

Anlage 1

Interviewleitfaden zum Interview mit dem Amtsleiter vom Stadtplanungsamt der Stadt Backnang Herrn Stefan Setzer

- 1) Wie schätzen Sie die Wohnraumsituation in Deutschland/Stuttgart/Backnang ein?
Welche Meinung haben Sie zu den Wohnungspreisen?
- 2) Warum zieht es die Menschen immer mehr in die Städte?
Welche Vorteile sehen Sie beim Stadtleben gegenüber dem Landleben?
- 3) Welche Beweggründe gibt es, sich für ein urbanes Gebiet zu entscheiden?
- 4) Spielt das urbane Gebiet eine bedeutende Rolle zur Bekämpfung der Wohnungsnot?
- 5) Welche Vorteile sehen Sie zusätzlich gegenüber dem Mischgebiet oder anderen Baugebietskategorien?
- 6) Wie ist ein urbanes Gebiet idealerweise gestaltet?
Ist es sinnvoll von den Flächenvorgaben §6a (4) Nr. 2-4 BauNVO Gebrauch zu machen?
- 7) Ab welcher Größe einer Stadt ist das urbane Gebiet sinnvoll?
Welche Aspekte sind zu berücksichtigen?
Kommt ein urbanes Gebiet auch für die Stadt Ludwigsburg in Frage?
- 8) Sehen Sie die urbanen Gebiete als eine Umsetzung der Leipzig Charta als Leitbild an?
- 9) Das urbane Gebiet entspricht dem Konzept „Stadt der kurzen Wege“.
Dieses sieht vor, dass Vieles zu Fuß erreicht werden kann und der ÖPNV ausgebaut wird.
Sind Sie der Meinung, dass dieser Gedanke zukünftig Erfolg haben wird, da doch heutzutage das eigene Auto als Statussymbol gesehen wird und auf diesen Luxus die wenigsten Menschen verzichten möchten?

**Interviewleitfaden zum Interview mit Herrn Albrecht Burkhardt vom
Fachbereich Stadtplanung und Vermessung der Stadt Ludwigsburg**

- 1) Wie schätzen Sie die Wohnraumsituation in Deutschland/Stuttgart/Ludwigsburg ein?
Welche Meinung haben Sie zu den Wohnungspreisen?
- 2) Warum zieht es die Menschen immer mehr in die Städte?
Welche Vorteile sehen Sie beim Stadtleben gegenüber dem Landleben?
- 3) Welche Beweggründe gibt es, sich für ein urbanes Gebiet zu entscheiden?
- 4) Spielt das urbane Gebiet eine bedeutende Rolle zur Bekämpfung der Wohnungsnot?
- 5) Welche Vorteile sehen Sie zusätzlich gegenüber dem Mischgebiet oder anderen Baugebietskategorien?
- 6) Wie ist ein urbanes Gebiet idealerweise gestaltet?
Ist es sinnvoll von den Flächenvorgaben § 6a (4) Nr. 2-4 BauNVO Gebrauch zu machen?
- 7) Ab welcher Größe einer Stadt ist das urbane Gebiet sinnvoll?
Welche Aspekte sind zu berücksichtigen?
Kommt ein urbanes Gebiet auch für die Stadt Ludwigsburg in Frage?
- 8) Sehen Sie die urbanen Gebiete als eine Umsetzung der Leipzig Charta als Leitbild an?
- 9) Das urbane Gebiet entspricht dem Konzept „Stadt der kurzen Wege“.
Dieses sieht vor, dass Vieles zu Fuß erreicht werden kann und der ÖPNV ausgebaut wird.
Sind Sie der Meinung, dass dieser Gedanke zukünftig Erfolg haben wird, da doch heutzutage das eigene Auto als Statussymbol gesehen wird und auf diesen Luxus die wenigsten Menschen verzichten möchten?

Anlage 2

Interview mit dem Amtsleiter vom Stadtplanungsamt der Stadt Backnang Herrn Stefan Setzer und Frau Annika Büning am 17.07.2017

1 **Bü: Hallo Herr Setzer. Vielen Dank, dass Sie sich für das Interview im**
2 **Rahmen meiner Bachelorarbeit Zeit genommen haben. Ich würde**
3 **sagen, wir fangen gleich an mit der ersten Frage. Wie schätzen Sie**
4 **die Wohnraumsituation in Deutschland, Stuttgart beziehungsweise**
5 **Backnang ein und welche Meinung haben Sie zu den**
6 **Wohnungspreisen?**

