

Pesch, Franz

Book Part
Innenstadt

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Pesch, Franz (2018) : Innenstadt, In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Ed.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, ISBN 978-3-88838-559-9, ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 1001-1007,
<https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-5599944>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/225755>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/de/>

Franz Pesch

Innenstadt

S. 1001 bis 1007

URN: urn:nbn:de:0156-5599944



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

In:

ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.):
Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung

Hannover 2018

ISBN 978-3-88838-559-9 (PDF-Version)

Innenstadt

Gliederung

- 1 Der Begriff Innenstadt: Definition und Anwendung
- 2 Entwicklungsphasen
- 3 Trends und Prognosen
- 4 Planungsinstrumente
- 5 Staatliche Politik und Förderung

Literatur

Die Innenstadt als räumliche, politische und kulturelle Mitte einer Stadt ist geprägt durch eine hohe bauliche Dichte, eine intensive Mischung von Funktionen und eine Konzentration von Versorgungseinrichtungen. Mit den repräsentativen, oft historischen Bauten und den öffentlichen Plätzen verkörpert sie das Gemeinwesen und prägt dessen Identität. Die Entwicklung und Stabilisierung der Innenstädte ist eine Daueraufgabe kommunaler Planung und in der nationalen Stadtentwicklungspolitik.

1 Der Begriff Innenstadt: Definition und Anwendung

Die Innenstadt lässt sich bestimmen als räumliche, politische und kulturelle Mitte einer \triangleright *Stadt*. Sie ist geprägt durch eine überdurchschnittlich hohe bauliche \triangleright *Dichte*, durch eine intensive Mischung von Funktionen und durch eine Konzentration von Versorgungseinrichtungen. Durchaus verwandt mit dem Begriff *Innenstadt*, aber nicht unbedingt synonym werden weitere Bezeichnungen verwendet: *Zentrum*, *Stadtzentrum*, *Stadtkern* oder *Stadtmitte*. Im englischsprachigen Raum sind die Bezeichnungen *Downtown* oder *Central Business District (CBD)* gebräuchlich. Für großstädtische Zentren verwendet man hierzulande auch das englische Lehnwort *City* – für das Stadtsegment mit der besten Erreichbarkeit und hochrangigen zentralen Einrichtungen und mit der höchsten städtebaulichen Dichte.

In ihrer baulichen Geschlossenheit war die Mitte der europäischen Stadt (\triangleright *Europäische Stadt*) Kristallisationskern politischer Macht, wirtschaftlichen Handelns, kultureller und religiöser Bewegungen. Ihre funktionale Vielfalt hat sich in vielen Klein- und Mittelstädten bis heute erhalten. Die Citybildung, wie sie sich in den Großstädten vollzogen hat, ist als Selektionsprozess zu begreifen, der in der homogenisierenden Wirkung der steigenden Grundrente seine Ursache hat. Die Konzentration und Verdichtung von \triangleright *Einzelhandel* und öffentlichen und privaten \triangleright *Dienstleistungen* führt – bei einer Verknappung der verfügbaren Baugrundstücke – zur Verdrängung der Wohnbevölkerung. Es bilden sich Funktionsräume heraus: Geschäftsviertel, Bankenviertel, Büroviertel, Universitätsviertel, Theaterdistrikte, Vergnügungsviertel und dergleichen mehr.

In mitteleuropäischen Städten fällt die Innenstadt in der Regel mit dem historischen Stadtkern zusammen oder nimmt diesen als Altstadt in sich auf. Als Gründungszelle gibt sie mit ihren Baudenkmalen und Stadträumen der über Jahrhunderte gewachsenen Stadt ein Gesicht: Stadtkirchen, Rathäuser und Theater, Handelskontore und Bürgerhäuser, Plätze, Boulevards und Promenaden sind ein gebautes „Archiv für die Erinnerung“ (Böhme 2006: 18), in dem sich politische und wirtschaftliche Macht, Kultur und Reichtum spiegeln. So repräsentiert die Innenstadt auch die Stadt insgesamt, wird zur symbolischen Mitte der Stadtgesellschaft und prägt die lokale Identität.

