Gebiet stellt nicht zuletzt aufgrund seiner Lage und Dimension ein besonderes Potenzial für die Wohnraumentwicklung dar. Das insgesamt über 46 ha große Areal wurde in sieben **Teilbereiche gegliedert**, für die jeweils eigene Bauleitplanverfahren ablaufen bzw. teils in Vorbereitung sind.

Der Rat der Stadt Köln hat 2014 ein **Kooperatives Baulandmodell** beschlossen, das Bauverantwortliche, Investor:innen und Vorhabenträger:innen bei Planvorhaben, die eine Bebauungsplanung benötigen, dazu verpflichtet, mindestens 30 % der Wohnungen im öffentlich geförderten Segment zu errichten und sich an den planungsbedingten Folgekosten zu beteiligen, z.B. für Kitas oder öffentliche Grün- und Spielplätze. Diese werden in erster Linie anhand der Anzahl der entstehenden Wohnungen bzw. der Geschossfläche (GF) für Wohnen ermittelt.

Das Mobilitätskonzept des Mülheimer Südens sieht eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs vor, was insbesondere durch eine neue Anbindung an die Stadtbahn, vorhandene Buslinien und den nahegelegenen Bahnhof Köln-Deutz erreicht werden soll. Auch das Radwegenetz soll stark ausgebaut werden, u.a. durch die Integration von großzügigen Radverkehrsanlagen in den Straßenquerschnitt und die Optimierung der Anbindung an die Innenstadt. Einen Beitrag zu verringertem Individualverkehr sollen zudem kurze Wege zur Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen im Quartier sorgen. Carsharing- und ausreichend Fahrradstellplätze, auch für Lastenräder und mit Ladestationen, sind weitere wichtige Bausteine des Mobilitätskonzepts.

Das **Werkstattverfahren** „Mülheimer Süden inklusive Hafen“ ermöglichte die Entwicklung eines städtebaulichen Masterplans unter der Beteiligung von Bürger:innen, Künstler:innen und Fachleuten für Städtebau, Verkehrs- und Landschaftsplanung. Insbesondere aufgrund der vielfältigen Eigentumsstruktur der einzelnen Teilflächen (Entwicklungsgesellschaften, Privateigentümer:innen, Stadt Köln, ...) sowie zahlreicher vor Ort ansässiger Akteure wurde ein bewusst offenes Format mit partizipativen Elementen gewählt.



Mülheimer Süden | Quelle: Sozialraumkoordination

Zwei interdisziplinäre Planungsteams aus Architekt:innen, Stadtplaner:innen, Landschaftsarchitekt:innen und Verkehrsplaner:innen entwickelten hier eine Grundkonzeption, die im Rahmen öffentlicher Werkstätten mehrfach modifiziert wurden. Ein **Beratungs- und Begleitgremium**, bestehend aus Vertreter:innen der Stadtverwaltung, der lokalen Politik und weiteren Akteuren sprach nach jedem Werkstatttreffen Empfehlungen zur Weiterbearbeitung an die Planungsteams aus. Das Ergebnis des Werkstattverfahrens bildete im Anschluss die abgestimmte Entwurfsgrundlage für die Aufstellung der Bebauungspläne. Die Ergebnisse des Werkstattverfahrens wurden im Rahmen konkretisierender Planungen weiter ausdifferenziert: Eine integrierte Planung aller öffentlichen Flächen der Verkehrs-, Frei- und

Aufenthaltsräume wurde durch ein Freiraumkonzept für den Gesamttraum Mülheimer Süden ermöglicht, das im Sinne einer Art **→ Charta (S. 80)** übergeordnete Ziele vorgibt. Ähnlich der Umgang mit gestalterischen Festsetzungen: Es wurde ein Gestaltungsleitfaden für den Gesamttraum beschlossen, um die im Werkstattverfahren formulierten städtebaulichen Qualitäten zu sichern und gleichzeitig Faktoren der Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen. Die privaten Bauvorhaben der einzelnen Bauher:innen und Architekt:innen sind an den Vorgaben auszurichten.



Lessons Learned

Durch das Werkstattverfahren konnten innovative Lösungen aufgezeigt und an vielen Stellen ein Grundkonsens unter den zahlreichen beteiligten Akteuren für die künftige Entwicklung des Quartiers hergestellt werden. Die Entwicklung der Teilflächen bleibt nach wie vor herausfordernd. Gründe sind die Größe, die Heterogenität der Nutzer-, Eigentümer- und Nutzungsstrukturen sowie bauliche Restriktionen, Lärmbelastungen und zahlreiche erhaltenswürdige Bestandsgebäude.

Viele der Investoren streben, vor dem Hintergrund der sehr hohen Bodenkosten und dem weiterhin boomenden Wohnungsmarkt in Köln, eine deutlich höhere Flächenausnutzung an als ursprünglich vorgesehen: Seit dem Werkstattverfahren 2013 wurde die Bruttogeschossfläche der geplanten Gebäude um 68% auf 713.000 m² erhöht. Eine Herausforderung besteht somit darin, Wirtschaftlichkeit und die zuvor festgelegten städtebaulichen Qualitäten sinnvoll miteinander zu verbinden. Zudem konnten, aufgrund fehlender vertraglicher Regelungen, die Grundstücke von den Eigentümer:innen teils mehrfach weiterverkauft werden, was den Entwicklungsprozess erschwert und zugleich kostentreibende

Spekulationen begünstigt. Wechselnde Eigentümer:innen und in Teilen auseinandergehende Projektziele führten dazu, dass das Ergebnis des Werkstattverfahrens zum Teil erheblich verändert wurde. Problematisch ist das Fehlen → **städtebaulicher Verträge (S. 92)**, da die Stadt nun nach Erteilen der Baugenehmigungen keinen weiteren Einfluss auf den Baubeginn oder Baufortschritt der einzelnen Vorhaben hat. Die Gründung der ständigen Jury zur Gestaltungssicherung im Jahr 2021, die sich insbesondere auf den Gestaltungsleitfaden beruft, soll künftig Abhilfe leisten. Zudem hat die Stadt Köln selbst für eines der Teilquartiere ihr → **Vorkaufsrecht (S. 94)** geltend gemacht, um weitere Grundstücksspekulation zu beenden und die bauliche Entwicklung voranzutreiben. Der Mülheimer Süden lässt sich so – neben der ambitionierten Beteiligungsstrategie sowie dem anspruchsvollen Rahmenkonzept – auch als Beispiel dafür heranziehen, dass die Festlegung gemeinsamer Ziele allein nicht immer ausreicht, sondern zu deren Umsetzung auch wirksame verbindliche Instrumente und vertrauensvolle Partnerschaften nötig sind.



4

Alter Güterbahnhof Tübingen

Die Flächen des stillgelegten Tübinger Güterbahnhofs sollten einer neuen Nutzung zugeführt werden. Dafür lobten die Aurelis Real Estate als Eigentümerin und DB Services Immobilien in Abstimmung mit der Universitätsstadt Tübingen einen städtebaulichen Wettbewerb für die Entwicklung eines gemischten und stark verdichteten Stadtquartier aus.

Zum Projekt:



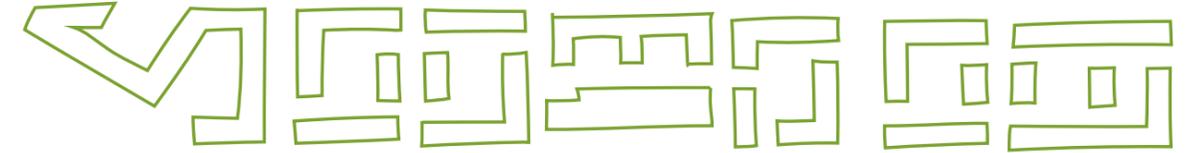
Die Flächen des stillgelegten Tübinger Güterbahnhofs sollten einer neuen Nutzung zugeführt werden. Dafür lobten die Aurelis Real Estate als Eigentümerin und DB Services Immobilien in Abstimmung mit der Universitätsstadt Tübingen einen städtebaulichen Wettbewerb für die Entwicklung eines gemischten und stark verdichteten Stadtquartier aus.

Zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums sind 20 % der Flächen für den sozialen Wohnungsbau reserviert (→ [Förderung, S. 83](#)). Neben „klassischen“ Wohnungszuschnitten gibt es darüber hinaus besondere Wohnangebote für Geflüchtete, Wohngemeinschaften für Demenzerkrankte und Wohnungen für Menschen mit Behinderung. 25 % der Flächen wurden zudem an Baugruppen vergeben (→ [Wohnraum „on-demand“, S. 89](#)). Die Vergabe der Grundstücke an die Baugruppen wurde von einer Kommission vorgenommen, die aus Vertreter:innen des Gemeinderates, der Aurelis und der Verwaltung bestand. Weitere Teile der Flächen waren für gewerbliche Nutzungen vorgesehen.

Solche Grundsätze wurden in dem → [städtebaulichen Vertrag \(S. 92\)](#) festgehalten. Dieser regelt darüber hinaus die Herstellung von Straßen, Plätzen, Freianlagen und Stützmauern durch die Aurelis sowie weitere Sonderregelungen zur Vermarktung der Baufelder an weitere Bauträger durch die Aurelis im Einvernehmen mit der Stadt. Die Bauträ-

ger wurden vertraglich verpflichtet, separate Häuser mithilfe unterschiedlicher Architekt:innen zu entwickeln, um eine gestalterische Vielfalt zu erreichen. Das soziale Herzstück des Quartiers bildet die alte Güterhalle als gemeinschaftliche und gemeinnützige Einrichtung, die durch den **Verein „GüterHalle für Alle“** neu bespielt wird. Hierfür wurde ein Kauf des Gebäudes und die anschließende Entwicklung durch die Stadt Tübingen vereinbart.

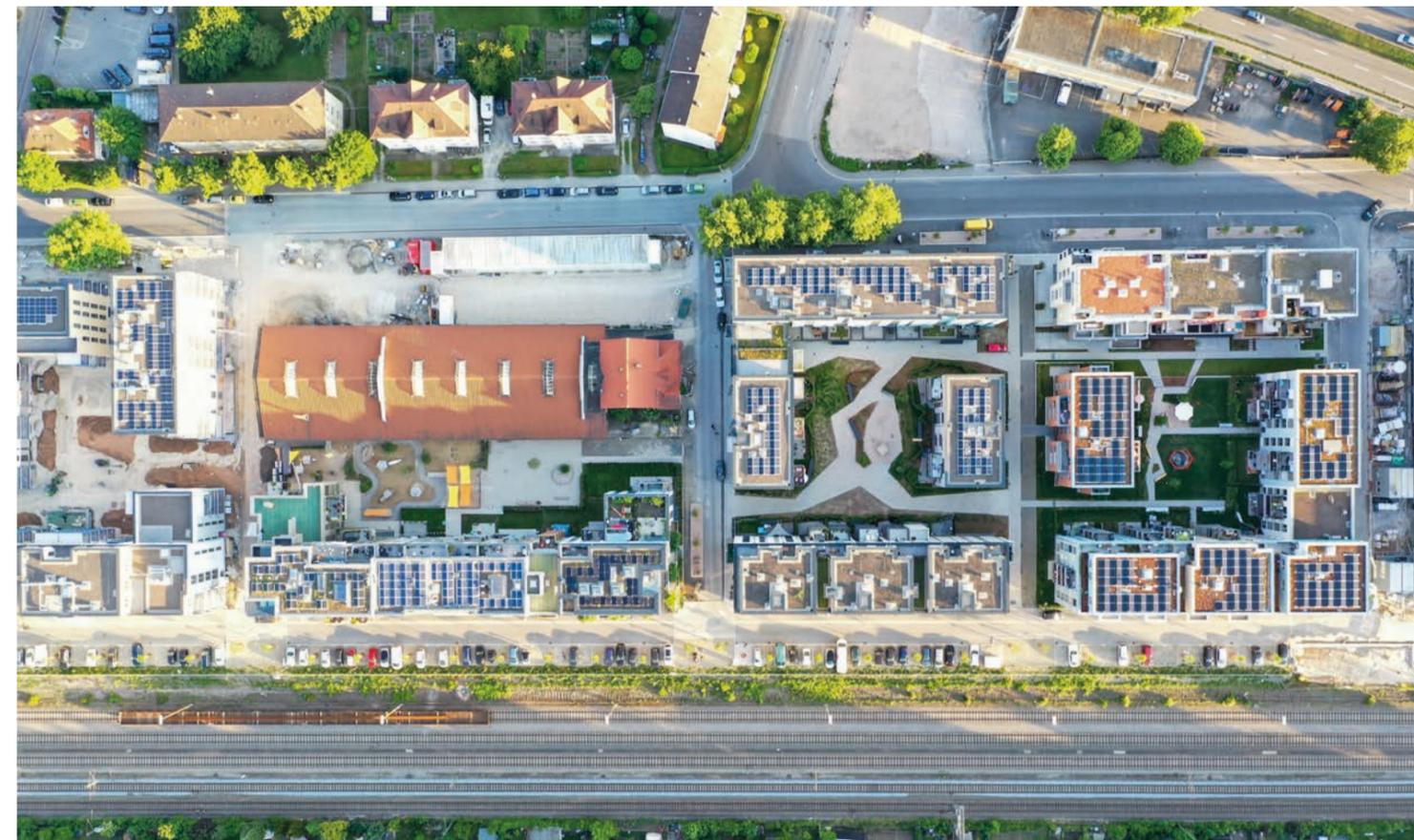
Der sogenannte Quartiersboulevard, die öffentlichen Freiräume und begrünte Innenhöfe sollen zu einer möglichst hohen Freiraumqualität im öffentlichen und privaten Bereich beitragen. Aufgrund der gut angebundenen und integrierten Lage sowie durch die Nähe zur Tübinger Altstadt konnte der motorisierte Individualverkehr deutlich reduziert werden, was in Verbindung mit einer fahrradfreundlichen Gestaltung zur Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsqualität innerhalb des Quartiers beiträgt. Als „Gelenk“ zwischen der Tübinger Innenstadt und den umgebenden Vierteln trägt das Quartier zur übergeordneten Zielsetzung der Innenentwicklung bei.



