

kommunalpolitisches
forum



Land Brandenburg e.V.

Zum Thema Stadtumbau

von

Klaus-Jürgen Warnick, MdL und Margot Ziemann

kommunal- aktuell
04-04

Juli 2004

Wohnungsleerstand und Stadtumbau

„Privatisierung ist die beste Form der Sanierung“, hieß das Motto der Politik der regierenden Parteien nach 1990. Doch die Fördermilliarden, die dafür über die Treuhand locker gemacht wurden, flossen in die falschen Kanäle. Die ostdeutsche Industrie und Wirtschaft haben sie jedenfalls nicht saniert, sondern eher vollends zugrunde gerichtet. Das Konzept hat sich als völlige Fehlentscheidung zur Anpassung und Lösung der wirtschaftlichen Strukturprobleme des Ostens herausgestellt und wurde in den letzten 14 Jahren auch im Land Brandenburg nicht korrigiert. Statt des Aufschwungs kam der Abbau Ost und aus den wirtschaftlich zerstörten Regionen wandern immer mehr Menschen auf der Suche nach Arbeit ab.

Seit 1989 kam es zu einem enormen Bevölkerungsrückgang, der noch heute anhält. In den 15 Jahren seit der Wende ist die Einwohnerzahl im Osten um 2 Mio. zurückgegangen. 1,266 Mio. davon sind das Ergebnis der Abwanderung in westliche Bundesländer; 850.000 resultieren aus dem Geburtendefizit seit 1990. Zählte die DDR 1988 noch 16,8 Mio. Einwohner, kamen die östlichen Bundesländer einschließlich Ostberlins 2003 nur noch auf 14,8 Millionen Bewohner.

Dennoch wurden in dieser Zeit rd. 800.000 Wohnungen neu gebaut. Dies führte in ganz Ostdeutschland, wo lange Zeit Wohnungsmangel herrschte, mittlerweile zu einem Wohnungsleerstand von über 1,3 Mio. Wohnungen.

Im Land Brandenburg stehen 165.000 Wohnungen leer. Dieser strukturelle Leerstand hat seine Ursachen in erster Linie im nahezu völligen Abbruch der ostdeutschen Industrie seit 1990. Vor allem der Wegzug junger Familien und die daraus folgenden Geburtendefizite, sowie der verstärkte Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern an den Stadträndern haben diesen Leerstand hervorgerufen. Wirtschaftlicher Abbruch und drastisch sinkende Wohnungsnachfrage haben in der Mehrzahl der brandenburgischen Städte zu einer Gefährdung der urbanen Entwicklung geführt.

Derzeitige und künftige Lage

Der Wohnungsleerstand in Brandenburg liegt heute bei durchschnittlich 13-14 Prozent. In Städten mit 20.000 bis 50.000 Einwohnern wird die höchste Leerstandsquote mit 27 Prozent erreicht. *(Quelle: MSWV AKTUELL 1/2004, Vierteljahresschrift des Brandenburgischen Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr)*

Aufgrund des Leerstandes kommt es zu hohen wirtschaftlichen Verlusten für die betreffenden Wohnungsunternehmen. 55 und damit nahezu 20 Prozent der 244 brandenburgischen Wohnungsunternehmen hatten 2003 einen Wohnungsleerstand von über 15 Prozent des Gesamtbestandes an Wohnungen zu verzeichnen und werden damit als existenzgefährdet eingeschätzt. *(Quelle: Jahresstatistik, Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e. V., BBU, Juni 2004)*

Es wird versucht, mit Hilfe der Mittel aus der Städtebauförderung und dem Programm „Stadtumbau Ost“ dem Leerstand entgegenzuwirken, indem man Rückbaumaßnahmen fördert und erhaltenswerte Wohngebiete aufwertet. Bis 2009 sollen 48.000 Wohnungen in Brandenburg abgerissen werden, doch der Wohnungsleerstand wächst schneller, als die Rückbaumaßnahmen greifen. Immer mehr Wohnungen stehen frei, was nicht nur für die Wohnungsunternehmen ein schwieriges Unterfangen ist, sondern „Geisterstädte“ schafft, die als Wirtschaftsstandorte damit noch unattraktiver werden.

Besonders die Städte ehemaliger Industrie-Regionen haben schon heute mit Leerständen von 25 bis 30 Prozent zu kämpfen. Nach der neuesten Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg wird die Einwohnerzahl im äußeren Raum bis 2020 um weitere 224.000 Personen oder 13,9 Prozent abnehmen. In vier von fünf regionalen

Planungsregionen wird ein Bevölkerungsrückgang zwischen 7 und 14 Prozent prognostiziert. Am stärksten werden die Regionen Lausitz-Spreewald, sowie Uckermark und Prignitz betroffen sein. Die Bevölkerungsentwicklung wird auch in den kreisfreien Städten mit Ausnahme von Potsdam weiter rückläufig sein. Mit Bevölkerungsverlusten von **über 15 Prozent bis 2020** wird in den drei **Oberzentren Brandenburg/Havel, Cottbus und Frankfurt/ Oder gerechnet**. Nur in der bevölkerungsreichen Region Havelland-Fläming wird mit einem geringfügigen Bevölkerungswachstum gerechnet.