Für die räumliche Abgrenzung der Innenstadt gibt es keine eindeutige Festlegung. Während man sich in der \triangleright *Stadtplanung* lange auf historische Kerne oder die City verständigt hatte, bevorzugt man heute – mit Blick auf die funktionalen Verflechtungen und alltäglichen Aktionsfelder (\triangleright *Aktionsraum*) einer mobilen Stadtbevölkerung – einen weiter gefassten Planungsraum. Aus diesem Verständnis heraus werden der historische Stadtkern und sein Kranz aus umliegenden Wohn- und Mischgebieten als räumlich-funktionale Einheit betrachtet.

2 Entwicklungsphasen

Europäische Innenstädte blicken auf eine wechselvolle Geschichte zurück, die jedoch über Jahrhunderte nur von verhaltenem Wachstum und maßvollen Veränderungen geprägt war. Erst mit der Industrialisierung seit dem 18. Jahrhundert begann eine besonders dynamische Epoche der \triangleright *Stadtentwicklung* mit weitreichenden Auswirkungen auf den Charakter und die Funktion der Innenstädte. Dies ist vor allem auf das Wachstum von Warenproduktion und -distribution

zurückzuführen, das neue stadtbildprägende Handelstypologien wie die Passage und später das Warenhaus hervorbrachte (▷ *Stadtgestalt*). An der Schwelle des 20. Jahrhunderts präsentierten sich die Zentren der modernen Großstadt als glanzvolle Orte des Konsums. Die neue ▷ Verkehrsinfrastruktur – Bahnhöfe, Busbahnhöfe und U-Bahnen – transportierte Pendler zu ihren Arbeitsplätzen, Kunden zu den Geschäften und Besucher zu Theatern und Varietés.

Die zwei Weltkriege überdauernde Sogwirkung zentraler Standorte fand ihren Ausdruck in steigenden Bodenpreisen. Die vom wachsenden Wohlstand ausgelöste Zunahme an Verkaufs- und Dienstleistungsflächen – als Tertiärisierung beschrieben – blieb nicht auf die Cities beschränkt, sondern erreichte in den 1960er Jahren auch die gründerzeitlichen Gebiete an ihrem Rand. Die Anpassung der Stadtkerne an die funktionalen Anforderungen mündete in einen rigorosen ▷ *Stadtumbau* und in der Einrichtung von Fußgängerzonen in den Citylagen.

Im Wiederhall des Europäischen Denkmalschutzjahres 1975 (▷ *Denkmalschutz/Denkmalpflege*) erfuhren historische Stadtkerne wie auch innerstädtische gründerzeitliche Wohn- und Mischgebiete eine neue Wertschätzung. Unterstützt durch öffentliche Förderung begann eine schrittweise Erneuerung (▷ *Stadterneuerung*) der innerstädtischen Quartiere (▷ *Quartier/Quartiersentwicklung*), die Instandsetzung und Modernisierung der Bausubstanz sowie die Verbesserung des Wohnumfeldes.

Die ostdeutschen Innenstädte haben aufgrund der deutschen Teilung in zwei Staaten nicht den gleichen Prozess durchlaufen. Zwischen 1950 und 1989 wurde die Raumstruktur aufgrund neutralisierter Marktkräfte weitgehend auf dem Stand der 1920er und 1930er Jahre eingefroren. Entsprechend sah die Konzeption des komplexen Städtebaus (▷ *Städtebau*) der DDR „Orte der kommunikativen Zentralität“ (Erdmann 2014: 54) mit öffentlichen Gebäuden und Plätzen für Aufmärsche und Paraden vor. Nach 1989 entfaltete sich der ostdeutsche Handel zunächst am Stadtrand und im Umland. Im Schatten der Peripherie entwickelten sich innerstädtische Einkaufsbereiche und Wohnstandorte nur langsam (▷ *Peripherie/Peripherisierung*). Im Aufholprozess gegenüber den westdeutschen Innenstädten waren vor allem die Kommunen erfolgreich, in denen sich auch die wirtschaftsstrukturellen und demografischen Daten positiv entwickelten.