Ansicht Alter Güterbahnhof von Westen | Quelle: tragwerkeplus, Jens Kramer



Luftbild Alter Güterbahnhof | Quelle: Wikimedia Commons



Lessons Learned

Die „robuste“ Grundkonzeption des städtebaulichen Entwurfs mit seinen „klassischen“ annähernd quadratischen Blockstrukturen zumeist ähnlicher Größe ermöglichte verschiedene Wohnungstypen und Nutzungsmöglichkeiten sowie eine hohe bauliche Ausnutzung des Grundstücks und somit eine besonders hohe Wirtschaftlichkeit und Flexibilität: Die Mietpreise liegen sowohl im freifinanzierten Wohnungsbau als auch bei den geförderten Wohnungen unterhalb des ortsüblichen Mietspiegels. Zudem werden die niedrigen Mieten im geförderten Segment durch eine Preisbindung über 25 Jahre garantiert.

Die flexiblen Parzellierungsmöglichkeiten der Grundstücke in den Blockstrukturen ermöglichte die Beteiligung verschiedener Investorengruppen, bzw. Bauträger, und insbesondere auch lokaler Akteure. Zudem schafften die Regelungen des städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Tübingen und der Grundstückseigentümerin klare Rahmenbedingungen zu einem frühen Planungszeitpunkt und verteilten damit verbundene Risiken und „unrentable“ Investitionen anteilig auf die private Entwicklerseite und die öffentliche Hand. Auch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsbeteiligung in Form eines **→ Runden Tisches (S. 91)** schaffte Transparenz in Hinblick auf planerische Entscheidungen und den Prozessverlauf – zugleich konnten Bürger:innen und Anwohner:innen so an Entscheidungen teilhaben und diese transparent nachvollziehen. Am Runden Tisch waren u.a. Vertreter:innen des Ortsbeirates Südstadt, Anwohner:innen, Bürgerinitiativen (BI Leben rund ums Depot und BI Südstadt), lokale Vereine, Händler und Gewerbetreibende beteiligt.

Der insgesamt positive Ruf des Projektes innerhalb der Tübinger Stadtöffentlichkeit ist nicht zuletzt auf die frühzeitige **Partizipation** zurückzuführen. Anfängliche Vorbehalte der

Tübinger:innen gegenüber dem Vorhaben konnten schließlich überwunden werden. Zugleich gestaltete sich die Abstimmung der Höhenentwicklung mit der umliegenden Nachbarschaft als schwierig, zumal die Geschossigkeiten im Bereich der Neubauten deutlich höher liegen als in der näheren Umgebung. Zudem musste ein verträglicher Umgang mit den denkmalgeschützten Güterbahnhofsgebäuden gefunden werden: Die dadurch reduzierte Verfügbarkeit von Flächen, die für Neubauten verfügbar waren, führte einerseits zu geringerer Wirtschaftlichkeit; zugleich waren umfassende bauliche Maßnahmen an den Bestandsgebäuden erforderlich, das nur wenige wirtschaftliche Nutzungsperspektiven bot. Auf der anderen Seite ergab sich hier das Potenzial für den Erhalt identitätsstiftender Strukturen. Unter Einbezug der Öffentlichkeit einigten sich die Akteure auf einen Teilerhalt der Bestandsgebäude, die mittels des städtebaulichen Wettbewerbs in das Gesamtkonzept integriert werden konnten und eine Übernahme der zentralen Halle durch die Stadt Tübingen.

Auch die **→ Konzeptvergaben (S. 86)** der einzelnen Grundstücke, darunter v.a. auch der Westspitze als Leuchtturmprojekt mit Wirkung in Richtung Innenstadt, führten zu hohen sozialen Qualitäten und innovativen Wohnformen bzw. -konzepten, oftmals verbunden mit einer großen gestalterischen Vielfalt und Eigenständigkeit. Dadurch ergibt sich innerhalb des neuen Quartiers trotz der zumeist ähnlichen Kubaturen ein abwechslungsreiches Bild, das durch die erhaltenen Bestandsgebäude sowie die öffentlichen Freiflächen bereichert wird.

Gestaltung eines Innenhofes | Quelle: Verkehrsverein Tübingen, Barbara Honner



5

Seestadt Aspern Wien

Die Umnutzung des ehemaligen Flughafenareals Aspern stellt eine der größten städtebaulichen Entwicklungen Wiens dar. Besondere Priorität bei der strategischen Umsetzung war die Einbindung gemeinnütziger Bauträger und Genossenschaften sowie des kommunalen Wohnungsbaus. Für Bewohner:innen, die bestimmte Einkommensgrenzen unterschreiten, wurden Mieten mit besonders guten Konditionen angeboten, etwa durch studentisches Wohnen, Baugruppen-Projekte und das sog. „Gemeindebau NEU“-Wohnungsbauprogramm der stadteigenen WIGEBÄ.

Zum Projekt:



Die Umnutzung des ehemaligen Flughafenareals Aspern stellt eine der größten städtebaulichen Entwicklungen Wiens dar. Besondere Priorität bei der strategischen Umsetzung war die Einbindung gemeinnütziger Bauträger und Genossenschaften sowie des kommunalen Wohnungsbaus. Für Bewohner:innen, die bestimmte Einkommensgrenzen unterschreiten, wurden Mieten mit besonders guten Konditionen angeboten, etwa durch studentisches Wohnen, Baugruppen-Projekte und das sog. „Gemeindebau NEU“-Wohnungsbauprogramm der stadteigenen WIGEBÄ.

Damit verbunden war der Einsatz rechtlicher und wirtschaftlicher Umsetzungsinstrumente zur Einhaltung der kommunalen wirtschaftlichen und städtebaulichen Ziele; so entsteht zu einem Drittel frei finanzierter und zu zwei Dritteln geförderter bzw. „leistbarer“ Wohnraum. Bei der planerischen Konzeption wurde besonderer Wert auf eine hohe städtebauliche und freiräumliche Qualität gelegt, wozu ein verhältnismäßig hoher Anteil an Grünräumen und der grundwassergespeiste See mit zwei öffentlichen Badestellen beitragen.

Eine Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs innerhalb des Quartiers und eine dicht getaktete Anbindung an das ÖPNV-Netz tragen

in hohem Maße zur Wohnzufriedenheit bei: Neben der Anbindung an die U-Bahnlinie U2 und wurde besonderer Wert auf den Ausbau der Fahrradinfrastruktur gelegt, u.a. mit einem eigenen Bike-Sharing-System. Angestrebt wurde ein Modal Split von 80% Umweltverbund und 20% motorisiertem Individualverkehr.

Als zentrale Plattform wurde eine eigene Entwicklungsgesellschaft, die „Wien 3420 aspern Development AG“, zur Umsetzung des Projektes gegründet, die u.a. für finanzielle, rechtliche, marketing- und kommunikationsbezogene Aufgaben sowie für den Verkauf der Wohnungen zuständig ist. Ihre Tätigkeiten reichen dabei von der Vernetzung mit Bewohner:innen angrenzender Gebiete über kulturelle Angebote bis hin zur Beratung von Unternehmen und Betrieben, die sich in der Seestadt ansiedeln wollen. Die Entwicklungsgesellschaft mit marktwirtschaftlichem Wachstumsinteresse agiert zugleich mit Verantwortungsbewusstsein, insbesondere gegenüber Stadt und Verwaltung. Sie setzt innovative Maßstäbe der Projektentwicklung, wie etwa die Übertragung von Erkenntnissen des Centermanagements auf die Steuerung der Erdgeschosszonen. Die Sockelzone wird dabei als bauplatzübergreifende, eigenständige Typologie begriffen, für die es letztlich auch einer eigenen Managementstruktur bedarf.

Darüber hinaus wurden wirkungsvolle Instrumente für die Gestaltung der Sockelzone und des öffentlichen Raumes geschaffen. Die sog. Partitur des öffentlichen Raums (geprägt vom dänischen Architekten und Stadtplaner Jan Gehl) legt im Sinne einer [Charta \(S. 80\)](#) u.a. fest, dass sich soziale Aktivitäten räumlich entlang zentraler Orte konzentrieren und überlagern sollen. Zudem trug die durchgehende Kooperation von Mobilitätsexpert:innen, Tiefbauingenieur:innen und Landschaftsarchitekt:innen zu einer abgestimmten,

interdisziplinären Straßenplanung bei, die zum einen spätere Abstimmungsbedarfe einspart zum anderen besondere Aufenthaltsqualitäten schafft. Darüber hinaus wurden auch städtebauliche und architektonische Qualitäten, wie z.B. eine Mindestraumhöhe für Sockelgeschosse, in den Kaufverträgen für die Bauträger verankert.



Lessons Learned

Neben den benannten „harten“ Faktoren und Instrumenten spielte im Entwicklungsprozess auch eine Reihe weicher Faktoren eine zentrale Rolle: Die Begegnung der Akteure untereinander auf Augenhöhe, die Ausrichtung auf die Bedarfe der künftigen Nutzer:innen sowie die starke Identifizierung der Kooperationspartner:innen mit dem Projekt führten letztlich dazu, dass die Seestadt heute auf internationaler Bühne als erfolgreiches Projekt gilt. Die Projektbegleitung, insbesondere durch den sogenannten Asperner Beirat (→ **Begleitgremium, S. 78**) behält die Prinzipien für die Umsetzung der Vision im Blick und bringt Strenge sowie Offenheit für unterschiedliche Zugänge und ungewöhnliche Interpretationen mit. Als eine der größten Besonderheiten gilt auch die Markenbildung des Projektes. Eine klare inhaltliche Ausrichtung und ambitionierte Zielsetzungen, die wirkungsvoll nach außen kommuniziert wurden, trugen dazu bei, dass die Marke „Seestadt Aspern“ eine eigene Identität und „Persönlichkeit“ entwickeln konnte. Dies macht den Standort besonders und sorgt für eine gleichbleibend hohe Popularität des Standortes. Auch vor dem Hintergrund dieser Attraktivität war es möglich, anspruchsvolle Qualitätskriterien für den Städtebau sowie die einzelnen Baufelder sowie die Architektur zu formulieren.

Auch die Einrichtung eines sog. „Mobilitätsfonds“ hat sich in der Entwicklung der Seestadt Aspern als hilfreiches Instrument erwiesen: Bei der Reduzierung der notwendigen Stellplätze wird ein Fixbetrag der für deren Bau

eingesparten Kosten ermittelt, der wiederum pro weggefallenem Stellplatz in einen Fonds fließt. Aus diesem Fonds werden Projekte und Maßnahmen zur Förderung einer stadtteilgerechten (Mikro-)Mobilität finanziell gefördert (→ **Quersubventionierung, S. 90**). Zugleich konnte durch den Wegfall von Stellplätzen der eingesparte Flächenbedarf im Straßenraum dem Freiraum und insbesondere den Baufeldern zugeschlagen werden, wodurch mehr vermarktbare Wohnfläche realisiert werden konnte.

Insgesamt nimmt die Seestadt Aspern eine Sonderstellung der Projektentwicklung ein, etwa in Bezug auf Größe, Organisationsformen oder Finanzierungsmodalitäten. Eine pauschale Übertragbarkeit der beschriebenen Qualitäten wird im allgemeinen Diskurs daher oft infrage gestellt. Einzelne Aspekte und Instrumente wie z.B. der Einsatz eines Begleitgremiums zur Qualitätssicherung, Möglichkeiten zur Quersubventionierung, Konzeptvergaben und die Sicherung verbindlicher Entwicklungsziele in einer Charta lassen sich dabei in modifizierter Form auch auf weitere Vorhaben übertragen.



Blick über den See auf die Janis-Joplin-Promenade | Quelle: Ludwig Schedl

6

Seestadt mg+
Mönchengladbach

Unter dem Slogan „Vielfalt für Alle“ soll in der Oststadt Mönchengladbach ein sozial- und nutzungsgemischtes Quartier mit einem breiten Spektrum an Wohnangeboten für unterschiedliche Bevölkerungs- und Altersgruppen entstehen: Insbesondere wurden 40 % aller Wohnflächen für Menschen mit begrenztem Einkommen vorbehalten. Die Wohnnutzungen werden ergänzt durch nahegelegene Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen wie etwa Betreuungseinrichtungen, Spielflächen, Pocket-Parks, einen öffentlich zugänglichen zentralen See sowie gastronomische Angebote.

Zum Projekt:



Vor allem der See sowie die Freiflächen sollen das Klein- und Stadtklima verbessern und zur (öffentlichen) Aufenthalts- und Lebensqualität im Quartier beitragen. Stellplätze wurden in weiten Teilen aus dem öffentlichen Raum unter die Erde verlegt. Das Mobilitätskonzept der Seestadt mg+ beruht dabei auf dem Leitgedanken eines autoarmen Quartiers als „15-Minuten-Stadt“ und diente auch als Grundlage für den Bebauungsplan. Neben einer guten ÖPNV- und Fernverkehrs-Anbindung und der Schaffung von Radschnellwegen wurden im Sinne eines nachhaltigen und breit aufgestellten Mobilitätskonzeptes auch Carsharing- und Leihfahrradstationen vorgesehen. Daneben wurde ein Energiekonzept entwickelt, das auf einer lokalen Energieerzeugung basiert und eine nahezu CO₂-freie Energie- und Wärmegewinnung ermöglicht.

Das zertifizierte Klimaschutzquartier ist Teil einer „grünen Entwicklungsachse“ durch die Mönchengladbacher Innenstadt. Die damit einhergehende intensive Verzahnung bestehender und neuer urbaner Freiräume und verdichteter, gemischt genutzter Stadtquartiere schafft so auch einen gesamtstädtischen Mehrwert. Insbesondere das direkte Umfeld erfuhr eine Aufwertung, wobei gerade die Umgebung des Hauptbahnhofs und die südliche City unmittelbar von dem neuen Impulsgeber profitieren.

Auch für die Gesamtstadt setzt das Quartier neue Impulse, da es vor allem auch als Frequenzbringer für zusätzliche Kaufkraft gesehen wird: Neue Bewohner:innengruppen werden in die Innenstadt gezogen und neue Arbeitsplätze im Quartier geschaffen; dafür wurden lokal rund 750 Mio. Euro investiert.