(Quelle: Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2002 bis 2020; Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik, Oktober 2003)

Stadtumbau durch Abriss und Aufwertungsmaßnahmen

Der rasche Bevölkerungsverlust in den Groß- und Mittelstädten stellt eine große Herausforderung für den Stadtumbau dar.

Mit dem Förderprogramm „Stadtumbau Ost“ wurde 2001, wenn auch mit erheblicher Verspätung, diesen Tatsachen in gewisser Weise Rechnung getragen. Mit diesem Förderprogramm soll im Rahmen der Städtebauförderung ein Beitrag für die Zukunftssicherung der Städte in den ostdeutschen Bundesländern geleistet werden.

Die Wiederherstellung intakter Stadtstrukturen und funktionierender Wohnungsmärkte ist ein Baustein zum Erhalt von Arbeitsplätzen in der regionalen Bauwirtschaft und damit zur Wiederbelebung regionaler Wirtschaftskreisläufe. Sie kann allerdings eine gezielte Wirtschafts- und Strukturpolitik zur generellen wirtschaftlichen Wiederbelebung nicht ersetzen.

Auf der Grundlage integrierter Stadtentwicklungskonzepte erhalten Kommunen und Wohnungsunternehmen aus diesem Bund-Länder-Programm Zuschüsse für den Abriss und zur Aufwertung der erhaltenswerten Quartiere. Zur Aufwertung müssen die Kommunen jedoch ein Drittel der Kosten selbst beitragen, was für viele Kommunen, gerade aufgrund ihrer schwierigen finanziellen Lage, nahezu unmöglich ist.

Nach zwei Jahren Erfahrungen mit dem Programm muss festgestellt werden, dass dem physischen Verfall und der sozialen Erosion in den betroffenen Städten nicht ausreichend entgegengewirkt werden konnte. Das hängt in erster Linie damit zusammen, dass das von Bund und Land zur Verfügung gestellte Fördervolumen für die Fülle der Aufgaben nicht ausreicht, die Auszahlung der Mittel zu zögerlich erfolgt und mit zu vielen Hürden versehen ist. So werden z.B. die Fördergelder erst nach Abschluss der Maßnahmen ausgezahlt, die Wohnungsunternehmen müssen also trotz schwieriger Lage sogar den Abriss vorfinanzieren

So kam es dazu, dass auch in Brandenburg der Leerstand insgesamt nicht abgebaut werden konnte, sondern auf gleich hohem Niveau verharrt. Bei Wohnungsgesellschaften und Genossenschaften wurden 2003 trotz Abriss von rd. 10.000 Wohnungen in den vergangenen zwei Jahren noch immer 59.900 Leerstände gezählt.

Mit dem vorliegenden Fördervolumen kann jedoch der Abriss von insgesamt nur 48.000 Wohnungen finanziert werden. Modellrechnungen ergeben aber, dass der Leerstand, aufgrund der demografischen Entwicklung bis 2020, nochmals um weitere 100.000 Wohnungen ansteigen wird. Der derzeitige Umfang der Abrissfinanzierung reicht also noch nicht einmal dafür aus, die bestehenden Leerstände zu beseitigen.

Die Landesregierung selbst erklärt in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage der PDS-Fraktion im Landtag (*Landtags-Drs. 3/7030 vom 12.02.2004*): „Gleichzeitig ist festzustellen, dass bei der derzeitigen Mittelausstattung des Programms Stadtumbau Ost nur rund 1/3 der derzeit im Land leer stehenden Wohnungen innerhalb der Laufzeit des

Programms bis 2009 abgerissen werden kann.“

Dies hält sie allerdings nicht davon ab, die Kürzung der Mittel für die nächsten Jahren vorzusehen.

Unter dieser Voraussetzung stehen im Rahmen des Stadtumbauprogramms Ost Fördermittel nur für die am stärksten betroffenen Kommunen zur Verfügung. Weitere Städte sowie die ländlichen Gemeinden können kaum damit rechnen, in das Programm aufgenommen zu werden.

Die PDS-Fraktion im Landtag forderte deshalb ein Handlungskonzept der Landesregierung für den ländlichen Raum, damit Umbau- und Aufwertungsmaßnahmen auch dort beginnen können.

Sie setzte sich darüber hinaus dafür ein, dass Städtebaufördermittel für den Stadtumbau gebündelt und den betroffenen Städten schneller und unbürokratischer zur Verfügung gestellt werden. Den Kommunen sollte auch ein flexiblerer Einsatz dieser Fördermittel gestattet werden.

Unerlässlich ist in diesem Zusammenhang, dass alle abgerissenen und strukturell leerstehenden Wohnungen von den Belastungen aus Altschulden befreit werden. Dies ist ein Auftrag für die Bundespolitik. Altschuldenentlastung wäre die beste Form der Förderpolitik. Denn sie ist eine Voraussetzung für die Liquidität und damit die Handlungsfähigkeit der betroffenen Wohnungsunternehmen und Kommunen.