3 Trends und Prognosen

In den prosperierenden Regionen der Bundesrepublik haben die Innenstädte – nicht zuletzt begünstigt durch Sanierungsprojekte und ▷ *Städtebauförderung* – eine starke Magnetwirkung erreicht – mit zukunftssicheren Arbeitsplätzen, hochrangigem Kultur- und Freizeitangebot und attraktiven Wohnangeboten. In den Wachstumsregionen hat die Attraktivität jedoch ihren Preis in Form von hohen Lebenshaltungskosten, steigenden Immobilienpreisen und einer Verknappung preiswerten Wohnraums. Das Gegenbild zu den erstarkten Innenstädten in den Oberzentren zeigt sich in Klein- und Mittelzentren, vor allem aber in strukturschwachen Gebieten mit schrumpfender Bevölkerung (▷ *Schrumpfung*), sei es in den altindustriellen Regionen oder den neuen Bundesländern. Wenn die Bevölkerung abwandert und Investitionen ausbleiben, können sich die Erosionsprozesse zu einer prekären Lage verdichten.

3.1 Handel

Die Entwicklung der Innenstädte ist im letzten Jahrzehnt von großen Verschiebungen in den Vertriebsformen beeinflusst worden. Discounter, Fachmärkte und Filialisten haben den inhabergeführten Einzelhandel weitgehend abgelöst. Mit Einzelhandel an Flughäfen und Bahnhöfen, Fachmarkttagglomerationen und Factory-Outlet-Centern im Umland hat sich die Konkurrenz im stationären Handel weiter verschärft. Die Konkurrenz der „grünen Wiese“ hat die Anteile der traditionellen Vertriebsformen am Umsatz schwinden lassen. Das wachsende Interesse an innerstädtischen Verkaufsflächen zeigt sich hauptsächlich in der Ansiedlung von Shoppingcentern. Anfänglich als „Angriff auf die City“ (Brune/Junker 2006) gebrandmarkt, hat sich diese Betriebsform inzwischen fest im innerstädtischen Nutzungsbild etabliert und nach den Oberzentren auch die Mittelzentren erreicht. Mit dem aufstrebenden Online-Handel geraten alle Betriebsformen des stationären Einzelhandels unter Druck. Im wissenschaftlichen Diskurs über die stadtstrukturellen Folgen dieses Phänomens wird auf die Notwendigkeit integrierter Strategien hingewiesen, die innovative Handelskonzepte mit städtebaulichen Maßnahmen verbinden (Christ/Pesch 2013).

3.2 Wohnen

Bedingt durch ein Gefälle hinsichtlich Lebensqualität und Wohnkosten zwischen Zentrum und Peripherie haben die Innenstädte in den Nachkriegsjahrzehnten und darüber hinaus bis in die 1980er Jahre kontinuierlich Einwohner verloren. Um der sozialräumlichen \triangleright *Segregation* entgegenzuwirken und die \triangleright *Suburbanisierung* zu stoppen, wurde lange gefordert, die innerstädtischen Wohnstandorte aufzuwerten. Trotz der Vorteile städtischen Wohnens – zentrale Lage, kurze Wege, gute Nahversorgung und ein breites kulturelles Angebot – ist die Renaissance des Wohnens in der Stadt – im Gegensatz zur medialen Wahrnehmung – noch nicht zum ubiquitären Trend herangewachsen (\triangleright *Reurbanisierung*). Nach Brake und Herfert (2012) speist sich das Wachstum der Städte vorwiegend aus überregionalen Zuzügen junger Menschen zwischen 18 und 29 Jahren. Allerdings haben die Wegzüge ins Umland deutlich nachgelassen. Ob und inwieweit sich dieser Trend verstetigt und die Innenstädte dauerhaft von ihm profitieren werden, ist ungewiss. Befürchtet werden die Verringerung preiswerten Wohnraums und die Verdrängung einkommensschwächerer Bewohner (\triangleright *Gentrifizierung*). Da die neuen Viertel überwiegend auf ehemals gewerblich oder infrastrukturell genutzten Grundstücken entstehen, wird das Risiko der Fragmentierung und Sozialunverträglichkeit ggf. aber auch überschätzt (Wiegandt 2008).