Der städtebauliche Masterplan im Sinne einer (→ [Charta, S. 80](#)) „MG 3.0_Die dritte Gründung“ als konzeptionelle Grundlage gab zu Beginn des Planungsprozesses einen Rahmen für zukünftige städtebauliche und freiraumplanerische Entwicklungen vor. Im Masterplan wurden die beschriebenen Leitvorstellungen zur städtebaulichen Entwicklung sowie wichtige Handlungsfelder für die Entwicklung des Quartiers definiert. Mithilfe einer frühzeitigen → [Beteiligung der Stadtöffentlichkeit \(S. 78\)](#) konnten die Vorstellungen der Zivilgesellschaft schon zu Beginn des Prozesses in die Ideen- und Konzeptfindung sowie in den Masterplan einbezogen werden. Durch interfraktionelle Gespräche konnten auch politische Impulse zur Neugestaltung des Quartiers einfließen und eine breite politische Mehrheit für das Bauleitplanverfahren geschaffen werden. Der Masterplan wurde anschließend im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung mit drei beteiligten Planungsbüros in städtebaulicher und freiraumplanerischer Hinsicht

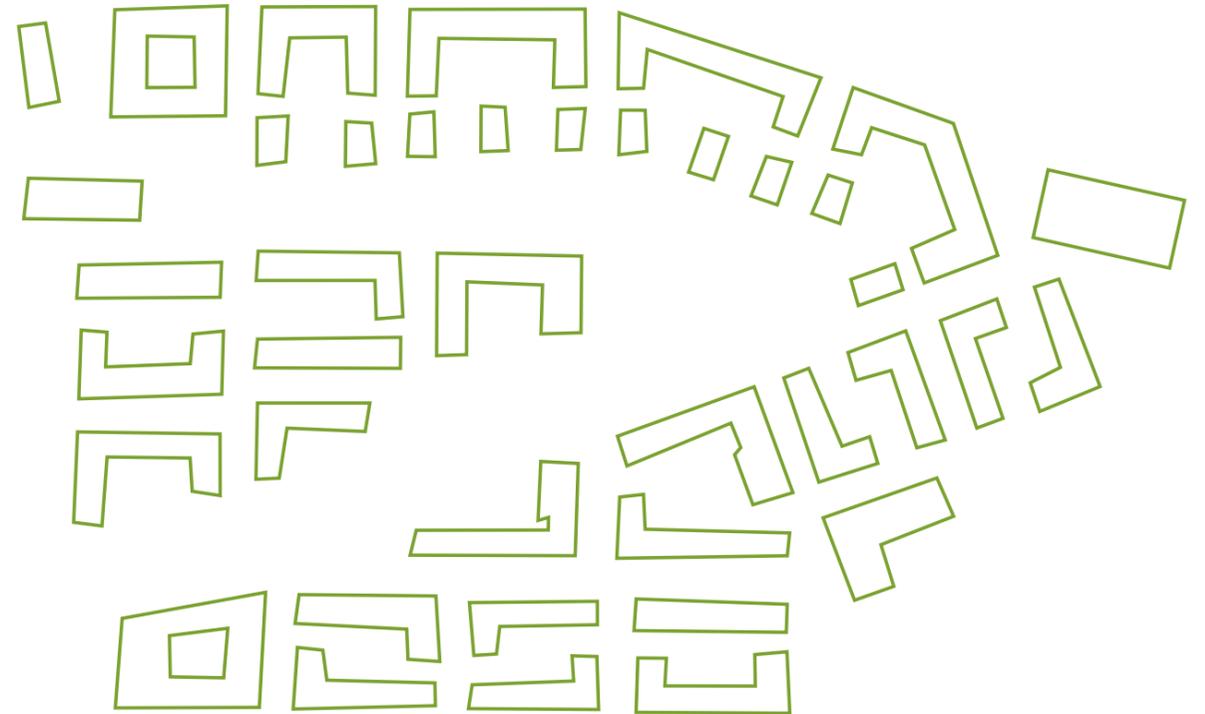
konkretisiert, zudem sollten Trägerschafts- und Betreibermodelle insbesondere in Hinblick auf die Finanzierung von Freiflächen und Erschließungsanlagen entwickelt werden. Der ausgewählte Entwurf wurde dann über einen **Investorenwettbewerb** (→ [Konzeptvergabe, S. 86](#)) in Form eines zweistufigen EU-Vergabeverfahrens zur weiteren Konkretisierung und Entwicklung vergeben.

Der private Vorhabenträger verpflichtete sich zur Erstellung öffentlicher Infrastrukturen und Aufenthaltsbereiche, die der Stadt anschließend wieder übertragen wurden. Diese Art der Kooperation wurde im Rahmen der **Kaufverträge** zu den Grundstücken geregelt. Durch die große Menge privater Investitionen sowie die Umlage der Betriebskosten für den künstlichen See auf alle Anlieger:innen entstanden keine zusätzlichen Belastungen des kommunalen Haushalts.



Zum Weiterlesen:

Trotz gestopptem B-Plan wird die Seestadt realisiert. Interview mit Klaus Franken (Catella)



Lessons Learned

Die Konzeption des Quartiers wurde mittels eines intensiven kooperativen Prozesses erarbeitet und konkretisiert: Zunächst wurden gemeinsame Workshops mit Catella und der städtischen Verwaltung durchgeführt, die die gemeinsame Planung auf Basis der vorhandenen Konzepte vorantrieben. Mittels spontaner Stegreif-Entwürfe im Rahmen einer **Kreativwerkstatt** mit 21 eingeladenen Architekturbüros konnten verschiedene Varianten für Teilbereiche und unterschiedliche Planungsaufgaben entwickelt werden (→ **Qualitätssichernde Verfahren S. 90**). Die **Mehrfachbeauftragung** zur städtebaulichen Ideenfindung wurde von einem Fachgremium aus renommierten Expert:innen der Disziplinen Städtebau und Landschaftsarchitektur sowie der städtischen Fachverwaltung begleitet (→ **Begleitgremium, S. 78**).

Durch die **frühe Kontaktaufnahme** mit Politik, Bürgerschaft und Vereinen, auch im Kontext „informeller“ Veranstaltungen (z.B. Seestadtfest, Zirkus, Einzelgespräche bei Informationsveranstaltungen, ...) (→ **Beteiligung der Stadtöffentlichkeit, S. 78**) konnten bereits frühzeitig wertvolle Informationen für die Projektentwicklung gewonnen werden: So konnten insbesondere konkrete Wohnwünsche und -bedarfe der künftigen Mieter:innen und Nutzer:innen zielsicher und „maßgeschneidert“ ermittelt werden (→ **Wohnraum „on-demand“ S. 89**).

Langfristige **wirtschaftliche Rendite** und damit verbunden zugleich Einsparungen für die Mieter:innen (durch dauerhafte Senkungen von Nebenkosten) konnten insbesondere auch durch ein innovatives und „zukunftssicheres“ **Energiekonzept** mit Sektorenkopplung erzielt werden. Darüber hinaus brachte die Verlegung der Stellplatzflächen in den Untergrund und die Kopplung mit weiteren Mobilitätsangeboten eine geringere Dimensionierung oberirdischer Verkehrsflächen mit sich; die damit einhergehenden Flächengewinne führen zu Investitionsvorteilen und gestalterischem Mehrwert vor allem im Freiraum. Als Ausgleich für diese Gewinne konnte im Gegenzug mehr in gemeinschaftliche Einrichtungen investiert werden (→ **Quersubventionierung, S. 90**).

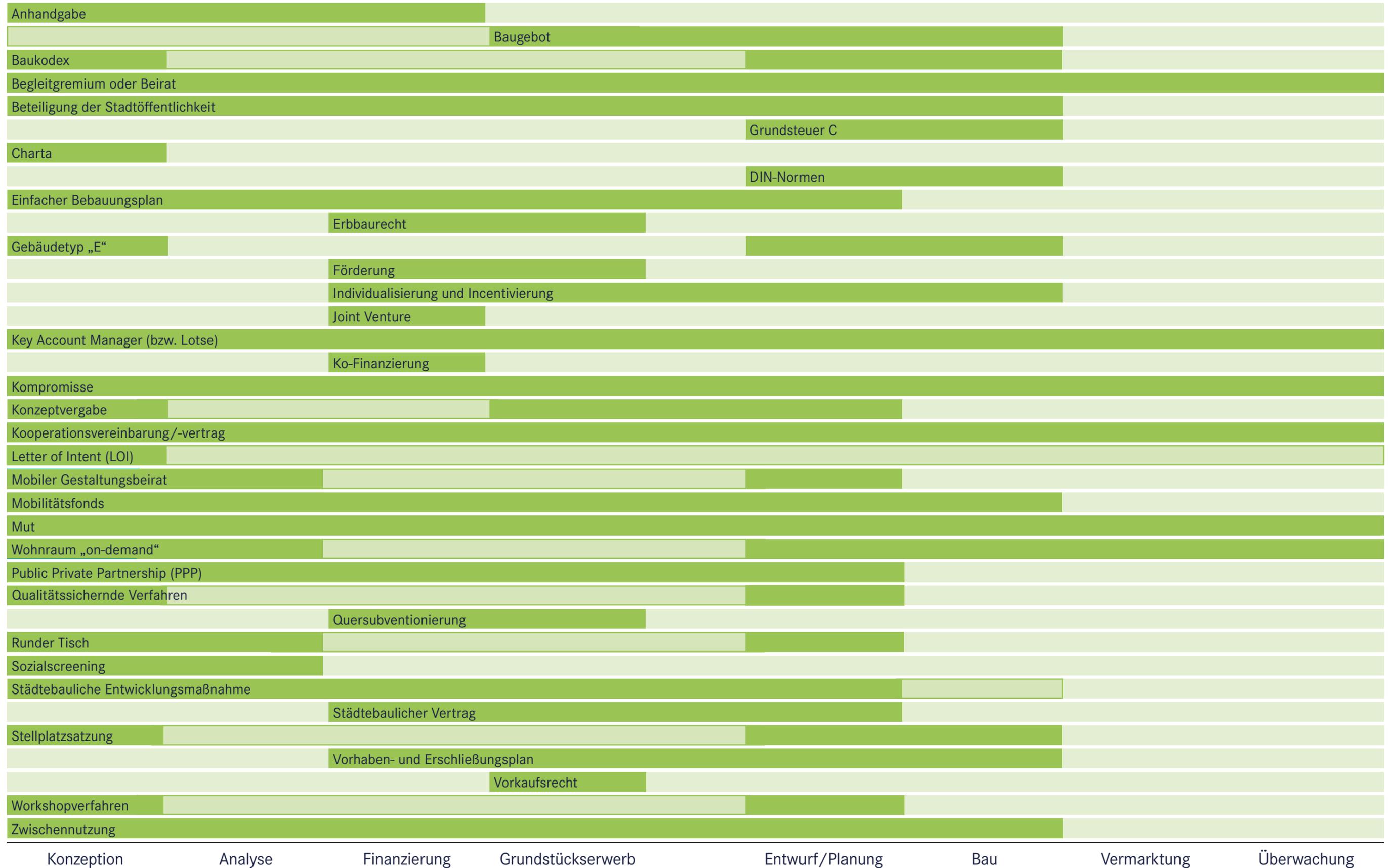


Seestadt mg' Visualisierung | Quelle: Catella Group

TOOLBOX



TOOLBOX – EINE ÜBERSICHT



WERKZEUGKASTEN („TOOLBOX“)

A wie... Anhandgabe



Durch die Anhandgabe kann eine Kommune ein Grundstück über einen gewissen Zeitraum zur Verfügung stellen (also „anhand geben“). Dadurch können bereits vor dem Grundstückskauf erste Nutzungen erprobt werden sowie Gespräche mit Bürger:innen, Planungen und die Erarbeitung von Gutachten etc. stattfinden, was den Zeitaufwand im Anschluss deutlich verkürzt. Vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen in der

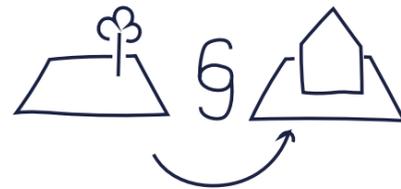
Baubranche (steigende Baukosten und Zinsen usw.) und den damit verbundenen finanziellen Unsicherheiten wird es mittlerweile allerdings schwieriger, Investoren von den notwendigen Vorlaufkosten und später den Kaufpreisen zu überzeugen. Zudem ist das Instrument in großen Städten und Metropolen bereits stark in der Praxis etabliert, in kleineren Gemeinden hingegen weniger.

B wie... Baugebot

Das Baugebot (§ 176 BauGB) ist ein Instrument des Besonderen Städtebaurechts, das der Kommune die Möglichkeit gibt, einen Grundstückseigentümer zur Umsetzung eines Bauvorhabens innerhalb einer bestimmten Frist auf seinem Grundstück zu verpflichten. Ziel dieses Instrumentes ist es, die städtebauliche Entwicklung effizient zu lenken und insbesondere das Brachliegen von Grundstücken und damit verbundene Spekulationstätigkeiten zu unterbinden. Dabei kann sich das Baugebot auf verschiedene Arten von Bauvorhaben beziehen, je nach den Zielsetzungen der Kommune – z.B.

Wohngebäude, Gewerbeimmobilien oder öffentliche Einrichtungen.

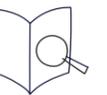
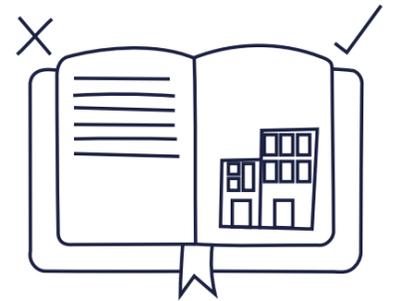
Damit eine Kommune ein Baugebot erlassen kann, müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein. Eine wichtige Bedingung ist, dass eine städtebauliche Entwicklung des Gebiets notwendig ist und dass das Grundstück für diese Entwicklung geeignet ist. Das Instrument ist außerdem nur auf Grundstücke anwendbar, die sich innerhalb des Geltungsbereiches von Bebauungsplänen oder aber innerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile befinden.



B wie... Baukodex

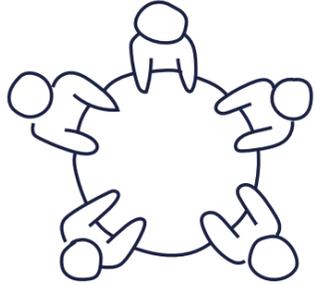
Mit dem „Kodex für Baukultur“ haben das Institut für Corporate Governance (ICG) und die Bundesstiftung Baukultur einen Leitfaden entwickelt, der die baukulturelle Verantwortung der Immobilienwirtschaft unterstreichen soll. Dabei werden Haltungsfragen und Werte wie Ganzheitlichkeit, umsichtiges Handeln und Wertschätzung aber auch Visionen und Ziele, wie das Nutzen von Beständen, ein ressourcenschonender Bauprozess und die Förderung einer Nutzungsvielfalt/-mischung vorgestellt. Zur Unterstützung bei der Umsetzung der genannten Werte und Ziele werden ferner verschiedene Prozesse und Mittel benannt (Lebenszyklusbetrachtung, Qualitätssicherung und kooperative Zusammenarbeit).