Konzepte für die Zukunft des Stadtumbaus erforderlich

Ein weiterer dramatischer Bevölkerungsverlust wird in der Mehrzahl der Städte und Kommunen in den nächsten Jahrzehnten eintreten und zwar in allen Regionen. In Verbindung damit ist mit einer andauernden Alterung der Wohnbevölkerung zu rechnen. Nach der „Bevölkerungsprognose für Brandenburg 2002 bis 2020“ (*Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik, Okt. 2003*) wird bis dahin jeder vierte Einwohner, d. h. 25 Prozent der Bevölkerung, im Seniorenalter sein. Der Bedarf an altengerechten Wohnungen wird deutlich ansteigen. Die Zahl der erwerbstätigen Bevölkerung sinkt dagegen um ein Drittel - 300.000 Personen - gegenüber heute.

Auch wenn die Prognosezeiträume der meisten Stadtumbau-Konzepte nicht über 2015 hinausreichen, steht schon jetzt fest, dass der Bevölkerungsrückgang nach 2015 unvermindert weiter gehen wird. Aufgrund der demografischen Struktur wird in den strukturschwachen Regionen und Städten der östlichen Bundesländer der Bevölkerungsrückgang zwischen 1990 bis 2040 insgesamt 30 bis 50 Prozent ausmachen. Das zeigt, welches Ausmaß die Schrumpfung der Städte und Regionen annehmen wird. Dies ist nicht mehr mit den herkömmlichen Mitteln und Methoden zu beherrschen.

Rückbaukonzepte müssen deshalb so flexibel gestaltet werden, dass sie auch nach 2015 noch weitere Reduktionen im beträchtlichem Umfang zulassen.

Dies erfordert einen Paradigmen-Wechsel von der jahrzehntelang auf Wachstum orientierten Stadt- und Regional-Entwicklungsplanung mit Ausweitung der kommunalen Infrastrukturen auf einen kontrollierten und sozial verträglichen Stadtrück- und umbau.

Stadtumbau ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die letztendlich in den Kommunen realisiert werden muss.

Städte und Gemeinden sind jedoch auf die finanzielle Unterstützung des Bundes und der Länder bei der Bewältigung des Stadtumbaus angewiesen. Die angebotenen Förderinstrumente sind deshalb dem wachsenden und sich ändernden Bedarf anzupassen.

Die Städtebaufördermittel und Stadtumbaumittel sind den Kommunen schneller, unbürokratischer und flexibler für den bedarfsgerechten Einsatz zur Verfügung zu stellen. Nur so können die Ziele des Stadtumbauprogramms Ost „Für lebenswerte Städte und attraktives Wohnen“ umgesetzt werden: Durch den Erhalt und die Wiederherstellung intakter Stadtstrukturen den jeweiligen Wirtschaftsstandort verbessern, Schaffung und Erhalt von Arbeitsplätzen unterstützen, die Funktionsfähigkeit der kommunalen Infrastrukturen und damit das urbane, soziale Leben in der Stadt bewahren.

Aufgaben der Kommunalpolitik beim Stadtumbau

Die Kommunalpolitik hat die Aufgabe, den Stadtumbau-Prozess verantwortungsbewusst zu planen, sachgerecht und sozial verträglich zu entscheiden und über Jahre zu steuern.

Dazu ist ein konzeptionelles Leitbild der Stadt zu entwickeln, das die aktuellen Probleme und die künftigen Potentiale der Stadt aufgreift und berücksichtigt. Nach diesem Leitbild soll die wirtschaftliche, soziale, städtebauliche und wohnungswirtschaftliche Entwicklung der Stadt und der Region miteinander verzahnt werden. Dies ist erforderlich, um auch finanzielle Fehlentscheidungen, die die kommunalen Haushalte über Jahre belasten können, von vornherein auszuschließen. Zur Umsetzung der dargestellten Ziele braucht der Stadtumbau eine integrative Strategie, die von der Kommune mit den beteiligten Wohnungs- und Stadttechnik-Unternehmen, aber auch mit den Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt und ihren Vertretungen vorausschauend abzustimmen ist.

Der Abriss langjährig bewohnter Wohnungen und ganzer Wohnviertel ist sowohl für Mieter als auch für Unternehmen ein finanziell belastender, schmerzhafter Prozess, der nur mit gegenseitiger Information, Achtung, Beteiligung und Verständnis konfliktarm zu bewältigen ist. Freizug und Mieter-Umsetzungen sind durch unterstützendes Umzugsmanagement und sozialplanerische Begleitung zu unterstützen. Demokratische BewohnerInnenbeteiligung ist Voraussetzung für eine möglichst einvernehmliche und sozial verträgliche Bewältigung des Stadtumbaus.

Die rechtlichen Voraussetzungen dazu sind im novellierten Baugesetzbuch (EAG Bau) vom Juni 2004, das demnächst im Bundesgesetzblatt erscheint, in den neu eingefügten §§ 171a-d geregelt.

