



Pragmatische Lösung: Park-Möglichkeiten am Rand eines historischen Zentrums wie hier in Hattingen-Blankenstein

Foto: Lehrer

fentlichkeitswirksam wird vor allem die Erreichbarkeit der innerstädtischen Einkaufsbereiche kritisiert. Fußgängerzonen werden in Frage gestellt und manch gestalteter Marktplatz soll wieder für das Parken freigegeben werden.

In der Vergangenheit hat sich aber gezeigt, dass alle Bemühungen, die historische Mitte für den Autoverkehr zu öffnen, kontraproduktiv sind. Schon wenige Stellplätze in zentraler Lage erzeugen einen permanenten Parksuch-Verkehr. Jede Zunahme an Fahrbewegungen beeinträchtigt angesichts der beengten Verhältnisse die Menschen, die sich dort aufhalten.

Wie lassen sich die unbezweifelbar wiedergewonnenen Qualitäten der historischen Stadt- und Ortskerne - ihre Wohn- und Aufenthaltsqualität, das Tourismus fördernde Stadtbild - mit der Notwendigkeit vereinbaren, dem Handel attraktive Rahmenbedingungen zu bieten? Die Situation vieler Stadt- und Ortskerne ist prekär. Wenn der Einzelhandel wegbricht und „Lücken“ in einer Ladenzeile nicht mehr geschlossen werden können, geht die „belebte Schicht“ entlang der Straßen- und Platzwände verloren. BesucherInnen klagen bald über fehlende Atmosphäre und Unsicherheitsgefühle.

Mit dem Verzicht auf innenstadtverträgliche Verkehrskonzepte gingen aber genau jene Qualitäten verloren, die historisch geprägte Einkaufsbereiche auszeichnen. Die planerischen Anstrengungen müssen daher darauf gerichtet sein, diese

**FAZIT**

Wenn historische Stadt- und Ortskerne in einer verstärkten Landschaft mit vielen Zielpunkten für eine mobile Bevölkerung weiterhin eine Rolle spielen wollen, müssen sie ihre „natürliche“ Begabung selbstbewusst ausspielen. Der Beitrag der Verkehrsplanung wird vor allem darin bestehen, Erreichbarkeit und Komfort zu verbessern, ohne die Qualität des öffentlichen Raums zu beeinträchtigen. Neue technische Errungenschaften, Steuerungstechnik und Organisationsmodelle bieten viel Potenzial für die Lösung der Alltagskonflikte.

Qualitäten - Authentizität, Stadtbild und Atmosphäre - als die tragenden Merkmale zu kultivieren.

**■ GRENZEN DER VERKEHRSPLANUNG**

Die Malaise des Handels in der Innenstadt hat strukturelle Ursachen, die durch eine verkehrsplanerische Kehrtwende nicht behoben werden können:

- Konkurrenz der nicht integrierten Standorte: Rund die Hälfte der Verkaufsfläche befindet sich heute bereits außerhalb der Zentren und Nebenzentren
- Generationswechsel im Handel: Die nachwachsende Generation tritt angesichts geringer Gewinnspannen nur ungern in die Fußstapfen der Eltern
- überzogene Miet- und Pachtzinsen in den zentralen Geschäftslagen - Mitnahme-Effekte der attraktiven öffentlichen Räume
- begrenzte Möglichkeiten zur Modernisierung der innerstädtischen Geschäftslokale (fehlendes Eigenkapital, Flächendefizit)
- geringe Bereitschaft vieler Händler und Dienstleister zu koordiniertem Handeln

Erfolg versprechende Konzepte für historische Stadt- und Ortskerne, die im Rahmen von Innenstadtkonzepten erarbeitet werden, setzen deshalb besonders auf Nutzungsvielfalt. Neben einem konsolidierten und räumlich konzentrierten Handel spielen Kultur und Freizeit, Wohnen und Arbeiten eine zentrale Rolle.