Durch eine Selbstverpflichtung des Kodex können Unternehmen hierbei ein Signal senden, dass sie sich ihrer baukulturellen Verantwortung bewusst sind und auch dazu bekennen diese zu übernehmen. Für kommunale Entscheidungsträger:innen, Nutzer:innen, Eigentümer:innen, etc. mag dies bereits ein erstes Gütesiegel dafür sein, ob Unternehmen bereit sind, gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen. Dies steigert nicht nur die Vertrauenswürdigkeit bei der kooperativen Zusammenarbeit, sondern auch das öffentliche Ansehen der Teilnehmer:innen.



Zum Weiterlesen:
„Kodex für Baukultur“
des ICG und der
Bundesstiftung Baukultur

B wie... Begleitgremium oder Beirat



Der Einsatz begleitender Gremien innerhalb von Entwicklungsprozessen kann neben einer umfassenden demokratischen Legitimation von Entscheidungen auch zu Zwecken der Qualitätssicherung und zur Prozessbeschleunigung verhelfen. Typische Zusammensetzungen von Beiräten oder eines begleitenden Konsortiums sind zumeist „übergreifend“, bestehend aus Fachleuten unterschiedlicher Disziplinen, politischer Vertreter:innen, Expert:innen aus der Verwaltung, der

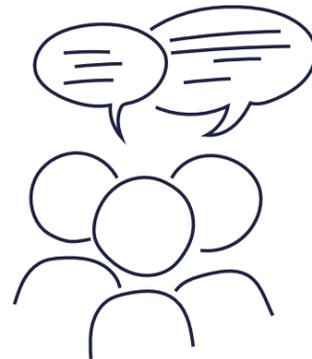
organisierten Zivilgesellschaft (Vereine, Initiativen, ...) und Nachbar:innen. Teils werden auch Stadtteilvertreter:innen z.B. im Losverfahren in solche Gremien aufgenommen. Die Kompetenz dieser Gremien kann projektabhängig in unterschiedlicher Form festgelegt werden – von beratenden Funktionen bis hin zu stellvertretenden Entscheidungen in bestimmten Fragestellungen ([→ Mobiler Gestaltungsbeirat, S. 87](#)) ([→ Runder Tisch S. 91](#)).

B wie... Beteiligung der Stadtöffentlichkeit

Häufig sind Anwohner:innen in der Umgebung von Gebietsentwicklungen sehr skeptisch oder sogar kritisch gegenüber Neubauten eingestellt. Daher gilt es, bereits im Vorfeld der Entwicklung offen und informativ zu kommunizieren und eine positive Atmosphäre zu schaffen: Ein Verständnis für das geplante Projekt und die Möglichkeit zur aktiven Mitwirkung daran können Vertrauen und Akzeptanz schaffen. Informations- und Beteiligungsveranstaltungen zur Erläuterung und Diskussion des Projekts können hilfreich sein.

Über Veranstaltungsformate wie Workshops mit Anwohner:innen

sowie künftigen Bewohner:innen können darüber hinaus passgenaue Bedarfe ermittelt werden, die oft vom Standard abweichen und ohne die Aktionen vielleicht nicht in Betracht gezogen wären. Häufig handelt es sich um Lösungen, die ohne oder mit nur geringem Mehraufwand hergestellt werden können (z.B. größere Balkone, und dafür kleinere Schlafzimmer; oder Indoor-Spielplätze für Kinder, die bei schlechtem Wetter genutzt werden können). Damit kann zum einen die Nachfrage am entsprechenden Objekt sichergestellt werden und zum anderen kann es dazu führen, gängige Standards zu überdenken und weiterzuentwickeln.

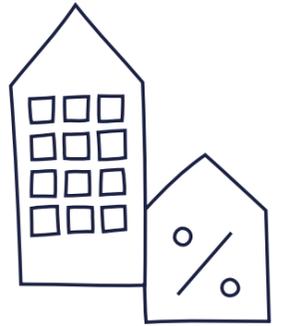


C wie... Grundsteuer C

Besonders in wirtschaftlich schwierigen Perioden, wie der aktuellen, kann es für die Umsetzung von Immobilien- und Quartiersentwicklungen entscheidend sein, finanzielle Mittel zur Unterstützung zu akquirieren – z.B. Städtebauförderung, Sanierungsförderung, geförderter Wohnungsbau, Denkmalförderung oder KfW-Kredite. Aufgrund der komplexen und sich teils je nach Bundesland unterscheidenden Förderbedingungen ist es für viele Akteure allerdings schwierig und (zu) zeitaufwendig, entsprechende Mittel zu beantragen ([→ Was wäre, wenn...? S. 96](#)).

Die sog. „Grundsteuer C“ soll zum 1. Januar 2025 in einigen deutschen Bundesländern (Berlin, Brandenburg, Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen) eingeführt werden.

Dabei handelt es sich um eine Steuer, die die Kommune für unbebaute, baureife Grundstücke erheben kann; die Grundsteuern A (für Land- und Forstwirtschaft) und B (für weitere Nutzungen) bleiben parallel dazu bestehen. Durch die Einführung der Steuer können die Kommunen künftig Spekulationen verteuern und finanzielle Anreize schaffen, auf baureifen Grundstücken tatsächlich Wohnraum zu schaffen. Die Praxis von Grundstückskauf und Weiterveräußerung nach Wertsteigerung durch einzelne Investor:innen soll damit unterbunden werden. Zugleich kann dadurch der Bau von dringend benötigten Wohnungen unterstützt werden.



Zum Weiterlesen:

„Grundsteuer C – alles was Sie wissen müssen“

C wie... Charta



Als Grundlage zur Definition gemeinsamer Werte, Grundsätze und Ziele der Kooperation bietet es sich an, dass die Kommune vorab angestrebte Entwicklungskorridore und -qualitäten formuliert, die sie beispielsweise im Rahmen von informellen Konzepten oder Chartas niederschreibt und von der Politik beschließen lässt. Darin lassen sich sowohl räumliche als auch programmatische Zielaussagen treffen und in der Zusammenarbeit mit Projektentwicklern entsprechend vertreten. Diese werden so auch über Legislaturperioden hinaus gesichert.

Inhalte können beispielsweise auf die strategische Entwicklung der Gesamtstadt ausgerichtet werden oder auch kleinräumigerer Natur sein, etwa auf Quartiersebene. In der sogenannten „Partitur des öffentlichen Raums“ hat die Stadt Wien Gestaltqualitäten für Straßenräume, Platzflächen usw. in einem neuen Stadtteil festgelegt (→ [Fallstudie Seestadt Aspern, S. 64](#)).

D wie... DIN-Normen

Gleichwohl DIN-Normen eigentlich den Arbeitsalltag von Planer:innen und Architekt:innen vereinfachen sollten, tritt in der Praxis oft das Gegenteil ein, weil es zunehmend neue Detailregelungen gibt, die den Bauprozess komplexer, nicht immer jedoch besser, machen: Insbesondere bei Normen die in erster Linie den Komfort- und nicht die Sicherheit betreffen, muss daher kritisch hinterfragt werden, welche Anwendungen sinnvoll sind und welche Regelungen über das Ziel hinausschießen und Baukosten in die Höhe treiben. Dies gilt vor allem bei Revitalisierungen des Altbestandes, wo starre Regelungen (z.B. Deckenhöhen müssen in Deutschland 40 cm hoch sein in Frankreich dagegen beispielsweise

nur 20 cm) zu einer enormen Verteuerung des Umbaus führen können.

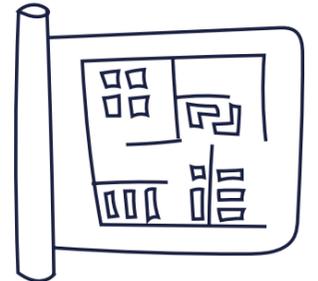
Um bei neuen Bauvorhaben ein hohes Maß an Qualität und Sicherheit zu gewährleisten, gleichzeitig aber zu vermeiden, dass Normen lediglich als Instrument der Absicherung missbraucht werden, sollte daher bereits frühzeitig in einem kooperativen Austausch festgehalten werden, ob auf einfachere Standards zurückgegriffen werden kann (→ [Gebäudetyp E, S. 82](#)).



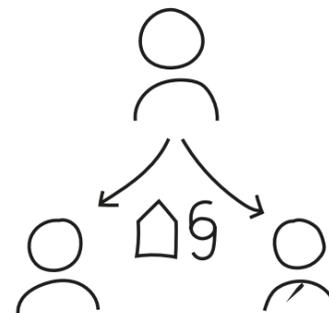
E wie... Einfacher Bebauungsplan

Der einfache Bebauungsplan nach § 30 BauGB ist ein Instrument, mit dem die üblicherweise langen Verfahrenszeiträume bei Grundstücks- und Quartiersentwicklungen verkürzt werden können; bei Vorhaben der Innenentwicklung kann das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB angewandt werden. Dabei kann u.a. von der Umweltprüfung abgesehen werden. Gegenüber qualifizierten

Bebauungsplänen trifft der einfache Bebauungsplan weniger Festsetzungen. Er wird eher selten angewandt, insbesondere weil die Planungsaufgaben oftmals zu komplex für einen einfachen Bebauungsplan sind: Die Entscheidung hängt mitunter auch von Größe und Komplexität des Planungsvorhabens und zu erwartenden planerischen Herausforderungen, Widerständen und Problemen ab.



E wie... Erbbaurecht



Das Erbbaurecht ermöglicht die Verpachtung von Land durch einen Grundstückseigentümer:in. Der Erbbauberechtigte darf Gebäude errichten und die Flächen über einen festgelegten Zeitraum (max. 99 Jahre) nutzen. Vorteile des Instruments sind insbesondere, die Kostenersparnis gegenüber einem klassischen Grundstückskauf bei gleichzeitigen Investitionsmöglichkeiten. Zudem besteht durch die Regelungen eine lange Planungssicherheit für Nutzer:innen.

Erbpachtverträge sind flexibel gestaltbar und können auch der Privatwirtschaft große Spielräume ermöglichen. Bei „klassischen“, nicht gemeinnützigen, Investoren sind sie dennoch relativ unpopulär, da Banken

die Wertigkeit gegenüber dem klassischen Grundstückskauf herunterrechnen – das Grundstück ist ergo weniger wert. Dies kann letzten Endes ein Grund dafür sein, dass ein Projekt nicht entwickelt wird.

Für gemeinnützige Träger (z.B. Stiftungen) kann die Vergabe und Entwicklung im Erbbaurecht hingegen durchaus interessant sein: Insbesondere durch den Verzicht auf die Erhebung des Erbbauzinses durch die Kommune – was ausschließlich bei Gemeinnützigkeit möglich ist –, kann sichergestellt werden, dass sich Mehrwerte generieren lassen, die schließlich dem Viertel zugutekommen

(→ [Fallstudie Samtweberei, S. 82](#)).

Samtweberei, Krefeld

Die zentral in der Krefelder Innenstadt gelegene Samtweberei, eine ehemalige Textilfabrik, wurde von 2015 bis 2018 mit Unterstützung der Montag Stiftung Urbane Räume umgebaut. Dazu hat die Stadt Krefeld die leerstehende Fabrik kostenfrei per Erbbaurecht an die Stiftung vergeben. Im Gegenzug hat sich diese dazu verpflichtet, sämtliche Erträge aus dem Komplex dem Stadtviertel zugutekommen zu lassen. Ziel war es, die soziale und kulturelle Entwicklung des Stadtteils zu befördern und dessen Attraktivität zu steigern. Ein zentrales Konzept des Projektes ist etwa das der „Viertelstunden“ – Mieter:innen der Wohnungen und der Büros in der Samtweberei verpflichten sich dazu, sich im und für den Stadtteil zu engagieren, und dabei ihr Know-how und ihre Zeit einzubringen. Jährlich kommen dadurch über 2.000 Stunden für die Gemeinschaft zusammen.



wie... Förderung

Besonders in wirtschaftlich schwierigen Perioden, wie der aktuellen, kann es für die Umsetzung von Immobilien- und Quartiersentwicklungen entscheidend sein, finanzielle Mittel zur Unterstützung zu akquirieren – z.B. Städtebauförderung, Sanierungsförderung, Wohnbauförderung, Denkmalförderung oder KfW-Kredite. Aufgrund der komplexen und sich teils je nach Bundesland unterschei-

denden Förderbedingungen ist es für viele Akteure allerdings schwierig und (zu) zeitaufwendig, entsprechende Mittel zu beantragen. Eine Vereinheitlichung könnte zu Erleichterungen, besonders für bundesweit agierende Akteure, beitragen und somit Investitionen unterstützen (→ [Was wäre, wenn...? S. 96](#)).



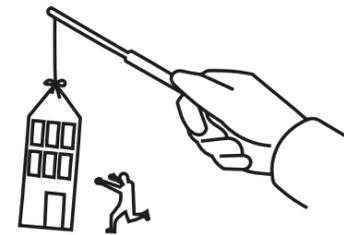
wie... Gebäudetyp E

Unterschiedliche bautechnische Standards und Normen in verschiedenen europäischen Ländern zeigen, dass es häufig nicht „die eine Lösung“ für Baukonstruktionen gibt. Somit besteht Anlass, die in Deutschland geltenden Vorgaben zu hinterfragen und einen Blick ins Ausland zu richten: In den Niederlanden sind etwa deutlich schmalere Treppen üblich, was die Reduzierung von Erschließungsflächen und damit mehr nutzbare Flächen ermöglicht.

Der Gebäudetyp E gilt als neue Gebäudeklasse, die von den Architektenkammern vorgeschlagen wird: Das „E“ steht dabei für „Experimentell“ oder „Einfach“. Der Gebäudetyp E soll innovative und experimentelle Ansätze im Bauwesen fördern und Möglichkeiten für einfaches, schnelles und kosteneffizientes Bauen bieten, ohne dabei die Anforderungen an Sicherheitsstandards, Energieeffizienz und Nachhaltigkeit zu vernachlässigen.



wie... Individualisierung und Incentivierung



Um die Besonderheiten eines jeden Standortes optimal ausnutzen zu können, müssen individuelle Konzepte entwickelt und umgesetzt werden. Dadurch lassen sich nicht nur einzigartige Orte mit hoher Aufenthalts- und Lebensqualität schaffen, sondern auch resilientere Strukturen etablieren. In der Praxis führen individuellere und komplexere Vorschläge jedoch oftmals zu erheblichen Zeitverzögerungen und Mehrkosten, sodass teilweise schlechtere Alternativlösungen ihren Weg in die Umsetzung finden.