☞ Nach § 171 b legt die Gemeinde mit Beschluss das Stadtumbaugebiet förmlich fest. Grundlage dafür sind ein städtebauliches Konzept und die Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit.

☞ § 171 d gibt der Gemeinde die Möglichkeit, durch Satzung eine Genehmigungspflicht für die Durchführung von Maßnahmen in Stadtumbaugebieten zu begründen.

Es gibt auch Anpassungen an anderen Stellen im Baugesetzbuch. So gelten die Vorschriften zum Sozialplan nach § 180 künftig auch für Stadtumbaumaßnahmen. Das allgemeine Vorkaufsrecht der Gemeinden nach § 24 gilt künftig auch für die Durchführungsmaßnahmen des Stadtumbaus.

Stadtumbau braucht eine langfristig vorausschauende Strategie und Planung sowie Flexibilität bei der Umsetzung der Konzepte durch die Kommunal-Politik.

Von den Kommunen sind dabei folgende Aufgaben zu lösen:

1. Stadtumbau als Kombination von Abriss, Rückbau, Anpassung und Aufwertung von Wohnvierteln und Siedlungen an den veränderten Bedarf

☞ Integrierte Stadtumbaukonzepte als Grundlage der Förderung entwickeln:

- zur Beseitigung des langfristig nicht benötigten Wohnungsüberhangs und der über dem Bedarf liegenden stadttechnischen Netze und Anlagen;
- zur Konzentration der Förderung auf den erhaltenswerten Bestand;
- zur Aufwertung der von Rückbau betroffenen Viertel;
- zur Aufwertung und Konzentration der öffentlichen, kommunalen und sozialen Infrastruktur- einrichtungen an zentralen, zukunftssicheren Standorten.

☞ Bevölkerungs- und Wohnungsnachfrage-Prognosen sind in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und die Stadtumbau-Konzepte entsprechend fortzuschreiben und anzupassen.

Für den kontrollierten Rückbau von langfristig nicht mehr benötigten Wohnraum, sozialer und technischer Infrastrukturen ist eine städtebauliche Strategie für Aufwertung und Abriss zu entwickeln, die flexibel auf den veränderten Bedarf reagiert.

☞ Gute Erfahrungen haben Stadtumbau-Städte wie z. B. Cottbus mit der Festlegung und langfristigen Umsetzung einer Typisierung von Gebieten für den Stadtumbau erreicht. Dazu zählen z. B. die Festsetzung von konsolidierten Gebieten, Umstrukturierungsgebieten, Rückbaugebieten und Aktivierungsgebieten.

☞ Die städtebauliche Strategie zum Rückbau ist mit den betriebswirtschaftlichen Belangen der Wohnungs-, aber auch der städtischen Ver- und Entsorgungsunternehmen abzustimmen. Dies ist notwendig, um Fehlentscheidungen, die hohe Einnahmeausfälle bei diesen Unternehmen und damit letztendlich auch bei der Kommune, sowie höhere Gebühren für die Bewohner verursachen, zu vermeiden.

☞ Erhalt und Entwicklung der Stadtzentren und innerstädtischen Kerne sollten ein wesentliches Element der Langzeitstrategie des Stadtumbaus sein, da dies die Funktionsfähigkeit der Städte als Zentren von Kommunikation, Kultur, Handel, Handwerk und Gewerbe unterstützt.

☞ Zur nachhaltigen Stadtentwicklung sollten vorhandene und langfristig zu erhaltende Wohnviertel mit ihrer Infrastruktur revitalisiert und damit weiterer Zersiedlung im Umland entgegengewirkt werden. Dazu gehört auch die Anpassung der Wohnquartiere an den zunehmenden Bedarf an altengerechten Wohnungen durch teilweisen Umbau bzw. Veränderung in der Ausstattung.

☞ Weitere Baulandausweisungen im Außenbereich vermehren den Leerstand in den Innenstädten, verursachen einen weiteren kostspieligen Ausbau der Infrastrukturnetze und sind für den Stadtumbau kontraproduktiv.

☞ Für Abrissflächen sind Nachnutzungs- oder Zwischennutzungs-Konzepte zu entwerfen.

Das kann von der Renaturierung von freierwerdenden Flächen am Stadtrand, über die Auflockerung durch Stadtgrün im Innenbereich bis zur Bereitstellung von Mieter- oder Kleingärten reichen.

2. Anpassung der stadttechnischen Netze an den sinkenden Bedarf

Umfangreiche Wohnungsleerstände in einer Stadt oder Region haben gravierende Auswirkungen für die Stadttechnik und ihre Netze (Wasser, Abwasser, Energie, Heizung). Werden bestimmte Schwellenwerte in der Nutzung von Netzen und zentralen stadttechnischen Infrastrukturen unterschritten, kann die Versorgungssicherheit zu bezahlbaren Preisen gefährdet werden. Wirtschaftlich gesehen müssen immer weniger Abnehmer immer stärker überdimensionierte Netze bezahlen. Bei der technischen Infrastruktur führt der Bevölkerungsrückgang zu weiteren Kapazitätsüberschüssen der ohnehin im letzten Jahrzehnt oft zu überdimensioniert errichteten Wasser- und Abwasseraufbereitungsanlagen.