Alle verkehrsplanerischen Maßnahmen sind daran zu messen, wie sie sich in dieses Gesamtkonzept einfügen. Verkehrskonzepte für historische Stadt- und Ortskerne müssen davon ausgehen, dass es viele Gründe für den Besuch der Innenstadt geben wird. Als Zielpunkt in einem regionalen Netz könnte sich eine Innenstadt zunehmend als Kulturschwerpunkt präsentieren, als Freizeit- und Erlebnisort mit Theater, Soziokultur, Stadtbibliothek und Mediathek, aber auch mit Sportstätten und Gastronomie.

Einkaufen wäre eingebunden in eine „Erlebniswelt Innenstadt“. Aktivitäten verlagern sich ins Freie. Stadtfeste, künstlerische Aktionen und Märkte bespielen den öffentlichen Raum. Die Einbindung in eine regionale Freizeitlandschaft mit attraktiven Zielpunkten, komfortablen Wegen und ÖPNV-Verbindungen ist ein zunehmend wichtiger Standortfaktor. ●

**■ PARADIGMENWECHSEL**

Die Abkehr von diesem Leitbild wurde durch veränderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen begünstigt. Eine Fortsetzung des Raubbaus am historischen Erbe war nicht länger möglich. Seit den 1980er-Jahren bestimmt ein behutsamer Umgang mit der historischen Bausubstanz das planerische Handeln.

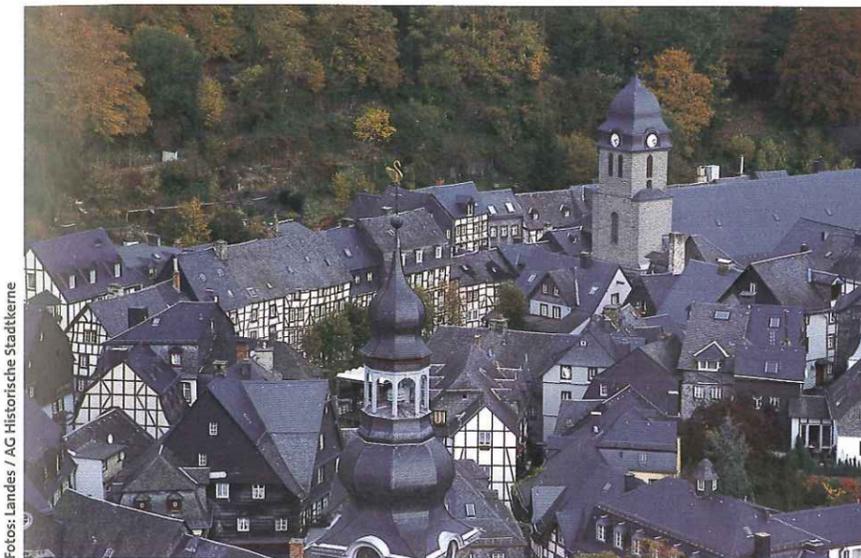
Mit diesem Paradigmenwechsel in der Stadterneuerung ging eine steigende Wertschätzung der historischen Stadtgrundrisse, Straßenquerschnitte und der Altbausubstanz einher. Unterstützt durch öffentliche Förderung wurden den Stadt- und Ortskernen wieder attraktive öffentliche Räume zurückgegeben: Markt- und Kirchplätze, Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche.

Der motorisierte Individualverkehr konnte mit neuen Verkehrskonzepten stadtverträglich organisiert werden. Flächenhafte Verkehrsberuhigung, Anwohnerparken, Innenstadt-Garagen am Altstadtrand, vor allem aber der Vorrang für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV im Inneren der historischen Stadt- und Ortskerne waren die tragenden Elemente. Der darin zum Ausdruck kommende Respekt vor der Geschichte war Ergebnis einer intensiven städtebaulichen und stadtpolitischen Auseinandersetzung über die Bedeutung der europäischen Stadtkultur.