Um den Pioniergeist zu fördern sollten Kommunen und Entscheidungsträger daher stärker mit sog. Incentivierungen (Anreizen) arbeiten, die Entwickler und Bauunternehmen dazu motivie-

ren, eine Vorbildfunktion einzunehmen. Gerade vor dem Hintergrund der Transformation unserer Innenstädte und der Notwendigkeit unsere Altbestände zu ertüchtigen, ließen sich durch gezielte Incentivierungen die Bestrebungen der Privatwirtschaft erhöhen, stets die innovativsten und klügsten Lösungsansätzen zu priorisieren, weil Mehrkosten in diesem Zusammenhang ausgeglichen werden könnten. Die Städte und Kommunen würden im Standortwettbewerb indes durch individuelle, zukunftsfähige und attraktive Raumstrukturen profitieren.

J

wie... Joint Venture



Joint Ventures können gemeinsame Grundstücks- oder Projektgesellschaften (z.B. 50/50) zwischen unterschiedlichen Akteuren sein, wie etwa zwischen Kommunen und privaten Entwicklern. Diese Form wird dann auch **→ Public-Private-Partnership (S. 89)** genannt. Joint Ventures können spannende institutionelle Ansätze sein, in deren Rahmen alle Projektpartner:innen gleichermaßen

an den Risiken und Gewinnen des Projekts beteiligt werden. Kommunen können dadurch die Entwicklung sozialer Einrichtungen, Freiräume usw. aus den Grundstücksgewinnen ko-finanzieren (**→ Ko-Finanzierung S. 85**). Außerdem wird der Prozess stark transparent gestaltet – es bestehen Einsichten in die wirtschaftliche Entwicklung und entsprechende Abhängigkeiten.

K

wie... Ko-Finanzierung

Die Ko-Finanzierung ist eine Form der Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteuren, die darauf abzielt, gemeinsam finanzielle Ressourcen für ein bestimmtes Vorhaben bereitzustellen, die finanzielle Belastung zu teilen, Risiken zu minimieren und Projekte umzusetzen, die möglicherweise allein nicht realisierbar wären. Dieses Instrument ermöglicht die Nutzung von Synergien,

Fachwissen und Kapital, um Immobilien- oder städtebauliche Projekte effizienter umzusetzen. Die Ko-Finanzierung kann verschiedene Formen annehmen, je nach den Bedürfnissen und Zielen der beteiligten Parteien; Joint Ventures sind eine mögliche Form. Der Anteil der öffentlichen Partner wird dabei häufig über Fördermittel getragen, z.B. aus der Städtebauförderung (**→ Fallstudie BOB Campus**).



K

wie... Key Account Manager (oder:

Ein Key Account Manager in einem Immobilienunternehmen fungiert als Ansprechpartner:in für die Stadtverwaltung und arbeitet eng mit den relevanten Abteilungen wie dem Stadtplanungs- bzw. Bauamt zusammen. Ihr/sein Ziel ist es, die Bedürfnisse und Anforderungen der Stadtverwaltung zu verstehen und sicherzustellen, dass die Immobilienprojekte des Unternehmens den städtischen Vorschriften und Richtlinien entsprechen. Sie können auch bei Genehmigungsprozessen, Planungsverfahren und anderen administrativen Angelegenheiten unterstützen.

Demgegenüber könnte es auf der Seite der öffentlichen Verwaltung sinnvoll sein, einen ähnlichen Ansatz zu verfolgen, indem man jemanden abstellt, der als eine Art „Lotse/-in“ für Immobilienentwickler und Investoren fungiert. Diese Person könnte als direkte:r Ansprechpartner:in für Immobilienunternehmen dienen, ihnen bei der Navigation durch den bürokratischen Prozess helfen, Informationen bereitstellen, Anfragen beantworten und als Bindeglied zwischen den verschiedenen Abteilungen der Stadtverwaltung fungieren.

L

wie... Lotse

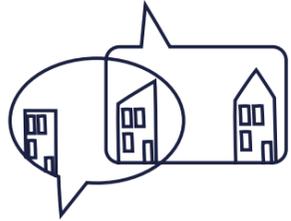


BOB CAMPUS, Wuppertal

Der BOB CAMPUS ist ein Projekt der Montag Stiftung Urbane Räume, im Wuppertaler Stadtteil Oberbarmen, das kooperativ entwickelt wurde. Auf einem brachliegenden Fabrikgelände in Familienbesitz wurden auf ca. 5.500 m² Nutzfläche verschiedene private und gemeinschaftliche Nutzungen entwickelt: darunter elf Wohnungen, ein „Nachbarschaftswohnzimmer“, sechs Bürolofts, eine Kita, Werk- und Kunsträume für die benachbarte Realschule, und weitere. Das Projekt wurde 2022 fertiggestellt und belegte 2023 den ersten Preis beim polis Award.

Im Rahmen einer Ko-Finanzierung wurden die Kosten der Kooperationspartner aufgeteilt; die Stadt Wuppertal übernahm dabei etwa die Finanzierung der ca. 4.500 m² großen gemeinschaftlichen Parkanlage. Die Montag Stiftung initiierte die Gründung der BOB gGmbH Projektgesellschaft und finanzierte die Entwicklung des Geländes.

K wie... Kompromisse



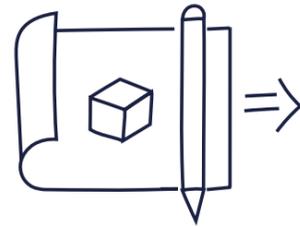
Kompromisse basieren auf dem Entgegenkommen unterschiedlicher Interessensgruppen. Dabei führen Kompromisse zugleich zu einer Einigung, die von allen Parteien als zufriedenstellend und gangbar wahrgenommen werden. Gerade in der Bauplanung und im Bauprozess müssen Kompromisse daher immer wieder neu eruiert und getroffen werden.

Dabei können Kommunen etwa durch die Genehmigung von zusätzlichem Baurecht auch auf die gezielte Integration von weniger finanzstarken Nutzungen (z.B. Kulturangebote) Einfluss nehmen, während Bauträger ihrerseits wiederum besser auf soziale und gesellschaftliche Bedürfnisse eingehen können.

K wie... Konzeptvergabe

Im Rahmen von Konzeptvergaben können diejenigen Interessent:innen an einem Grundstück ausgewählt werden, die das „beste“ Konzept – vor dem Hintergrund zuvor festgelegter Qualitätskriterien – vorlegen. Dadurch werden entsprechende Ziele der Projektentwicklung vorab diskutiert und festgelegt und deren Erreichung befördert. Häufig stehen soziale Ziele, wie beispielsweise die Schaffung bezahl-

baren Wohnraums, oder auch solche der Nachhaltigkeit im Vordergrund. Zahlreiche Städte setzen die meisten ihrer Quartiersentwicklungen mittels Konzeptvergaben um, bei denen häufig alternative und innovative Wohnformen wie z.B. Projekte von Baugemeinschaften realisiert werden (→ [Fallstudie Alter Güterbahnhof, S. 60](#)).



K wie... Kooperationsvereinbarung oder -vertrag



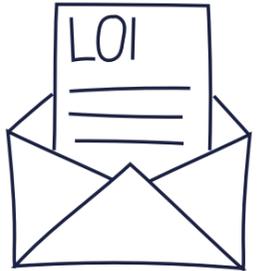
Mittels Kooperationsvereinbarungen oder -verträgen können vielseitige Festlegungen getroffen werden, wie beispielsweise Pflichten des Entwicklers oder Rahmenvorgaben zum Erbbaurecht. Das Dokument hat in der Regel über den Zeitraum der Entwicklungsmaßnahme hinaus Bestand und ist somit auch dazu geeignet, die

anfangs formulierten Ziele langfristig zu verankern. In Krefeld wurde über eine Kooperationsvereinbarung etwa geregelt, dass Mieter:innen eine bestimmte Anzahl von Stunden für gemeinwohlorientierte Tätigkeiten aufwenden sollen (→ [Fallstudie Samtweberei, S. 82](#)).

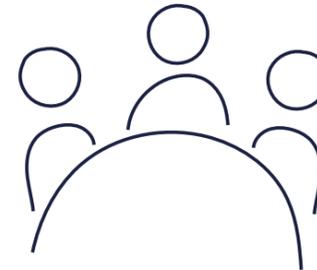
L wie... Letter of Intent (LOI)

Vorbereitend zum → [städtebaulichen Vertrag \(S. 92\)](#) wird häufig ein sogenannter „Letter of Intent“ (LOI) zwischen Kommune und Projektentwickler vereinbart. Dieser ist meist eine eher informelle Zielvereinbarung oder Grundsatzfestlegung und trifft weniger konkrete Festlegungen als der städtebauliche Vertrag.

Damit kann er dabei helfen, die inhaltliche Ausrichtung des Projekts und die ausgehandelten, zu verfolgenden Ziele festzuhalten – besonders zu Beginn der Planungen kann dies ein entscheidender Schritt sein.



M wie... Mobiler Gestaltungsbeirat



Verschiedene Instrumente wie etwa städtebauliche Wettbewerbe oder (Gestaltungs-)Beiräte können eingesetzt werden, wenn es darum geht, bestimmte Qualitäten zu erzielen (→ [Fallstudie Seestadt Aspern, S. 64](#)). Diese sind allerdings in der Regel mit hohen Kosten und besonderem zeitlichen Aufwand verbunden, sodass jeweils im Einzelfall zu entscheiden gilt, welche Entwicklungsprojekte solche Instrumente zur Qualitätssicherung erfordern und an welcher Stelle ggf. auch ohne gearbeitet werden kann.

Gestaltungsbeirates kann eine Möglichkeit sein, eine Art Gestaltungsbeirat „light“ einzusetzen, der nach Bedarf bei bestimmten Projekten hinzugezogen werden kann und dessen Einsatz dadurch auch bei knapper Haushaltslage möglich ist. Die Vertreter:innen kleiner Städte und Gemeinden können dazu bei den Architektenkammern der Länder die Möglichkeit einer Beratung anfragen; Architekt:innen und Planer:innen, die Teil eines Pools sind, kommen dann je nach Aufgabe projektbezogen zusammen.

Das vom Bund deutscher Architektinnen und Architekten (BDA) vorgeschlagene Instrument des mobilen



Zum Weiterlesen:
„Vom Dialog zur Baukultur - Gestaltungsbeiräte als Instrumente zur Qualitätssicherung“

M wie... **Mobilitätsfond**



Um nachhaltige Verkehrsträger zu fördern und Stellplätze für Pkw zu reduzieren, kann es sinnvoll sein, einen Fonds einzurichten: In diesen wird für jeden wegfallenden Stellplatz ein bestimmter Fixbetrag eingezahlt, der sich an den eingesparten Kosten bemisst. Aus dem gesammelten Budget können Projekte und

Maßnahmen zur Unterstützung der Fahrradinfrastruktur oder anderer (Mikro-)Mobilität finanziert werden (→ [Fallstudie Seestadt Aspern, S. 64](#)). Die durch den Verzicht auf Stellplätze gewonnenen Flächen können zum Beispiel der vermarktbareren Wohnfläche zugeschlagen werden.

O wie... **Wohnraum „on-demand“**

Dem Suffizienz-Gedanken folgend sollten nicht pauschal überdimensionierte (weil marktgängige und etablierte) Wohnungen angeboten werden – sondern vielmehr „on-demand“, d.h. je nach Bedarf die Möglichkeit gegeben werden, zusätzlichen Wohnraum dazu zu mieten oder zu kaufen. Weitere Potenziale zur Flächenoptimierung liegen in der

Reduzierung privater Wohnfläche bei gleichzeitiger Schaffung von mehr öffentlichem bzw. gemeinschaftlichem Raum. Dadurch werden nicht notwendige Flächen (und damit auch Mieten) reduziert und Gemeinschaft und Austausch gefördert.



Zum Weiterlesen:
„Vom Dialog zur Baukultur“

M wie... **Mut**

Gleichwohl DIN-Normen eigentlich den Arbeitsalltag von Planer:innen und Architekt:innen vereinfachen sollten, tritt in der Praxis oft das Gegenteil ein, weil es zunehmend neue Detailregelungen gibt, die den Bauprozess komplexer, nicht immer jedoch besser, machen: Insbesondere bei Normen die in erster Linie den Komfort- und nicht die Sicherheit betreffen, muss daher kritisch hinterfragt werden, welche Anwendungen sinnvoll sind und welche Regelungen über das Ziel hinauschießen und Baukosten in die Höhe treiben. Dies gilt vor allem bei Revitalisierungen des Altbestandes, wo starre Regelungen (z.B. Deckenhöhen müssen

in Deutschland 40 cm hoch sein in Frankreich dagegen beispielsweise nur 20 cm) zu einer enormen Verteuerung des Umbaus führen können.

Um bei neuen Bauvorhaben ein hohes Maß an Qualität und Sicherheit zu gewährleisten, gleichzeitig aber zu vermeiden, dass Normen lediglich als Instrument der Absicherung missbraucht werden, sollte daher bereits frühzeitig in einem kooperativen Austausch festgehalten werden, ob auf einfachere Standards zurückgegriffen werden kann (→ [Gebäudetyp E, S. 82](#)).



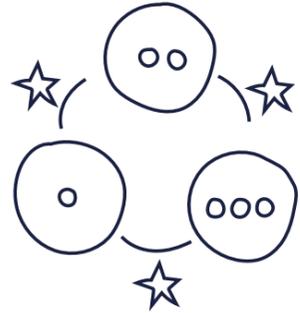
P wie... **Public-Private-Partnership (PPP)**



Bei den PPP-Modellen handelt es sich um eine bestimmte Form von → [Joint Ventures \(S. 84\)](#) zwischen öffentlichen und privaten Partner:innen, die dazu dienen, bestimmte

Projekte gemeinsam umzusetzen – z.B. städtebauliche Entwicklungen, Schaffung von Wohnraum, Infrastrukturprojekte oder andere Vorhaben.