In der Stadt Cottbus ist der Trinkwasserverbrauch seit 1991 bereits um 50 Prozent zurück gegangen. Wie die Fachleute vom Institut für Stadtentwicklung und Wohnen bei ihren Untersuchungen bereits prognostiziert haben, werden mit dem weiteren Bevölkerungsrückgang die stadttechnischen Netze in der Regel nur noch zu 50 bis 75 Prozent ausgelastet. Der weiter sinkende Wasserverbrauch kann nach Meinung der Experten zu Ablagerungen und der Gefahr von Verkeimungen in den Wasser- und Abwasserleitungen führen, was nur durch chemische Behandlung zu vermeiden ist. Es kann sogar dazu führen, dass durch Leerstand und Abriss die Funktionsfähigkeit der Netze insgesamt gestört wird. Verringerte Wirkungsgrade bei der Wärmeerzeugung können ökologische Vorteile von Systemlösungen in Frage stellen und die Kosten für die Wärmeversorgung wiederum erhöhen. Jede Reduzierung der Abnahme in einem bestehenden Versorgungsnetz kann bei gleichbleibender Netzlänge dazu führen, dass der spezifische Preis steigt.

Bei einem Rückgang der Bevölkerung und der Abnehmer um 30 Prozent rechnet die Stadtwirtschaft bereits mit um 25-30 Prozent höheren spezifischen Kosten.

Deshalb müssen mit dem zu erwartenden Bevölkerungsrückgang auch die stadttechnischen Netze und Anlagen angepasst werden. Die Anpassung der stadttechnischen Netze wird ein finanzieller Kraftakt, der eine Bündelung aller Mittel und die Beteiligung aller Betroffenen erfordert.

Es ist davon auszugehen, dass die Kommunen den Prozess leiten und steuern müssen. Die Privatisierung stadttechnischer Netze und Anlagen schränkt dagegen die Steuerungsmöglichkeiten und die Wahrnehmung der Verantwortung der Kommunen für diesen wichtigen Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge ein.

Fazit für kommunales Handeln:

- ☞ Zu jedem integrierten Stadtumbaukonzept gehören Vorstellungen zum Rückbau der Versorgungsnetze und Anlagen (Wasser, Abwasser, Fernwärme, Energie).
- ☞ Die technische und finanzielle Machbarkeit ist eine wichtige Rahmenbedingung für die städtebauliche und wohnungswirtschaftliche Planung, die zwingend bei der Erarbeitung der Stadtumbaukonzepte mit den Stadtwerken oder anderen Versorgungsträgern abzustimmen ist.
- ☞ Die Kosten des Infrastruktur-Rückbaus werden zu unterschiedlichen Anteilen von Beteiligten zu tragen sein (Versorgungsbetriebe, durch Lieferverträge gebundene Wohnungsunternehmen, Bürger als Kunden, Kommunen als Träger der öffentlichen Infrastruktur, Land und Bund als Fördermittelgeber).

- ☞ Es müssen komplexe Finanzierungsmodelle entwickelt werden, die auch einen vereinbarten Lastenausgleich enthalten sollten.
- ☞ Langfristige Bevölkerungsprognosen müssen auch die Basis für Rückbaustrategien an stadttechnischer Infrastruktur sein.
- ☞ Modellrechnungen der Kosten für den Rückbau von Infrastruktur sind in die Planung von Stadtumbaukosten einzubeziehen. Wo Sanierungen der Anlagen anstehen, sollte bereits eine Netzoptimierung oder ein Anpassungsrückbau vorgenommen werden.

3. Verkehrliche Aspekte des Stadtumbaus

Die Anfang der 90er Jahre noch unter dem Vorzeichen des wachsenden Bedarfs erstellten kommunalen Verkehrskonzepte und Planungen sind in dieser Situation auf ihre Brauchbarkeit und Machbarkeit hin zu überprüfen.

Abnehmende Bevölkerungszahlen und der Rückbau von Wohnsiedlungen bleiben nicht ohne Auswirkungen auf den Verkehrsbedarf und die Verkehrsinfrastruktur. Letztendlich ist auch dies eine Frage ihrer Finanzierbarkeit.

Unverzichtbar ist deshalb, in das Stadtumbaukonzept auch die Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur und Schlussfolgerungen für die Anpassung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu integrieren.

Wenn die Bevölkerung und insbesondere der Anteil der Berufstätigen in einer Kommune oder Region abnimmt – sinken naturgemäß auch die von dieser Bevölkerungsgruppe induzierten Fahrten. Demzufolge werden die Verkehrsspitzen im Berufsverkehr abnehmen. Statt also weiter Straßen und Verkehrswege auszubauen, sollten alle Kräfte und Mittel auf die Aufrechterhaltung eines **bedarfsgerechten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)** konzentriert werden. Denn mit der prognostizierten Alterung der Bevölkerung wird sich gleichzeitig der Bedarf an öffentlichem Personennahverkehr ändern.