**■ KLAGEN DES HANDELS**

Die Zustimmung zu den Ergebnissen der Stadterneuerung ist heute nicht mehr ungeteilt. Immer häufiger wird rückläufiger Umsatz im Handel und Leerstand von Geschäften der Planung angelastet. Öff-

# Schutz und Pflege für Gassen und Plätze



Fotos: Landes / AG Historische Stadtkerne

Erhaltung historischer Zentren - hier der Ortskern von Monschau - hat sich auch das Land NRW zur Aufgabe gemacht

**Seit 1985 fördert das Land Nordrhein-Westfalen die Erhaltung und Erneuerung historischer Stadt- und Ortskerne - in diesem Jahr mit 7,7 Mio. Euro - und organisiert den Erfahrungsaustausch**

Nordrhein-Westfalen - das Land von Kohle, Eisen und Stahl? Längst hat sich herumgesprochen, dass die Montanindustrie nur einen von vielen Wirtschaftszweigen darstellt. So ist Nordrhein-Westfalen auch Zentrum der Solartechnik und der Kunststoff-

**DER AUTOR**

**Stefan Bajohr** ist Leiter der Gruppe „Städtebau und Denkmalschutz“ im NRW-Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport

Verarbeitung, der Telekommunikation und der neuen Medien. Zwei Drittel der Bruttowertschöpfung entfallen mittlerweile auf den Dienstleistungssektor.

Weniger geläufig ist der reiche Bestand an Bau- und Bodendenkmälern, die von einer Jahrtausende überspannenden Siedlungs- und Kulturgeschichte zeugen. So liegt die Vielzahl historischer Stadt- und Ortskerne im ländlichen Raum oder in der

Nähe der Ballungsgebiete immer noch am Rande des öffentlichen Bewusstseins.

Ob in der Eifel, im Rheinland, im Bergischen Land, im Münsterland, in der Soester Börde, in Ostwestfalen, in Lippe, im Sieger- und im Sauerland - in allen Regionen Nordrhein-Westfalens finden sich kleine und mittlere Städte und Gemeinden, deren Grundriss und Stadtbild es heute noch möglich machen, die städtebauliche Entwicklung nachzuvollziehen. Hier ist Stadtbaukultur nicht etwas nachträglich Aufgepfropftes. Vielmehr hat sie sich über Jahrhunderte mit den Menschen, ihren Tätigkeiten und Gebräuchen entwickelt.

Das geschlossene Erscheinungsbild historischer Stadt- und Ortskerne in Nordrhein-Westfalen ist von besonderem Reiz - nicht nur für die BewohnerInnen, sondern ebenso für Durchreisende und Gäste. Zugleich sperrt es sich gegen „moderne“ Nutzungen wie ungehinderten Autoverkehr, Ausweisung großzügiger Pkw-Parkplätze, Ansiedlung von Einzelhandel mit beachtlichem Flächenbedarf, gestiegene Ansprüche an Wohnraum und „Einfamilienhaus“-Denken.

**■ FÖRDERPROGRAMM DES LANDES**

Konflikte zwischen dem Alten, Bewahrenswerten und neuen Herausforderungen zu mildern, dem baukulturellen Erbe wirtschaftlich tragfähige Perspektiven zu eröffnen - dies war Anlass für das besondere Engagement des Landes zugunsten der historischen Stadt- und Ortskerne. So legte Nordrhein-Westfalen Anfang 1985 ein Förderprogramm zur Erhaltung und behutsamen Erneuerung der historischen Zentren auf. Damit wurden seither Maßnahmen in Höhe von rund 350 Mio. Euro finanziert.

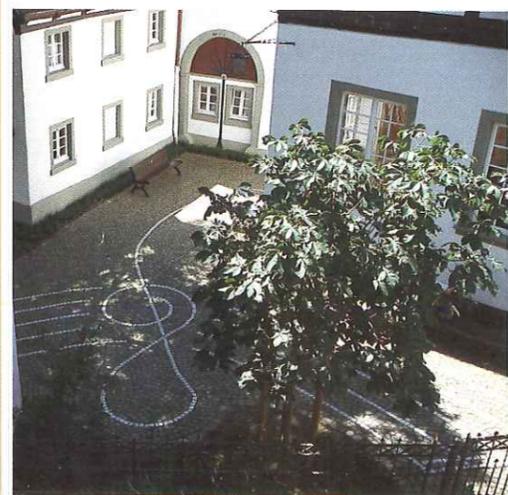
**VIELES WIRD GEFÖRDERT**

Das Programm für die historischen Stadt- und Ortskerne ist Bestandteil des NRW-Stadterneuerungsprogramms (siehe Ministerialblatt NRW Nr. 18/1998, S. 249 ff.). Förderfähig sind - nach umfassender planerischer Vorbereitung -:

- Umgestaltung öffentlicher Platz- und Straßenräume
- denkmalbedingte Mehrkosten für die Renovierung von Fassaden und Dachflächen
- Entsiegelung, Begrünung, Herrichtung und Gestaltung von Hof- und Gartenflächen
- Umbau von Baudenkmalern und Stadtbild prägenden Gebäuden
- Sicherung denkmalgeschützter Anlagen
- Schaffung von Grünflächen in Wall- und Grabenzonen
- archäologische Bestandserhebung
- Sicherung einer Wohnnutzung
- Umnutzung zu Wohnzwecken, für Dienstleistungen und Gewerbe oder zu kommunalen Einrichtungen für soziale, sportliche oder kulturelle Zwecke.

Im laufenden Jahr ist das Programm mit 7,7 Mio. Euro ausgestattet. Dabei wird darauf geachtet, dass das örtliche Eigeninteresse nicht verloren geht. So haben die Förderungsempfänger - Kommunen oder Privatleute - einen Eigenanteil zwischen 20 und 50 Prozent der Projektkosten beizusteuern.

Für dieses Förderprogramm wurden anfangs - im Zusammenwirken mit dem Rheinischen und mit dem Westfälischen Amt für Denkmalpflege - 24 Städte ausgewählt. Diese schlossen sich 1987 zur Ar-



Liebe zum Detail: Violinschlüssel im Pflaster eines Innenhofes in Arnsberg

beitsgemeinschaft „Historische Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen“ zusammen. Nach und nach stieg die Anzahl der Mitglieder auf 36 Kommunen.

Weil es unterhalb der Ebene historischer Stadtkerne eine Reihe kleinerer Siedlungselemente gibt, die für die Geschichte und die Siedlungslandschaft in Nordrhein-Westfalen ebenfalls von Bedeutung sind, konstituierte sich 1990 die Arbeitsgemeinschaft „Historische Ortskerne“. Sie beruht auf den gleichen Prinzipien und verfolgt ähnliche Ziele wie die AG „Historische Stadtkerne“. Der Unterschied liegt im Wesentlichen in ihrer Größe. Bei den 18 Mitgliedsgemeinden handelt es sich fast ausschließlich um Dörfer und Kleinstädte.

Anders als bei der AG „Historische Stadtkerne“, der das Land beratend zur Seite steht, ist das NRW-Städtebauministerium im Vorstand der AG „Historische Ortskerne“ vertreten und wirkt bei Entscheidungen mit. Die Geschäftstellen bei-

der Arbeitsgemeinschaften werden vom Land finanziell unterstützt, um den Informationsaustausch und eine Interessenvertretung, eine angemessene öffentliche Präsentation sowie die Vergabe von Forschungsaufträgen zu ermöglichen. Dies liegt im kommunalen wie auch im Interesse des Landes.

WEITERE INTERESSENTEN

Wie attraktiv die Mitgliedschaft in den Arbeitsgemeinschaften ist, zeigt sich daran, dass auch gegenwärtig interessante Bewerbungen vorliegen. Eine positive Entscheidung setzt voraus, dass der historische Stadt- oder Ortsgrundriss ablesbar ist, das Stadt- oder Ortsbild eine geschlossene, überwiegend historische Bebauung aufweist und sich für eine überregionale Präsentation eignet. Darüber hinaus soll städtebaulicher Erneuerungsbedarf vorhanden sein und die Kommune muss sich bereit erklären, bei künftigen Erneuerungsmaßnahmen die Grundsätze der erhaltenden Stadt- oder Ortserneuerung sowie der Denkmalpflege zu berücksichtigen.