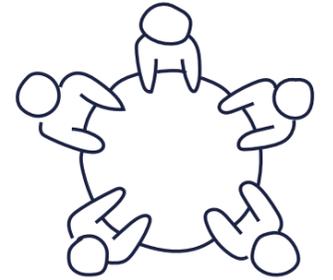
Q wie... Qualitätssichernde Verfahren



Zur Sicherung planerischer Ziele – etwa in Hinblick auf Architektur, Städtebau, sozialer Qualitäten, Identitätsbildung etc. – haben sich in der Vergangenheit unterschiedliche Formate bewährt, die je nach Komplexität der Entwurfsaufgabe angewendet werden können. Ein „klassischer“ architektonischer oder städtebaulicher Wettbewerb nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) stellt ein vielfach bewährtes Format dar – bietet aber zunächst noch wenig partizipative Ansätze: Daher können auch individuell gestaltete Formate, wie z.B. kollaborative

Werkstätten, partizipative Workshops (→ [Workshopverfahren, S. 94](#)), oder der Einsatz von → [Begleittgremien und Beiräten \(S. 78\)](#) zur Sicherung von Qualitätsvorgaben beitragen. Ein Wettbewerb kann z.B. auch als mehrstufiges Verfahren in ein Werkstattverfahren integriert werden. Denkbar sind bei „kleineren“ Planungsaufgaben auch formlose Verfahren, wie z.B. Mehrfachbeauftragungen. Auch → [Konzeptvergaben \(S. 86\)](#), die anhand qualitativer Kriterien entschieden werden, können letztlich ein qualitätssicherndes Verfahren darstellen.

R wie... Runder Tisch



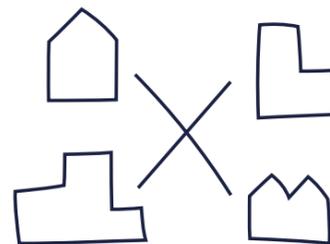
Dem Suffizienz-Gedanken folgend sollten nicht pauschal überdimensionierte (weil marktgängige und etablierte) Wohnungen angeboten werden – sondern vielmehr „on-demand“, d.h. je nach Bedarf die Möglichkeit gegeben werden, zusätzlichen Wohnraum dazu zu mieten oder zu kaufen. Weitere Potenziale zur Flächenoptimierung liegen in der

Reduzierung privater Wohnfläche bei gleichzeitiger Schaffung von mehr öffentlichem bzw. gemeinschaftlichem Raum. Dadurch werden nicht notwendige Flächen (und damit auch Mieten) reduziert und Gemeinschaft und Austausch gefördert.

Q wie... Quersubventionierung

Die Quersubventionierung im Bereich der Immobilien- und Stadtentwicklung stellt eine Möglichkeit dar, Einnahmen z.B. aus dem Verkauf oder der Vermietung höherpreisiger Wohnungen oder Immobilien zu verwenden, um die Kosten für den Bau bzw. die Bereitstellung von gefördertem oder preisgünstigem Wohnraum auszugleichen. Diese Praxis ermöglicht es, eine sozial ausgewogene Mischung von Wohnraum in einem Entwicklungsprojekt zu schaffen. Nicht zuletzt ergibt

sich auch die Möglichkeit, unrentable Nutzungen (wie z.B. bestimmte Formen von Sozialeinrichtungen oder der unwirtschaftliche Erhalt identitätsstiftender Gebäude) innerhalb einer Projektentwicklung wirtschaftlich darstellen zu können. Dabei kann auch eine (maßvolle) Erhöhung der baulichen Ausnutzung (z.B. durch eine höhere bauliche Dichte oder den Wegfall von Stellplätzen) eine wichtige Rolle spielen.



S wie... Sozialscreening

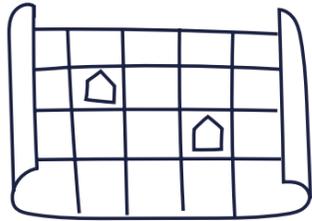


Vor der Auswahl des zu entwickelnden Grundstücks wird eine intensive Analyse der Umgebung durchgeführt; besonders im Rahmen gemeinnütziger Projekte kann dadurch ermittelt werden, welche Bedarfe und Potenziale zur Erhöhung der Chancengerechtigkeit durch die Projektentwicklung bestehen.

Methodisch verwoben werden kann ein solches Screening auch mit umfassenden Formaten zur → [Beteiligung der Stadtöffentlichkeit \(S. 78\)](#), um Bedarfe und Nachfrageverhältnisse in der Nachbarschaft zu analysieren.

S

wie... Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme



Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (§§ 165–171 BauGB) ist ein Instrument des Besonderen Städtebaurechts, das es einer Gemeinde ermöglicht, die Entwicklung von bestimmten Gebieten mit erhöhten Eingriffsmöglichkeiten zu steuern. Dies geschieht insbesondere durch Maßnahmen zur Erschließung von Grundstücken und zur Schaffung von Infrastruktur. Das Instrument trägt insbesondere dazu bei, die tatsächliche Bebauung erworbener Grundstücke, gegenüber reiner Spekulation zu fördern:

Durch klar festgelegte Entwicklungsziele und -maßnahmen wird eine verlässliche Grundlage für Investoren geschaffen. Damit ist klar, was in dem betreffenden Gebiet geplant ist

und Projekte können entsprechend darauf ausgerichtet werden. Zudem können im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme mehrere Grundstücke zu größeren Entwicklungsflächen zusammengeführt werden, was die Umsetzung umfangreicherer Projekte erleichtert.

Demgegenüber zielt die städtebauliche Sanierungsmaßnahme (§§ 136–164 BauGB) insbesondere darauf ab, bestehende städtebauliche Missstände zu beseitigen und die Revitalisierung von Bestandsquartieren mit dem Einsatz der hier erweiterten kommunalen Handlungsmöglichkeiten voranzutreiben.

S

wie... Stellplatzsatzung

Von der Kutsche bis zum Pkw sind unsere Städte auch seit jeher ein Abbild unserer Mobilitätsentwicklung: Während in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts unsere Städte physisch und mental sehr stark um das Auto herum gebaut wurden, findet aktuell vielerorts ein Umdenken statt. Sharing-Modelle, grüne Erholungsflächen und Aspekte der Nachhaltigkeit begünstigen dabei einen Wandel, der Platz für neue Konzepte und Entwicklungen lässt. Nach dem barcelonischen Konzept des Superblocks, weichen in diesem Prozess auch im kleineren Maßstab immer mehr asphaltierte Straßen, verkehrsberuhigten Zonen die zu Begegnungsstädten in unseren Städten werden. Gleichzeitig nimmt das Angebot an öffentlichen Mobilitätskonzepten zu.

Vor diesem Hintergrund gilt es daher zu hinterfragen, inwieweit unsere Stellplatzsatzungen und die darin enthaltenen Annahmen den modernen Ansprüchen einer urbanen Gemeinschaft noch gerecht werden. So erleben wir bereits jetzt, dass neue Tiefgaragen selbst in Spitzenzeiten und an hochfrequentierten Standorten zumeist nie vollständig ausgelastet sind. Gerade weil dieser Tiefbau auch immense Mengen an CO₂ bindet, ist zu erwägen, hier wesentlich sparsamer mit der Vorgabe von neuen Stellplätzen umzugehen. Analog dazu kann eine immense Menge zu versiegelnder Fläche eingespart werden, wenn die Anzahl oberirdischer Stellplätze reduziert würde.



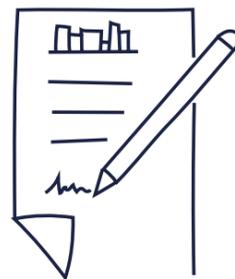
S

wie... Städtebaulicher Vertrag

Ein städtebaulicher Vertrag ist eine vertragliche Vereinbarung zwischen der Kommune und einem privaten Grundstückseigentümer oder Projektentwickler. Er regelt die Bedingungen und Auflagen für die städtebauliche Entwicklung eines bestimmten Areals oder Grundstücks. Die rechtliche Grundlage dafür ist § 11 BauGB, der es Gemeinden und Grundstückseigentümer:innen ermöglicht, vertragliche Vereinbarungen über städtebauliche Maßnahmen zu treffen. Das Regelungsspektrum ist dabei sehr umfangreich – üblicherweise werden

Festlegungen getroffen zur Belegungsbindung von Wohnungen, Energiesystemen, Schaffung von Kitas, Gestaltung öffentlicher Flächen usw.

Sollte es zum Weiterverkauf eines oder mehrerer Grundstücke bzw. Immobilien kommen, für die zuvor ein städtebaulicher Vertrag geschlossen wurde, gelten die Regelungen auch für Nachfolger:innen. Es können jedoch auch neue Verträge ausgehandelt werden, allerdings bleiben die wesentlichen Grundsätze (z.B. Förderungsquoten) in der Regel bestehen.



V

wie... Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP)

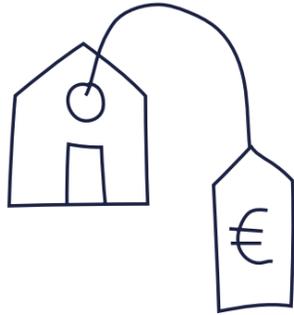


Der Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) nach § 12 BauGB ist ein Instrument des Baurechts, das detaillierte Vorgaben für die Planung, Erschließung und Bebauung von größeren Bauvorhaben festlegt und mit einem [→ städtebaulichen Vertrag, \(S. 92\)](#) gekoppelt wird. Er beinhaltet städtebauliche, verkehrliche und infrastrukturelle Aspekte und schafft somit klare Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Bauvorhaben. Für Kommunen bietet er umfassende Steuerungsmöglichkeiten. Bauträgern verschafft der VEP eine verbindliche Grundlage für

ihr Vorhaben, was Planungssicherheit und Rechtssicherheit bietet. Gleichzeitig erlaubt der VEP auch eine gewisse Flexibilität innerhalb des festgelegten Rahmens, um auf veränderte Bedürfnisse und Anforderungen während der Entwicklung des Bauvorhabens angemessen reagieren zu können. Bei einigen (insbesondere kleineren) Kommunen mangelt es allerdings an Wissen bzw. Praxiserfahrung im Umgang mit diesem Instrument.



wie... Vorkaufsrecht



Bei Grundstücksveräußerungen können Kommunen gemäß §§ 24 f. BauGB Gebrauch von ihrem Vorkaufsrecht machen. Mit der Novelle des BauGB von 2021 wurden die Befugnisse der Kommune in diesem Kontext nochmals erweitert – so kann sie ihr Vorkaufsrecht zum Verkehrswert des Grundstücks geltend machen.

In vielen Fällen ist es allerdings so, dass Kommunen über kaum oder keine Reserven im Haushalt verfügen, die es ihnen erlauben würden,

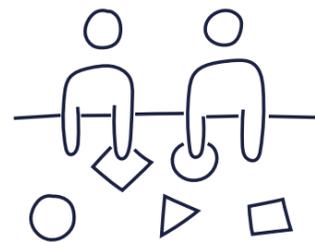
kurzfristig entsprechende Käufe mit hohen Summen zu tätigen. Dies führt in der Realität dazu, dass das Vorkaufsrecht nach wie vor selten angewandt werden kann. Kommunen, die eine aktive Bodenpolitik betreiben und damit politisch auf den strategischen bzw. frühzeitigen Erwerb von Grundstücken ausgerichtet sind, haben dahingehend mehr Spielräume. So können erworbene Grundstücke mit qualitativen Vorgaben zur Entwicklung (→ [Konzeptvergabe, S. 86](#)) umgehend weiterveräußert werden.



wie... Workshopverfahren

Das Workshopverfahren als Methode in der Stadtplanung ist eine Methode zur Entwicklung von städtebaulichen Konzepten, Leitbildern, Handlungsempfehlungen oder Gestaltungsprinzipien. Daran beteiligt sind in der Regel Stadtplaner:innen, Architekt:innen, Expert:innen, Entscheidungsträger:innen und Bürger:innen. Der Prozess umfasst in der Regel mehrere Sitzungen, in denen die Teilnehmenden aktiv an Diskussionen, Gruppenarbeiten und Präsentationen teilnehmen. Durch den Austausch von unterschiedlichen Perspektiven und Fachwissen sollen gemeinschaftliche Ziele und Visionen für die Stadtentwicklung erarbeitet werden. Die Ergebnisse aus dem Workshopverfahren dienen als Grundlage für die weitere Planung und Entwicklung von städtischen Gebieten.

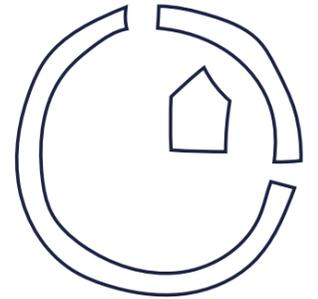
Das Workshopverfahren kann zwar zeitaufwendiger sein als andere Methoden, hat gegenüber diesen (z.B. städtebaulichen Wettbewerben), aber den Vorteil, dass verschiedene Interessengruppen eingebunden und unterschiedliche Expertisen und Meinungen zusammengebracht werden können. So können breitere Perspektiven berücksichtigt, Konflikte frühzeitig erkannt und tragfähige Lösungen gefunden werden. Dadurch ermöglicht das Workshopverfahren eine intensivere und kontinuierliche Zusammenarbeit, während es gleichzeitig eine hohe Transparenz und Partizipation gewährleistet. Es fördert damit auch die Akzeptanz und Umsetzbarkeit der Planungsergebnisse.



wie... Zwischennutzung

Die Partizipation gilt als einer der zentralen Momente in der Projektentwicklung – hier wird der Grundstein dafür gelegt, dass Immobilien oder Quartiere entstehen, die den Bedürfnissen der späteren Nutzer:innen entspricht. Zugleich entwickelt sich die Haltung der Stadtgesellschaft gegenüber Projekten häufig sinuskurvenartig: Zunächst besteht Interesse; danach entsteht mit Blick auf die geplante Veränderung oft Abneigung. Schließlich kommt wieder Neugierde auf, bevor die Akzeptanz einsetzt. Ein Ansatz der dazu beitragen kann, diese „Wellen“ zu verkürzen, sind Zwischennutzungen: Durch das Ausprobieren neuer Nutzungen, die Aneignung des Raumes, wird Neugierde geweckt, „die Tür geöffnet“ und zugleich Transparenz in Hinblick auf die bevorstehenden Änderungen ermöglicht.

Solche Zwischennutzungen erfordern flexiblere Regelungen: Unter Einhaltung bestimmter Grundsätze (z.B. Brandschutz) gilt es Möglichkeiten zu finden, innerhalb kurzer Zeit ein Projekt auf die Beine zu stellen. Gerade für Kommunen, deren Tagesgeschäft durch die ggf. nötigen Genehmigungen, Infrastrukturen etc. beeinträchtigt sein kann, ergibt sich hier oftmals ein erhöhter Verwaltungsaufwand. Daher gilt es, pragmatische Lösungen zu finden, damit sowohl die Kommune, die Stadtgesellschaft und nicht zuletzt der Entwickler von einer Zwischennutzung profitieren können.