Unter anderem werden sich auch die Quell- und Zielorte der Verkehre ändern. Aufgrund der Veränderung der Bevölkerungsstruktur (weniger Schüler, weniger Berufstätige, mehr Seniorinnen und Senioren) werden Verkehrsmittel nicht mehr täglich und regelmäßig, wie es der Berufs- und Schülerverkehr mit sich bringt, genutzt. Der Bedarf wird unregelmäßiger (z. B. Fahrten zum Einkauf, zum Arzt, zu Behörden usw.) und nicht täglich anfallen.

Diese Tendenzen erschweren eine bedarfsgerechte und regelmäßige Verkehrsplanung und erhöhen gleichzeitig die Kosten für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Nahverkehrsnetze. Öffentlicher Personennahverkehr darf aber nicht zur freiwilligen Leistung der Kommunen erklärt werden. Das hätte in letzter Konsequenz zur Folge, dass der ÖPNV noch mehr als bisher ausgedünnt wird oder überhaupt nicht mehr angeboten wird.

Grundsätzlich muss ein Basisangebot an öffentlichem Verkehrsnetzen und Verkehrsmitteln aufrecht erhalten werden, das flexibel (z. B. auch über Rufbereitschaften) eingesetzt werden kann.

Erforderlich in den Kommunen sind daher:

- ∞ strenge verkehrswirtschaftliche Überprüfung von Aus- und Neubaumaßnahmen;
- ∞ genaue Analyse der vorhandenen Verkehrsstrukturen und der künftigen Bedarfe;
- ∞ die Ermittlung langfristiger Belastungen und Bedarfe auf der Basis realistischer Bevölkerungsdaten;
- ∞ die Einbeziehung der verkehrlichen Aspekte und Auswirkungen in die Erstellung bzw. Fortschreibung von Stadtumbaukonzepten;
- ∞ die Optimierung der Verkehrsnetze entsprechend dem heutigen und künftigen Bedarf;
- ∞ die Entwicklung intelligenter, integrierter Verkehrskonzepte für den ÖPNV, die dem geänderten Bedarf flexibel angepasst werden können.

Dabei sollte durch den Stadtumbau das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ nachdrücklich unterstützt und befördert werden, um nicht noch zusätzliche Verkehrsmengen oder ungünstige Verkehrsverteilungen zu erzeugen.

Zur Städtebauförderung allgemein

Die Förderprogramme im Bereich Stadtentwicklung und Städtebauförderung richten sich grundsätzlich an die Städte und Gemeinden. Direkte Zuwendungen an Privatpersonen oder sonstige Körperschaften erfolgen - anders als in der Wohnungsbauförderung - in der Regel nicht.

Dennoch können auch die Bewohner, Nutzer, Grundstückseigentümer und Bauherren in den Städten unmittelbar von der Förderung der Stadtentwicklung profitieren, indem sie von den geförderten Städten und Gemeinden Zuschüsse erhalten, insbesondere für den städtebaulichen Mehraufwand in Stadterneuerungs-, Stadtumbau- und Sanierungsgebieten.

Das novellierte Bundes-Baugesetzbuch (EAG Bau) regelt erstmals auch verbindlich die rechtlichen Bedingungen von festgelegten Stadtumbaugebieten. Darüber hinaus können betroffene Wohnungsunternehmen in den Städten die dem „Bund-Länder-Programm Stadtumbau“ zuzuordnen sind, Zuwendungen für den Abriss dauerhaft nicht mehr benötigter Wohngebäude erhalten.

Städte und Gemeinden werden im Rahmen der Stadtentwicklungspolitik des Landes grundsätzlich nicht bei ihren Pflichtaufgaben, sondern nur bei besonderen Stadtentwicklungsaufgaben unterstützt.

Hierzu gehören:

1. „Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen“

Seit 1991 ist es Ziel des Programms, städtebauliche Missstände und Mängel in Gemeinden zu beheben, wobei die Stärkung der Innenstädte eine erhebliche Rolle spielt. Die Unterstützung des Landes wird auf die ausgewählten Stadtgebiete konzentriert, die je nach Ausmaß der vorhandenen Missstände als Sanierungsgebiete von der Gemeinde förmlich festgelegt oder als sonstige Fördergebiete räumlich

abgegrenzt werden müssen. Art, Umfang und Dauer der Förderung richten sich nach dem zwischen Landesministerium und der jeweiligen Stadt abgestimmten Erneuerungskonzept.

2. „Städtebaulicher Denkmalschutz“

Dieses Programm besteht seit 1991 bei weitgehend unveränderten Bedingungen. Viele Städte sind von jahrhundertealter Substanz und von allein nicht in der Lage, dem Verfall entgegenzuwirken. Deshalb hat es sich das Bund-Länder-Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ zur Aufgabe gemacht, besonders wertvolle historische Stadtkerne zu erhalten.