Über die Aufnahme in das Förderprogramm - und damit in eine der beiden Arbeitsgemeinschaften - entscheidet eine unabhängige Auswahlkommission. In dieses Gremium, das derzeit neu berufen wird, sollen neben der Denkmalpflege die kommunalen Spitzenverbände, die Bezirksregierungen, die Tourismuswirtschaft, die westfälischen Heimatbünde, der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz sowie MitarbeiterInnen des Städtebauministeriums ihren Sachverstand einbringen. Die Auswahlkommission wird nach Ortsterminen bei den Antragstellern dem Ministerium einen Vorschlag unterbreiten.

SELBSTVERPFLICHTUNG DER KOMMUNEN

Mit Aufnahme in das Förderprogramm und eine der Arbeitsgemeinschaften gehen die Mitglieder eine Reihe von Verpflichtungen ein:

- die historischen Grundrisse zu erhalten oder wiederherzustellen
- vorhandene Befestigungsanlagen instand zu setzen
- die Stadtsilhouette zu schützen
- Baudenkmäler zu sichern
- funktionslos gewordene Gebäude einer neuen Nutzung zuzuführen
- öffentliche Grün- und Freiflächen aufzuwerten
- historische Wegenetze zu rekonstruieren
- alte Bachläufe freizulegen
- Altbauten für Wohnzwecke zu modernisieren
- Baulücken durch maßstäblichen Wohnungsbau zu schließen
- motorisierten Durchgangsverkehr zu unterbinden
- die Verkehrssituation flächendeckend zu beruhigen
- den ruhenden Verkehr in nicht störender Weise unterzubringen
- Bürgerinnen und Bürger über Planungen nicht nur zu informieren, sondern sie unmittelbar zu beteiligen



Blickpunkt Denkmal: oft gruppieren sich historische Zentren um eine Groß-Anlage wie hier die Burg in Stolberg

Wie ernst das Land diese Selbstverpflichtung (siehe Kasten unten) nimmt, zeigt der Ausschluss eines Mitglieds, das andere Wege gehen wollte, aus dem Förderprogramm und der Arbeitsgemeinschaft. Diese Entscheidung wurde vom Oberverwaltungsgericht Münster bestätigt. Erfreulicherweise hat die Kommune den Wert der erhaltenen Stadterneuerung neu entdeckt und konnte wieder in den Kreis der historischen Städte aufgenommen werden.

Ein großes Problem historischer Orts- und Stadtkerne liegt darin, die BewohnerInnen zu überzeugen, dass es attraktiv ist, in „alten Gemäuern“ zu leben, dass es sich lohnt, sich ihrer pfleglich anzunehmen, und dass gewachsene räumliche Strukturen Identität stiftende Elemente enthalten, die Neubau-Gebiete nicht aufweisen können.

Die Schwierigkeiten bestehen aber auch in der Abwanderung von Handel und Gewerbe auf die „grüne Wiese“. Die zunehmende Orientierung einer mobilen Gesellschaft an den Angeboten der Oberzentren, die wirtschaftliche Entleerung kleiner und mittelgroßer Städte und Gemeinden, belastet die historischen Mittelpunkte.

HILFE BEI INTERESSENKONFLIKTEN

Gegen den Druck von Investoren mögen rechtliche Instrumente wie Bebauungspläne mit Veränderungssperre, Erhaltungs- und Gestaltungssatzungen Aufschub gewähren. Den Grundkonflikt zwischen Bewahrungs- und Veränderungsinteresse lösen sie nicht. Hier müssen das Gespräch gesucht, die berechtigten Anliegen abgewogen und Privatinitiativen in eine mit der Denkmalpflege abgestimmte Richtung gelenkt werden. Dabei soll das Förderprogramm des Landes helfen - und die Impulswirkung, die von öffentlichen Maßnahmen der Platz- und Straßengestaltung, der Fassaden-Sanierung und Umnutzung ausgeht.

Inwieweit Tourismus neue, kaufkräftige Kundschaft anzieht und dazu beiträgt, die historischen Stadt- und Ortskerne wirtschaftlich zu stärken, ist Gegenstand einer wissenschaftlichen Untersuchung. Diese hat das NRW-Städtebauministerium - gemeinsam mit den Arbeitsgemeinschaften - beim landeseigenen Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Auftrag gegeben. Die Studie wird voraussichtlich in diesem Jahr abgeschlossen.