WAS WÄRE, WENN...?

... die Förderbedingungen im Wohnungs- und Städtebau deutlich vereinfacht oder sogar vereinheitlicht würden?



Aktuell haben Bund und Länder jeweils eigene Kriterien für die Vergabe von Fördermitteln – und auch die Länder untereinander verfolgen spezifische Regelungen. Dadurch werden Investitionen erschwert. Eine Vereinfachung, oder sogar Vereinheitlichung der Förderbedingungen könnte insbesondere für bundesweit agierende

Marktteilnehmer deutliche Erleichterungen und mehr Gewissheit bedeuten, sodass Investitionen gefördert würden. Eine Möglichkeit zu einer solchen Vereinfachung könnte sein, dass sich etwa die Höhe der Förderung künftig vor allem am Grundstückspreis orientiert.

... wenn es einen „Quartierstyp E“ gäbe?

Die Vision, die an den Gebäudetyp E anknüpft, könnte langfristig Eingang in die Bauordnungen finden: Experimentelle und innovative Ansätze könnten besonders gefördert werden, beispielsweise hinsichtlich Abstandsflächen, zulässigen Lärmpegeln und Stellplatzvorgaben. Dabei sollte der Quartierstyp E möglichst auch über den bereits implementierten Vorstoß des Urbanen Gebiets (MU) hinausgehen – und insbesondere auch die Hemmnisse abbauen, die beim MU dazu führen, dass die Möglichkeiten kaum

ausgeschöpft werden (wie z.B. Unsicherheiten aufgrund fehlender Gerichtsurteile). Dazu ist die Anwendung des Quartierstyps E so einfach wie möglich zu gestalten und finanzielle Anreize zu geben, etwa durch besondere Förderprogramme. Ähnlich wie beim Gebäudetyp E sollten auch hier die experimentellen Ansätze nicht zulasten von Qualitätsanforderungen und Sicherheitsstandards gehen.



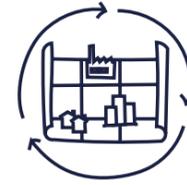
... die Vorsteuerabgaben im preisgebundenen Wohnungsbau gestrichen würden?



Entwickler würden von der Umsatzsteuer entlastet werden, was einen wirtschaftlichen Anreiz zum Bau preisgebundener Wohnungen bedeuten würde. Dadurch wären ggfs. keine öffentlichen

Fördermittel nötig. Dieser Vorschlag ist bisher umstritten, da er für die öffentlichen Akteure einen Verlust von Steuereinnahmen bedeuten würde.

... wir ganz grundsätzlich über eine Reform der Flächennutzungspläne nachdenken?



Eine pluralistische Gesellschaft mit diversen Lebensmodellen verlangt pluralistische Stadtstrukturen mit vielfältigen Nutzungskonzepten. Dieser Gedanke scheitert in der Realität aber leider noch viel zu oft an unseren Flächennutzungsplänen, die zumeist aus einer anderen Zeit mit völlig anderen Parametern stammen. Gerade in Gewerbegebieten aber auch in sonstigen Stadtgebieten müssen wir hier noch viel konsequenter und disruptiver eine Durchmi-

schung von Nutzungsarten zulassen und somit monochrome Strukturen durchbrechen. Gerade weil Wohnraummangel ein tagesaktuelles Politikum ist, die individuelle Wohnfläche pro Kopf wieder geringer wird und wir durch die Digitalisierung eine Transformation im Handel und Büroalltag erleben, sind strukturelle Veränderungen der planerischen Grundlagen dringend notwendig.

... die Baugenehmigung auch die Umgebung mit einbeziehen würde?

In den Niederlanden wurden 2022 mit dem sogenannten „Omgevingswet“ (auf Deutsch: Umgebungsgesetz) sämtliche Bebauungspläne in „Umgebungspläne“ umgewandelt, die sich jeweils auf das gesamte Gemeindegebiet beziehen: In den Plänen sind jeweils sämtliche Baulücken einer Kommune dargestellt, sodass nachvollzogen werden kann, inwiefern ein einzelnes Bauvorhaben den Zielen der örtlichen Stadtentwicklung entspricht. Alle Pläne sind auf einer digitalen Plattform für jede:n einsehbar und befördern damit insbesondere auch die Beteiligung von Anwohner:innen.

Zudem liegt den niederländischen Umgebungsplänen eine innovative Ermöglichungskultur zugrunde. Zur Erreichung wichtiger gesamtstädtischer Ziele, wie etwa der Förderung der Entwicklung von sozialem Wohnungsbau, können Regelungen mit geringem Aufwand angepasst werden: Unter der Bedingung der Schaffung gesunder Wohnbedingungen können etwa die zulässigen Lärmpegel leicht erhöht und damit auch Grundstücke entwickelt werden, die ansonsten unter dem Radar bleiben würden.



Zum Weiterlesen:
„Planungsrecht – in den Niederlanden ist erst mal alles möglich“

... es zusätzlich zu den „(Neu-)“Bauordnungen eine „Umbauordnung“ gäbe?



Der Erhalt und die Wieder-, Umnutzung oder Erweiterung von Bestandsbauten gehören zu den wichtigsten Aufgaben heutiger Architekt:innen, Stadtplaner:innen und Bauträger:innen – oder sollte es zumindest. In der bestehenden Bausubstanz ist eine große Menge „grauer Energie“ verbaut – Energie und Materialien, die wir einsparen könnten, wenn wir mehr auf Um- als auf Neubau setzen würden. Der für den Neubau nötige Abbau von Ressourcen, die Produktion und der Transport von Baustoffen sowie die Entsorgung bei Rückbau oder Abriss führen letztlich dazu, dass die Baubranche zu den größten Klimasündern zählt.

Laut einer Studie der Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen besteht das Potenzial, durch Umbauten, Aufstockungen und die Nutzung von Leerstand, einschließlich Bürogebäuden, etwa 4,3 Millionen Wohnungen in bestehenden Gebäuden zu schaffen. Das Ziel unserer Bundesregierung, jährlich 400.000 Wohnungen zu bauen (womit bis zu 99 Mio. Tonnen Treibhausgas pro Jahr verursacht würden – und damit sogar mehr als der Betrieb aller über 40 Mio. bestehenden Wohnungen) darf also hinterfragt werden.

... der Bestandserhalt, insbesondere auch in Hinblick auf historische Bausubstanz, lukrativer wäre?

Derzeit werden Erhalt und Umbau von Bestand noch zu wenig gefördert. Im Denkmalschutz gibt es zwar bereits steuerlich attraktive Abschreibungsmöglichkeiten für Investitionen, die einer bestandserhaltenden Umbaukultur zugutekommen können. Diese reichen allerdings noch nicht aus, um für private Immobilienunternehmen lukrativ zu sein. Auch gibt es über den Denkmalschutz hinaus noch keine Anreize zu Erhalt und Nutzung sonstiger, nicht formell geschützter Bausubstanz. Das Gesetz zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030, das 2019 verabschiedet wurde, berücksichtigt noch nicht die Bedeutung der grauen Energie von Gebäudebestand.

Weitere (finanzielle) Anreize für private Investitionen könnten etwa in Form von Sonderabschreibungen für Mehraufwand geschaffen werden, die sich nicht nur auf denkmalgeschützte Substanz anwenden lassen. Dadurch ließe sich der Erhalt und Umbau von (historischem) Bestand wirtschaftlicher gestalten – und letztendlich ein Beitrag zur Einsparung notwendiger Neubauten und der damit verbundenen Freisetzung von CO₂ leisten.



... die Praxis einiger Akteure, Grundstücke zu handeln, ohne sie zu entwickeln, stärker besteuert würde?

Derzeit werden Erhalt und Umbau von Bestand noch zu wenig gefördert. Im Denkmalschutz gibt es zwar bereits steuerlich attraktive Abschreibungsmöglichkeiten für Investitionen, die einer bestandserhaltenden Umbaukultur zugutekommen können. Diese reichen allerdings noch nicht aus, um für private Immobilienunternehmen lukrativ zu sein. Auch gibt es über

den Denkmalschutz hinaus noch keine Anreize zu Erhalt und Nutzung sonstiger, nicht formell geschützter Bausubstanz. Das Gesetz zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030, das 2019 verabschiedet wurde, berücksichtigt noch nicht die Bedeutung der grauen Energie von Gebäudebestand.



Zum Weiterlesen:
„Der unsichtbare Wohnraum“

... wir unseren kommunalen Entscheidungsträger:innen wieder mehr zutrauen würden?



Aktuell verzögern sich Bauvorhaben unter anderem auch deshalb, weil Entscheidungen und Verantwortung in Verwaltungen häufig immer weiter delegiert werden, anstatt von fachlich versierten Ansprechpartner:innen im Sinne einer „Stellvertreterfunktion“ übernommen zu werden. Dazu bedarf einer entsprechenden Legitimation der Ansprechperson, aber zugleich auch eines entsprechenden Rückhalts für einmal getroffene Entscheidungen.

Standortspezifische Belange – vor allem in kleineren Kommunen mit weniger personellen und fachlichen Kapazitäten – können oftmals nur unzureichend oder durch langwierige Prozesse

verfolgt werden, was kostentreibend auf Projektentwicklungen wirkt und zu Ernüchterung bei allen Beteiligten führt. „Die Zeche zahlt“ am Ende oft die Stadt selbst, weil Vorhaben nicht mehr umgesetzt werden – oder aufgrund gestiegener Preise die späteren Nutzer:innen. Insbesondere im Hinblick auf den Wohnraumangel muss hier ein Umdenken stattfinden, so dass Bauvorhaben effizienter umgesetzt werden können.

Aus mehr Entscheidungsfreiheit folgt mehr Verantwortung. Diese gilt es dann auch von den lokalen Entscheidungsträger:innen einzufordern. Daher sollte die Devise lauten: „Mehr Mut wagen, mehr Mut zeigen“.

QUELLENVERZEICHNIS

Literaturquellen

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2021a): KOOP. STADT. Bundespreis kooperative Stadt. Instrumente und Praxisbeispiele. Nationale Stadtentwicklungspolitik, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/koop-stadt-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=3

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2021b): Bauen von morgen. Zukunftsthemen und Szenarien. Bonn, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/bauen-von-morgen-dl.pdf;jsessionid=B37ABF6948F5CBE9E9DE334BC66FDFA5.live11293?__blob=publicationFile&v=3

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2020): Glossar zur gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2020/glossar-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=2#:~:text=Das%20Glossar%20umfasst%20sowohl%20die,Rahmen%20gemeinwohlorien%2D%20tierter%20Stadtentwicklung%20aufspannen

BDA – Bund deutscher Architektinnen und Architekten (2022): Vom Dialog zur Baukultur. Gestaltungsbeiräte als Instrument zur Qualitätssicherung, https://www.bda-bund.de/wp-content/uploads/2023/01/Gestaltungsbeiraete_22.pdf

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2018): Gemeinwohl entwickeln. Kooperativ und langfristig! Heft 1: Kurzfassung. Eine Beauftragtenstelle für gemeinwohlorientierte Immobilienentwicklung in Friedrichshain-Kreuzberg. Berlin, https://aks.gemeinwohl.berlin/documents/24/Gemeinwohl_Entwickeln_Heft_1.pdf

Bierwirth, Anja (2020): Wohnraum-Suffizienz: Notwendigkeit und Strategien. In: Briefe – Zur Orientierung im Konflikt Mensch – Erde, Nr. 137, 4/2020. S. 27–31, https://ev-akademie-wittenberg.de/wp-content/uploads/2021/05/Text-5_Wohnraum-Suffizienz.pdf

Fuhrhop, Daniel (2023): Der unsichtbare Wohnraum. Wohnsuffizienz als Antwort auf Wohnraummangel, Klimakrise und Einsamkeit. Dissertation an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg, Department für Wirtschafts- und Rechtswissenschaften, Betriebswirtschaftslehre. transcript Verlag, Bielefeld, <https://www.degruyter.com/document/doi/10.1515/9783839469002/pdf>

Holzbauwelt (2023): Gebäudetyp E – die Initiative zum einfachen Bauen, <https://www.holzbauwelt.de/aktuelles/gebaeudetyp-e-die-initiative-zum-einfachen-bauen.html>. Abgerufen am 16.01.2024

Heinrich Böll Stiftung (2023): Vorkaufsrecht der Gemeinde, https://kommunalwiki.boell.de/index.php/Vorkaufsrecht_der_Gemeinde. Abgerufen am 21.09.2023

Heitel, Stephanie; Kämpf-Dern, Annette; Pfnür, Andreas (2012): Nachhaltiges Management von Stakeholderbeziehungen kommunaler Wohnungsunternehmen. Eine empirische Untersuchung am Beispiel der bauverein AG Darmstadt. In: Arbeitspapiere zur immobilienwirtschaftlichen Forschung und Praxis, Band Nr. 27, Januar 2012, https://www.real-estate.bwl.tu-darmstadt.de/media/bwl9/dateien/arbeitspapiere/Arbeitspapier_27.pdf

ICG – Initiative Corporate Governance der deutschen Immobilienwirtschaft und ZIA – Zentraler Immobilienausschuss e.V. (2016): Verantwortung übernehmen – der Praxisleitfaden für wirksames soziales-gesellschaftliches Handeln in der deutschen Immobilienwirtschaft. Immobilienmanagerverlag

Jakob, Thomas (2018): „Modulares Bauen“, München // Rückblende. In: Detail vom 27.03.2018, https://www.detail.de/de_de/modulares-bauen-muenchen-rueckblende-33243

Joosten, Han (2021): Planungsrecht – in den Niederlanden ist erst mal alles möglich. In: aurelis Märkte & Meinungen vom 25.05.2021, <https://aurelis.de/blog/maerkte-meinungen/planungsrecht-in-den-niederlanden-ist-erst-mal-alles-moeglich/>

Krautzberger, Michael (2018): Besonderes Städtebaurecht. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover 2018, <https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/HWB%202018/Besonderes%20Städtebaurecht.pdf>

Libbe, Jens (2023): Der Einsatz künstlicher Intelligenz ist auch für Kommunen attraktiv. In: Difu-Magazin Bericht 2/2023

Mallwitz, Gudrun (2023): Grundsteuer C – alles was Sie wissen müssen. In: KOMMUNAL vom 17.01.2023, <https://kommunal.de/grundsteuer-c-bedeutung-woeingefuehrt>

MHKBD NRW – Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen (2023): Fördern, was Wohnungen schafft. Öffentliche Wohnraumförderung des Landes Nordrhein-Westfalen. Wohnraumförderbestimmungen 2023 bis 2027, <https://www.mhkbd.nrw/system/files/media/document/file/2023-03-24-mhkbd-wfb-nrw-2023-internetversion.pdf>

Pfnür, Andreas (2020): ZIA-CREM-Studie 2020 – Die Rolle der öffentlichen Hand in der immobilienwirtschaftlichen Transformation deutscher Unternehmen. In: Andreas Pfnür (Hrsg.), Arbeitspapiere zur immobilienwirtschaftlichen Forschung und Praxis, Band Nr. 40, Technische Universität Darmstadt.