Seit 2002 sind im Land Brandenburg 29 Städte in das Programm aufgenommen worden, dazu gehören z. B. Potsdam, Brandenburg, Neuruppin, Luckau und Peitz.

3. „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die soziale Stadt“

Das Programm „Die soziale Stadt“ beschäftigt sich seit 1999 mit der Stadtentwicklung von Stadt- und Ortsteilen, die besondere städtebauliche, soziale und wirtschaftliche Probleme aufweisen. Die bisherigen, eher rein investiven, auf die baulich- räumliche Hülle der Stadt abzielenden Maßnahmen reichen hier nicht aus.

In diesem Kontext stehen die Förderprogramme der sozialen Stadtentwicklung: Zukunft im Stadtteil (ZiS), Soziale Stadt und URBAN II. Neben der klassischen Beseitigung städtebaulicher Missstände haben sie durch einen konzentrierten Mitteleinsatz folgendes Ziel: Verbesserung der sozialen, kulturellen und bildungs- wie freizeitbezogenen Infrastruktur in Verknüpfung mit zielgruppenorientierter Beschäftigungs- und Ausbildungsförderung. Finanziert wird das Programm von Bund, Land und Kommune zu gleichen Teilen.

4. „Stadtumbauprogramm Ost“

Aufgrund der hohen Leerstandszahlen in den neuen Bundesländern, wurde das Programm „Stadtumbau Ost“ 2001 ins Leben gerufen. Es beinhaltet zwei Programmteile: Rückbau und Aufwertung von Wohngebieten mit strukturellen Wohnungsleerständen, einschließlich der damit verbundenen Anpassung der städtischen Infrastruktur. Im Land Brandenburg stehen nach statistischen Erhebungen rd. 165.000 Wohnungen leer. 85 Prozent davon vor allem in den Oberzentren und mittleren Städten. Von diesem strukturellen Leerstand sollen mit Hilfe des Programms Stadtumbau Ost, dessen Laufzeit bis 2009 vorgesehen ist, in Brandenburg rd. 48.000 Wohnungen abgerissen werden. Ein integriertes Stadtentwicklungskonzept ist Fördergrundlage. Das Stadtentwicklungskonzept muss die aktuelle Situation der Stadt, Handlungsschwerpunkte, Planungen und Konzepte zu Stadtentwicklung und Stadtumbau enthalten.

Für den Abriss nicht mehr benötigter Wohngebäude stehen aus Bundes- und Landesmitteln für Brandenburg 60 Euro/qm, insgesamt 173 Mio. Euro zur Verfügung. Dies reicht nach Angaben der Landesregierung jedoch nur aus, um rd. ein Drittel der derzeit leerstehenden Wohnungen innerhalb der Laufzeit des Programms bis 2009 abzureißen.

Für Aufwertungs- und Infrastrukturmaßnahmen, an denen sich auch die Kommunen mit einem Eigenanteil beteiligen müssen, steht bis 2009 ein Volumen von 260 Mio. Euro zur Verfügung. Bund, Land und Kommune sind zu je 1/3 an der Finanzierung dieses Programmteils beteiligt.

5. Wohneigentumsbildung in Innenstädten

Für die Jahre 2002 bis 2004 stehen nach Angabe des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) im Land Brandenburg für Wohneigentumsbildung in innerstädtischen Altbauquartieren rund 25,4 Millionen € zur Verfügung. Sie werden jeweils hälftig von Bund und Land getragen. Ziel ist es, die Nachfrage nach Wohneigentum auch im leerstehenden Wohnungsbestand in den Innenstädten zu fördern. Damit soll der bisherigen Abwanderung der Wohneigentumserwerber ins Umland oder an die Stadtränder entgegen gewirkt werden. Die Innenstadt soll durch die Förderung der Wohneigentumsbildung an Attraktivität gewinnen.

6. "Zukunft im Stadtteil- ZiS "

Mit dem Programm unterstützt das Land den Stadtumbau in 15 ausgewählten besonders benachteiligten Stadtteilen z. B. in den Städten Brandenburg, Cottbus, Eisenhüttenstadt, Finsterwalde, Forst, Frankfurt/Oder, Fürstenwalde, Guben, Nauen, Neuruppin, Oranienburg, Potsdam, Prenzlau, Schwedt und Wittenberge.

7. Aktivierung von nicht oder nicht mehr genutzten Stadtgebieten

Im Zuge des städtischen Strukturwandels müssen zunehmend nicht mehr oder unzureichend genutzte Stadtgebiete reaktiviert und vorhandene Siedlungsbereiche planerisch neu geordnet werden. Die Unterstützung des Landes wird auf ausgewählte Standorte konzentriert, die je nach Stellenwert und Komplexität der Aufgaben als Städtebauliche Entwicklungsgebiete förmlich festgelegt oder als sonstige Fördergebiete räumlich abgegrenzt werden.

Seit 28. Februar 2004 gibt es dazu vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr Brandenburg auch eine Förderrichtlinie zur Reaktivierung städtebaulich relevanter Brachflächen, die zur Innenentwicklung bzw. zur Strukturverbesserung in Städten und Gemeinden beitragen kann.