3.3 Mobilität

Die Erreichbarkeit der Innenstädte mit dem Auto kann als eine der wohl umstrittensten Fragen der Innenstadtentwicklung gelten. Der innerstädtische Handel betrachtet gut ausgebaute Zufahrtsstraßen und Parkplätze als existenzielle Grundlage für erfolgreiches Wirtschaften. Kritiker führen dagegen an, dass der zunehmende Autoverkehr (\triangleright *Mobilität*; \triangleright *Motorisierter Individualverkehr*) ein wesentlicher Grund für die Stadtflucht ist und – im Sinne eines Teufelskreises – zu einer weiteren Verschlechterung der Lebensbedingungen geführt hat. Mit Lärminderungsplanungen und der Einrichtung von Umweltzonen bemühen sich die Kommunen, die Umweltqualität in den betroffenen Gebieten zu verbessern (\triangleright *Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung*). Hoffnungen

verbinden sich auch mit der Einführung der Elektromobilität als schadstoff- und lärmindernde Antriebstechnik. Mit dem Bau von Parkhäusern am Cityrand und einer Parkraumbewirtschaftung werden die Möglichkeiten ausgeschöpft, den Flächenverbrauch des Pkw zugunsten attraktiver öffentlicher Räume zu minimieren (▷ *Öffentlicher Raum*).

4 Planungsinstrumente

Die spezifische Problemkonstellation der Innenstädte hat viele Kommunen veranlasst, Innenstadtkonzepte zu erarbeiten. Sie sind der Kategorie informeller Planungen zuzuordnen (▷ *Informelle Planung*), haben aber als Abwägungsbelang (▷ *Abwägung*) gemäß Baugesetzbuch oder als Voraussetzung für die öffentliche Förderung inzwischen auch planungspolitische Bedeutung erlangt.

4.1 Stadtentwicklungs- und Innenstadtkonzepte

Wie hoch die Bedeutung der Innenstadt für die Zukunftsgestaltung der Städte eingestuft wird, zeigt sich an den Schwerpunkten der kommunalen Stadtentwicklungskonzepte. Aufgrund der beschriebenen Trends und Risiken hinsichtlich der Leitfunktionen der Innenstadt steht heute das Leitbild einer nutzungsgemischten Innenstadt wieder hoch im Kurs (▷ *Leitbilder der Stadtentwicklung*) – um die Tradition der europäischen Stadt fortzuschreiben, aber auch um Krisen in einzelnen Sektoren zu kompensieren.

4.2 Einzelhandels- und Zentrenkonzepte

Um die Einzelhandelsentwicklung im Stadtgebiet zu steuern, greifen die Kommunen auf das Instrument der Einzelhandels- und Zentrenkonzepte zurück, in denen die Ziele für die Entwicklung des Einzelhandels im Stadtgebiet dargestellt und instrumentiert werden. Aufgrund der sich überlagernden Kundeneinzugsbereiche vor allem großflächiger Handelseinrichtungen sind Kommunen in stark verflochtenen Regionen wie etwa dem Ruhrgebiet dazu übergegangen, interkommunale bzw. regionale Konzepte zu erarbeiten.

4.3 Marketingstrategien

Da die Perspektive des Einzelhandelsstandorts Innenstadt wesentlich von der Investitionsbereitschaft und Flächenverfügbarkeit abhängt, hat das kommunale Standortmarketing hier einen seiner Handlungsschwerpunkte (▷ *Standortpolitik*). Mit Werbemaßnahmen und Aktionen sollen Bekanntheit und Attraktivität der Innenstadt gesteigert und den Geschäften eine stabile Nachfrage garantiert werden. Zu den Kernaufgaben der Marketingstrategien gehört es, Stärken und Vorzüge der Zentren medial zu vermitteln, Drehbücher für mottobezogene Aktionen und Veranstaltungen zu schreiben und Stadt- bzw. Stadtteilfeste, Kultur- und Freizeitangebote zu organisieren (▷ *Festivalisierung*).

4.4 Private Initiativen und Kooperationen

Ergänzend zu Stadtplanung und Stadtmarketing hat sich inzwischen eine dritte Säule der Innenstadtabstabilisierung etabliert, und zwar eine koordinierte Zusammenarbeit der Innenstadtakteure: auf behördlicher Seite Stadtplanung, Wirtschaftsförderung und ggf. Tourismuszentralen (▷ *Tourismus*), auf Seiten der Innenstadtquartiere Bewohner, Geschäftsinhaber und Gastronomen, Haus- und Grundstückseigentümer, Projektentwickler und Investoren. Als Muster und Motor der Zusammenarbeit haben sich die nach amerikanischem Vorbild gegründeten Business Improvement Districts (BID) bewährt.