Schuth, Marian (2022): „Deutschland ist fertig gebaut“. In: Zeit Online vom 29.12.2022, <https://www.zeit.de/green/2022-12/wohnungbauziel-bundesregierung-genehmigungen-abrisse>

Siedle, Julia; Fuhrhop, Daniel (2021): Flächensparendes Wohnen for Future. In: Blog Postwachstum vom 15.01.2021, <https://www.postwachstum.de/flaechensparendes-wohnen-for-future-20210115>

Fallstudien

Prinz-Eugen-Park, München

Djahanschah, Sabine; Hafner, Annette; Seidel, Arnim (2020): Wohnquartier in Holz. Mustersiedlung in München. DBU Bauband 4. Edition Detail

GeQo eG (2023): Prinz Eugen Park – Leben im Quartier, <https://www.prinzeugen-park.de/home.html>. Abgerufen am 06.10.2023

GeQo eG (2021): Interview zum genossenschaftlichen Quartiersmanagement, <https://www.youtube.com/watch?v=3xPTobpp2Kg>. Abgerufen am 06.10.2023

Gunßer, Christoph (2021): Prinz Eugen Park in München: Deutschlands größte Holzbau-Siedlung. In: Deutsches Architektenblatt vom 01.07.2021, <https://www.dabonline.de/2021/07/01/prinz-eugen-park-holzbaustadtteil-siedlung-muenchen/>

Kramer, Lea (2022): Prinz-Eugen-Park in Oberföhring: Lücken in der Infrastruktur. In: Süddeutsche Zeitung vom 07.02.2022, <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-oberfoehring-prinz-eugen-park-infrastruktur-1.5522898>. Abgerufen am 05.10.2023

Lennartz, Marc Wilhelm (2022): Dorf in der Stadt: Baugemeinschaft im Prinz-Eugen-Park in München, Auszug aus QUARTIER 4.2022. In: Architekturzeitung – Deutschland, Österreich, Schweiz, <https://www.architekturzeitung.com/architektur-wissen/105-hersteller/4450-quartier-fachmagazin-fuer-urbanen-wohnungsbau-staedtebau>. Abgerufen am 05.10.2023

mitbauzentrale münchen (2023): Prinz Eugen Park, <https://www.mitbauzentrale-muenchen.de/home/was-gibt-es-schon/prinz-eugen-park.html>. Abgerufen am 05.10.2023

muenchen.de (2023): Prinz-Eugen-Park, <https://stadt.muenchen.de/infos/prinz-eugen-park.html>. Abgerufen am 05.10.2023

Stellwerk 60, Köln Nippes

Bayrisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (2022): Endbericht – Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren. Mobilität sichern, Flächen und Emissionen sparen, Wohnqualität schaffen

bpd – bouwfonds immobilienentwicklung (2023): Projekt 24/47 – Stellwerk 60, <https://www.bpd-immobilienentwicklung.de/unsere-arbeit/niederlassung-koeln/stellwerk-60/>. Abgerufen am 16.08.2023

Brosig, Rasmus; Freiburg, Sabine; Gerlach, Nina; Gruber, Yasmin; Hellekes, Lina; Kohn, Lisa; Krause, Maximilian; Pfeifer, Tim; Tiedemann, Meike (2015): Stadtteilentwicklung in der autofreien Siedlung Köln-Nippes. Projektbericht an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW, Abteilung Köln

GAG Immobilien AG (o. J.): Mit der GAG ins gemeinschaftliche Wohnprojekt, https://www.gag-koeln.de/wpcontent/uploads/2022/08/GAG-0014_Flyer_A5_Mehrgenerationenwohnen_2022.pdf

Nachbarn 60 (2023): Teilen statt Besitzen, https://wohnbaumobilitaet.ch/fileadmin/user_upload/Downloads_PAWO/Nachbarn60_TeilenstattBesitzen.pdf

Plattform Autofrei/Autoarm Wohnen (2023): Stellwerk 60, Köln Nippes, <https://wohnbau-mobilitaet.ch/beispiele-old/europa/koeln-nippes-stellwerk-60/>. Abgerufen am 16.08.2023

Stadt Köln (2010): Wohnen in Köln. Fakten, Zahlen und Ergebnisse 2009 Ausblick 2010, https://www.stadtkoeln.de/mediaasset/content/pdf56/arbeitsbericht_2009.pdf

stellwerk60autofrei (2016): Porträt der autofreien Siedlung Stellwerk 60 in Köln-Nippes (Ort im „Land der Ideen“ 2007). In: stellwerk60autofrei vom 19.06.2016. <https://stellwerk60.com/2016/06/19/land-der-ideen/>. Abgerufen am 16.08.2023

Thuilot, Mareike (2021): So lebt es sich in einer autofreien Siedlung. In: t-online vom 01.04.2021, https://www.t-online.de/region/koeln/news/id_89772222/koeln-autofreie-siedlung-stellwerk-60-so-lebt-es-sich-in-dem-quartier.html. Abgerufen am 16.08.2023

VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V. (2023): Stellwerk 60. Autofrei mobil in Köln, <https://www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/beispiele/stellwerk-60/page14>. Abgerufen am 16.08.2023

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH (2020): Autofreie Siedlung Köln Nippes. Stellwerk 60, https://www.vi-transformation.de/wp-content/uploads/2021/03/201214_Handreichung-Autofreie-Siedlung.pdf

Mülheimer Süden, Köln

Frankenberg, Helmut (2021): So komplex ist die Neuentwicklung des Mülheimer Südens. In: Kölner Stadt-Anzeiger vom 08.11.2021, <https://www.ksta.de/koeln/muelheim/wohnungen-bueros-geschaefte-so-komplex-ist-die-neuentwicklung-des-muelheimer-suedens-164692>

Rusch, Eva (2018): Die Stadt wächst im Mülheimer Süden. Wohnen, Arbeiten und Naherholung. In: Mülheimia Quarterly vom 08.01.2018, <https://www.muelheimia.koeln/muelheimer-sueden/>

Stadt Köln (2023): Plangebiete im Mülheimer Süden, <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/muelheimer-sueden/plangebiete-im-muelheimer-sueden>. Abgerufen am 06.10.2023

Stadt Köln (2023): Mülheimer Süden – vom Industriestandort zum neuen Stadtquartier, <https://www.stadt-koeln.de/artikel/60997/index.html>. Abgerufen am 06.10.2023

Stadt Köln (2023): Werkstattverfahren Mülheimer Süden inklusive Hafen. Dokumentation, https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf61/mhh_dok_barrierefrei_stk_dina4_140727.pdf. Abgerufen am 06.10.2023

Stadt Köln (2023): Mülheimer Süden. Vom historischen Industriestandort zum modernen Stadtquartier, https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf61/muelheimer-sueden/mhs_dokumentation_2022.pdf

Alter Güterbahnhof, Tübingen

aurelis (2015): Vermarktungsauftakt für Wohnen am Tübinger Güterbahnhof vom 18.01.2015, <https://aurelis.de/pressemitteilungen/vermarktungsauftakt-fuer-wohnen-am-tuebinger-gueterbahnhof/>. Abgerufen am 06.10.2023

aurelis (2012): „Nachhaltig und identitätsstiftend“ – städtebaulicher Wettbewerb Güterbahnhof Tübingen mit gutem Ergebnis vom 19.03.2012, <https://aurelis.de/pressemitteilungen/nachhaltig-und-identitaetsstiftend-staedtebaulicher-wettbewerb-gueterbahnhof-tuebingen-mit-gutem-ergebnis/>. Abgerufen am 06.10.2023

PublicManager (2021): Entrée für die Südstadt – der ehemalige Güterbahnhof Tübingen wird zum Stadtquartier vom 21.11.2012, <https://www.public-manager.com/aktuelles/einzelansicht/archive/2012/november/article/entree-fuer-die-suedstadt-der-ehemalige-gueterbahnhof-tuebingen-wird-zum-stadtquartier.html>. Abgerufen am 06.10.2023

Schultz, Florian (2019): Die Zukunft des Bauens: Tübinger Leuchtturmprojekt weist den Weg. In: Bank & Umwelt vom 27.09.2019, <https://bankundumwelt.de/die-zukunft-des-bauens-tuebinger-leuchtturmprojekt-weist-den-weg/>. Abgerufen am 06.10.2023

Tübingen Universitätsstadt (o. J.): Alter Güterbahnhof, <https://www.tuebingen.de/6347.html/13235>. Abgerufen am 05.10.2023

Tübingen Universitätsstadt (2015): Bebauungsplan Güterbahnhof. Satzungsbeschluss, https://www.tuebingen.de/Dateien/praesentation_pa_2015.pdf

Tübingen Universitätsstadt (2021): Stadt und Bürgerschaft. Quartier Alter Güterbahnhof. Informationsveranstaltung 06.Oktober 2021, https://www.tuebingen.de/Dateien/2021-10-06_info-veranstaltung_alter-gueterbahnhof.pdf

TÜpedia Stadtwiki Tübingen (2021): Alter Güterbahnhof, https://www.tuepedia.de/wiki/Alter_Güterbahnhof#cite_note-3. Abgerufen am 05.10.2023

UmweltBank (2023): Neues Wohnen auf dem alten Güterbahnhof in Tübingen. Ein Projekt mit sozialem Charakter, <https://www.umweltbank.de/ueber-uns/beteiligungen/gueterbahnhof-tuebingen>. Abgerufen am 06.10.2023

Seestadt Aspern, Wien

aspern+ (2023): Partner, https://www.aspern-seestadt.at/ueber_uns/partner. Abgerufen am 06.10.2023

Hinterkörner, Peter; Nutz; Claudia (2021): Neue Wege der Quartiersentwicklung: aspern Seestadt als Role-Model? In: pnd – rethinking planning vom 15.02.2021, <https://www.planung-neu-denken.de/1-2021-new-urban-quarters/neue-wege-der-quartiersentwicklung-aspern-seestadt-als-role-model/>

aspern+ (2023): Partner, https://www.aspern-seestadt.at/ueber_uns/partner. Abgerufen am 06.10.2023

Hinterkörner, Peter; Nutz; Claudia (2021): Neue Wege der Quartiersentwicklung: aspern Seestadt als Role-Model? In: pnd – rethinking planning vom 15.02.2021, <https://www.planung-neu-denken.de/1-2021-new-urban-quarters/neue-wege-der-quartiersentwicklung-aspern-seestadt-als-role-model/>

Johannes, Fiedler (2021): Straße? Stadt? Nicht mit mir! In: Falter.at vom 20.12.2021, <https://www.falter.at/zeitung/20211220/strasse-stadt-nicht-mit-mir>

Kraus, Peter (2021): Die Seestadt Aspern aus grüner Sicht. In: Heinrich Böll Stiftung vom 22.02.2021, <https://www.boell.de/de/2021/02/22/die-seestadt-aspern-aus-gruener-sicht>. Abgerufen am 06.10.2023

Stadt Wien (2023): aspern Die Seestadt Wiens, <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/aspern-seestadt>. Abgerufen am 06.10.2023

Seestadt mg+ Mönchengladbach

EWMG (2023): Seestadt mg+, <https://ewmg.de/projekte/seestadt-mg/>. Abgerufen am 06.10.2023

Hunkemöller, Andrea (2021): Neubau-Quartier Seestadt Mönchengladbach nimmt Gestalt an. In: neubau kompass vom 14.06.2021, <https://www.neubaukompass.de/blog/neubau-quartier-seestadt-moenchengladbach-nimmt-gestalt-an/>

im immobilien (2020): Für Investoren und Unternehmen attraktiv und lohnenswert vom 18.12.2020, <https://www.immobilienmanager.de/fuer-investoren-und-unternehmen-attraktiv-und-lohnenswert-18122020>. Abgerufen am 06.10.2023

Mönchengladbach (2023): Abteilung Bauleitplanung und Stadtgestaltung. Die Entstehung der Seestadt mg+ (ehemals City Ost), <https://www.moenchengladbach.de/de/rathaus/buergerinfo-a-z/planen-bauen-mobilitaet-umwelt-dezernat-vi/fachbereich-stadtentwicklung-und-planung-61/abteilung-bauleitplanung-und-stadtgestaltung/impulsprojekte-der-strategie-mg-wachsende-stadt/seestadt-mg>. Abgerufen am 06.10.2023

mg+ Wachsende Stadt (2020): Leuchtturmprojekt Seestadt mg+, Gemeinsame Sitzung der Bezirksvertretung Ost und dem Planungs- und Bauausschuss, <https://docplayer.org/183767340-Seestadt-mg-leuchtturmprojekt-dezernat-planen-bauen-mobilitaet-umwelt-klaus-franken-catella-project-managment.html>. Abgerufen am 13.10.2023

polis award (2023): Seestadt MG+, <https://www.polis-award.com/teilnehmer/seestadt-mg-e66e6384/>. Abgerufen am 06.10.2023

Seestadt (2023): Catella Project Management, <https://seestadt-mg.de/catella-project-management/>. Abgerufen am 06.10.2023

Wirtschaftsstandort Niederrhein (2023): Klaus Franken von Catella: „Seestadt mg+ profitiert vom ICE-Anschluss“, <https://wirtschaftsstandort-niederrhein.de/seestadt-mg-profitiert-vom-ice-anschluss/>. Abgerufen am 06.10.2023

Bildquellen

Quartierseingang Stellwerk 60 | Quelle: sdg21.eu

Rendering von Mülheimer Süden | Quelle: kadawittfeldarchitektur GmbH

Ansicht Alter Güterbahnhof von Westen | Quelle: tragwerkeplus, Jens Kramer

Gestaltung eines Innenhofes | Quelle: Verkehrsverein Tübingen, Barbara Honner

Luftbild Prinz-Eugen-Park | Quelle: Landeshauptstadt München, GeodatenService

Gestalteter Freiraum | Quelle: Architektur Werkstatt Vallentin, Lukaas Vallentin

Blick über den See auf die Janis-Joplin-Promenade | Quelle: Ludwig Schedl