Die Finanzierung dieser Programme erfolgt über Bundes- und Landesmittel sowie Eigenanteile der Kommunen. Wir empfehlen dabei, je nach Möglichkeit, einen kombinierten Einsatz der verschiedenen Programme. Die Städte und Gemeinden sollten eine Schwerpunktsetzung vornehmen, die den Erfordernissen einer langfristig angelegten Stadtentwicklungspolitik entspricht. Hierbei muss auch die Leistungsfähigkeit der Kommunalhaushalte beachtet werden, denn alle Förderprogramme - mit Ausnahme der direkten Unterstützung der Wohnungsunternehmen beim Gebäudeabriss im Stadtumbauprogramm - erfordern den Einsatz eines kommunalen Miteleistungsanteils (meist zu einem Drittel).

Dennoch gibt es auf die Förderung aus diesen Programmen keinen Rechtsanspruch.

Die Förderung erfolgt nur solange, wie die Bundes- und Landesmittel dafür ausreichen. Und sowohl Bundes- als auch Landesmittel für Städtebauförderung sind in den letzten Jahren immer weiter heruntergefahren worden. Die Landesregierung hat in den letzten Haushaltsberatungen angekündigt, dass sie ab 2005 die zur Verfügung stehenden Bundesmittel nur noch zu 90 Prozent kofinanzieren kann und will. Das bedeutet mit anderen Worten, dass nahezu 60 Mio. Euro für die Städtebauförderung in den nächsten Jahren verloren gehen. Das reine Landesprogramm für Stadtentwicklung und

Stadterneuerung soll ab 2006 so abgesenkt werden, dass die Kommunen aus diesem Fördertopf nur noch 4 Mio. Euro pro Jahr erhalten. Hinzu kommt, dass immer mehr Gemeinden diese Mittel nicht mehr beantragen können, weil sie aufgrund ihrer Finanzlage den geforderten Drittelanteil an eigenen Leistungen nicht aufbringen können.

Die PDS im Landtag will sich dafür einsetzen, die Mittel für Stadterneuerung, städtebaulichen Denkmalschutz und Stadtumbau zu stabilisieren, mindestens die Kofinanzierung der Bundesmittel im Landeshaushalt abzusichern, um die positiven Wirkungen der Förderprogramme für Stadterneuerung und Stadtumbau zu stabilisieren.

Zusammenstellung der nutzbaren Förderprogramme:

Städtebaulicher Denkmalschutz (Bund-Länder-Programm)

Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen (Bund-Länder-Programm)

Städtebauliche Weiterentwicklung großer Neubaugebiete (auslaufend) (Bund-Länder-Programm)

Stadtumbau OST (Bund-Länder-Programm)

Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf "Die Soziale Stadt"
(Bund-Länder-Programm)

Zukunft im Stadtteil "ZiS 2000" (Europäische Fonds für regionale Entwicklung)

URBAN II (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung)

Stadtentwicklung / Stadterneuerung "LPSS" (Landesprogramm, teilweise gekoppelt mit dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung)

Genauere Informationen und Beratung zu allen Programmen:

Investitionsbank des Landes Brandenburg,

Steinstr. 104-108, 14480 Potsdam

<http://www.ilb.de>

Quellenangaben:

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Land Brandenburg
Öffentlichkeitsarbeit
Henning-von-Tresckow-Str. 2-8
14476 Potsdam
<http://www.brandenburg.de/land/mswv>

MSWV AKTUELL

Vierteljahresschrift des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg, Ausgaben 03/2003, 01/2004

Fachbeiträge zu Stadtentwicklung und Wohnen im Land Brandenburg,
ISW-Schriftenreihe 1-2003, ISW-Arbeitsbericht 2002

Institut für Stadtentwicklung und Wohnen des Landes Brandenburg, Müllroser Chaussee
48,
15236 Frankfurt /Oder
<http://www.isw.de>

Bevölkerungsprognose für Brandenburg 2002 bis 2020, Landesbetrieb für
Datenverarbeitung und Statistik, Okt. 2003;
Die Prognose kann als Broschüre zum Preis von 12,50 Euro und als CD für 27,50 Euro
bestellt werden per Fax: 0331- 39-418 oder per Mail: vertrieb@lds.brandenburg.de

Detaillierte Ergebnisse, Prognosen für die einzelnen kreisfreien Städte und Landkreise und
Angaben zu den einzelnen 5 Planungsregionen, können ebenfalls angefordert werden:

Fax: 0331- 39-418 ; mailto: info@lds.brandenburg.de

Impressum

Herausgeber: kommunalpolitisches forum Land Brandenburg e.V.

Kontakt: Geschäftsstelle, Heinersdorferstr. 8, 16321 Bernau;

Tel./Fax.: 03338/459293-94; 459295

e-mail: kf-land-brandenburg-ev@gmx.de

www.kf-land-brandenburg.de

Vorsitzende: Dr. Dagmar Enkelmann

V.i.S.d.P.: Margitta Mächtig