4.5 Initiativen und Wettbewerbe

Von mehreren Bundesländern werden Innenstadtwettbewerbe ausgelobt, die neben städtebaulichen Maßnahmen auch Beispiele funktionsstärkender Maßnahmen und Aktionen prämiieren und zur Nachahmung empfehlen – so zum Beispiel die Innenstadtwettbewerbe in Brandenburg. Als besonders umfassende Initiative ist die City-Offensive „Ab in die Mitte!“ in Nordrhein-Westfalen zu nennen, die 1999 gemeinsam mit großen Handelsunternehmen, dem Handelsverband LAG NRW und dem Städtetag NRW ins Leben gerufen wurde.

5 Staatliche Politik und Förderung

Der Bund und die Länder begleiten die Erneuerung der Stadt- und Ortsteilzentren seit Jahrzehnten. Begründet wird das staatliche Engagement mit der Bedeutung für die Zukunft der Städte und Gemeinden. Welche Bedeutung stabile Innenstädte und Ortszentren für die Bundesregierung haben, wird mit dem „Weißbuch Innenstadt“ unterstrichen, das 2011 als Ergebnis eines intensiven öffentlichen Diskussionsprozesses veröffentlicht wurde (BMVBS 2011a).

Im Jahr 2008 hat die Bundesregierung das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgelegt, mit dem die Stabilisierung der Zentren unterstützt werden soll (BMVBS 2011b). Das aus Bundesfinanzhilfen geförderte Programm ist auf sechs Ziele fokussiert: Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit, Soziale Kohäsion, Aufwertung des öffentlichen Raumes, Stadtbaukultur (▷ *Baukultur*), Stadtverträgliche Mobilität und Partnerschaftliche Zusammenarbeit.

Literatur

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2011a): Weißbuch Innenstadt – Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden. Berlin.

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2011b): Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Drei Jahre Praxis. Erster Statusbericht zum Zentrenprogramm der Städtebauförderung. Berlin.

Böhme, H. (2006): Die Stadt und ihre Bürger – Versuch zur Klärung eines schwierigen Verhältnisses aus historischer Sicht. In: Hatzfeld, U.; Pesch, F. (Hrsg.): Stadt und Bürger. Darmstadt, 16-24

- Braasch, F. (2006): Ansätze zur Stadtteilaufwertung durch Business Improvement Districts (BIDs). Diskussion am Beispiel eines Innenstadtquartiers in Heilbronn. Kaiserslautern. = Materialien zur Regionalentwicklung und Raumordnung 16.
- Brake, K.; Herfert, G. (Hrsg.) (2012): Reurbanisierung – Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden.
- Brune, W.; Junker, R. (Hrsg.) (2006): Angriff auf die City – Kritische Texte zur Konzeption, Planung und Wirkung von integrierten und nicht integrierten Shopping-Centern in zentralen Lagen. Düsseldorf.
- Christ, W.; Pesch, F. (2013): Stadt-Center – ein neues Handelsformat für die urbane Mitte. Detmold.
- Cliff, S.; de Chabaneix, G. (2007): Wie wir in der City wohnen. Wien.
- Erdmann, A. (2014) Städtische Transformationsprozesse in Mittel- und Osteuropa Stadtentwicklung zwischen Wachstum und Schrumpfung am Beispiel von Łódź und Gda'nsk. Wiesbaden = RaumFragen: Stadt – Region – Landschaft.
- Grabow, B.; Henckel, D.; Hollbach-Grömig, B. (1995) Weiche Standortfaktoren. Stuttgart/Berlin/Köln. = Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik 89.
- Landesbüro Stadtmarketing NRW (Hrsg.) (2004): Immobilien- und StandortGemeinschaften ISG. Ein Modellprojekt des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen zur Revitalisierung der Innenstädte. Münster.
- Wiegandt, C. (2008): Trendwende zur Reurbanisierung in Leipzig? Eine empirische Untersuchung über Wanderungsmotive. Hamburg.

Bearbeitungsstand: 07/2018