Allein wegen der unterschiedlichen Größe und Struktur der Mitgliedsgemeinden, ihrer unterschiedlichen regionalen Bedeutung und Ausgangslage wird diese Ausarbeitung keine für alle gleicher-



Geben Rätsel auf: Steinstufen im Sockel eines Freudenberger Fachwerkhause

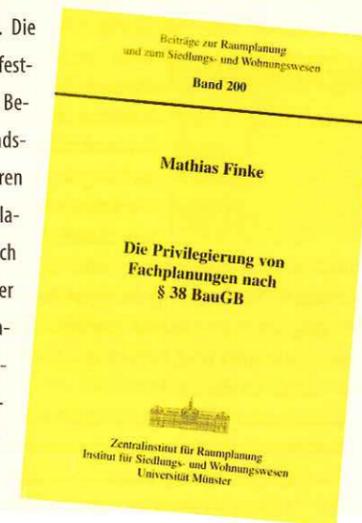
maßen gültigen Empfehlungen geben können. Dennoch erwarten Landesregierung und Arbeitsgemeinschaften wichtige Hinweise, wie die historischen Stadt- und Ortskerne ihre Potenziale entfalten und ansprechend präsentieren, wie sie im Wettbewerb mit anderen Tourismus-Regionen und Ausflugszielen nach vorn kommen sowie für moderne Dienstleistungsunternehmen und Gewerbebetriebe attraktiv bleiben können.

BUCHTIPP

PRIVILEGIERUNG VON FACHPLANUNGEN NACH § 38 BAUGB

von Mathias Finke, Schriftenreihe „Beiträge zur Raumplanung und zum Siedlungs- und Wohnungswesen“ des Zentralinstituts für Raumplanung an der Universität Münster, Band 200, Münster 2001, 239 Seiten, € 21,00, ISBN 3-88497-177-8, Vertrieb: Institut für Siedlungs- und Wohnungswesen, Am Stadtgraben 9, 48143 Münster, Tel.: 0251-83-29781, Fax: 0251-83-29790, e-Mail: zir@uni-muenster.de

Der Verfasser beschäftigt sich mit den Grundlagen der Privilegierung von Fachplanungen, indem er den Gang der besonderen Verwaltungsverfahren der Planfeststellung und der Plangenehmigung sowie des Genehmigungsverfahrens für immissionsschutzrechtlich zulassungspflichtige Abfallbeseitigungsanlagen beschreibt. Die Rechtfertigung der Privilegierung für die einzelnen planfeststellungspflichtigen Vorhaben wird kritisch hinterfragt. Besonderes Augenmerk widmet er dabei dem Tatbestandsmerkmal der „überörtlichen Bedeutung“. Einen weiteren Schwerpunkt in dem Buch bilden Abfallbeseitigungsanlagen, die ebenfalls privilegiert sind, obwohl sie nicht durch Planfeststellung zugelassen werden. Im Zentrum steht hier die Frage nach der Einordnung von Abfallentsorgungsanlagen, die sowohl der Abfallverwertung als auch der Abfallbeseitigung dienen, und die Legitimation des Tatbestandsmerkmals der „öffentlichen Zugänglichkeit“. Rechtsschutzfragen runden die Arbeit ab.



Städte- und Gemeindebund NRW Dienstleistungs-GmbH

Ihr Dienstleister für

- ein integriertes Qualitäts-, Umwelt- und Arbeitsschutzmanagementsystem
- Umweltprüfungen u. Umweltbetriebsprüfungen gem. EG-Öko-Audit-Verordnung
- Seminare im kommunalen Bereich
- Genehmigungsmanagement
- Immobilienmanagement
- ...Noch Fragen?...

Sprechen Sie mit uns:

Städte- und Gemeindebund NRW Dienstleistungs-GmbH  
Kaiserswerther Str. 199-201, 40474 Düsseldorf  
Tel.: 0211.4587-204, Fax: 0211.4587-266  
[www.kommunalmanagementsysteme.de](http://www.kommunalmanagementsysteme.de)