7 S: Also die Wohnraumsituation ist generell in Deutschland regional sehr
8 unterschiedlich. Wir haben insbesondere im Bereich des bezahlbaren
9 Wohnraums in den Ballungsräumen ein großes Problem. In den ländlichen
10 Räumen sieht es etwas anders aus. Dort ist insbesondere das Thema
11 bezahlbarer Wohnraum nicht so angespannt wie beispielsweise in der
12 Region Stuttgart. In der Region Stuttgart liegt das Problem insbesondere
13 darin, dass wir eine zu große Nachfrage nach Flächen haben und es
14 insgesamt aufgrund des starken Siedlungsdrucks der Verkehrsachsen
15 aber auch naturschutzfachlicher Themen zu wenig Siedlungsflächen gibt
16 und schon gar keine günstigen. In Backnang muss man ebenfalls sagen
17 stellt sich die Situation differenziert dar. Wir haben im Moment
18 ausreichend Wohnbauflächen, aber es fehlt ebenfalls an Flächen für den
19 bezahlbaren Wohnraum. Das liegt in Backnang, wie auch in anderen
20 Städten, darin, dass der bezahlbare Wohnraum nicht von der freien
21 Wirtschaft errichtet wird, sondern in der Regel immer von öffentlich
22 getragenen Wohnungsbauunternehmen und die haben einfach nicht die
23 Möglichkeiten in so kurzer Zeit so viele Wohnungen zu schaffen. Hier
24 besteht ein Nachholbedarf. Die Stadt Backnang hat das erkannt und wird
25 jetzt an mehreren Stellen in der Stadt sozialgeförderten Wohnraum
26 umsetzen. Sie hat es bislang auch schon getan, muss aber ihre
27 Anstrengungen noch verschärfen. Das Gleiche gilt in der Regel nicht nur
28 für die Städtische Wohnbau, das gilt beispielsweise auch für die

29 Baugenossenschaft Backnang, die ja ebenfalls einen öffentlichen
30 Hintergrund hat, gemeinwohlorientiert ist und auch dieses Unternehmen
31 strengt sich jetzt verstärkt an, um bezahlbaren Wohnraum in der Stadt zu
32 schaffen.

33 **Bü: Also halten Sie die Wohnungspreise für angemessen?**

34 S: Das kann man so pauschal nicht sagen. Es hängt tatsächlich von Ihrer
35 persönlichen Situation ab. Wenn Sie ein geringes Einkommen haben, aber
36 nicht nur eine Zweizimmerwohnung brauchen, dann haben Sie ein
37 Problem. Dann sind die Wohnungspreise insbesondere hier im
38 Stadtgebiet für viele Menschen nicht finanzierbar. Ganz klassisch die
39 Mutter als alleinerziehende Mutter mit zwei Kindern, die eine
40 Dreizimmerwohnung benötigt im bezahlbaren Spektrum, die hat es
41 schwer. Wenn Sie ein mittelpreisiges Segment sich anschauen, hier in der
42 Stadt Neubauwohnungen und vergleichen zum Beispiel mit Waiblingen,
43 Fellbach, Stuttgart, dann sind die Preise hier angemessen, teilweise sogar
44 als günstig zu bezeichnen. Aber sie steigen in der Tendenz schon etwa
45 seit zwei Jahren und insofern muss man jetzt sehr genau beobachten, in
46 welche Richtung die Preise jetzt weiter nach oben gehen
47 beziehungsweise wo dann irgendwo auch ein Ende erreicht ist. Und das
48 wird in der Regel dann sein, wenn die Leute nicht mehr bereit sind hier in
49 Backnang für eine Wohnung ihres Qualitätsstandards genauso viel zu
50 bezahlen wie beispielsweise im direkten Umfeld von Stuttgart.

51 **Bü: Ok. Warum zieht es die Menschen immer mehr in die Städte Ihrer**
52 **Meinung nach? Welche Vorteile sehen Sie beim Stadtleben**
53 **gegenüber dem Landleben?**

54 S: Ja die ziehen natürlich in die Städte, weil es dort die Infrastruktur gibt.
55 Also die Arbeitsplätze sind in den großen Städten und natürlich auch das
56 komplette Bildungsangebot. Also wenn Sie heute mit einer Familie sich
57 einen entsprechenden Wohnplatz suchen müssen, dann schauen Sie
58 zuerst nach den Themen Kinderbetreuung, nach Schulbildung und da

kann natürlich eine Stadt naturgemäß mehr bieten als eine kleine Gemeinde auf dem flachen Land. Dann haben Sie natürlich die komplette Versorgungsinfrastruktur, Einkaufsmöglichkeiten und Sie haben einen guten öffentlichen Nahverkehr, der es Ihnen auch ermöglicht am Tagesrand nach 18 Uhr zum Beispiel jetzt bei uns nach Stuttgart, nach Ludwigsburg zu kommen und auch wieder zurück. Das sind alles Qualitäten, die man auf dem flachen Land nicht hat. Deshalb möchten viele Menschen, insbesondere die jungen, die Haushaltsgründer wie aber auch dann die Älteren, die schon ihren jetzigen Haushalt verlassen, häufig wieder zurück in die Stadt. Das ist allerdings ein Trend, der nicht für alle gilt. Es gibt auch noch die Bewegung in Richtung Auenwald, Weissach und so weiter. Also auch da gibt es immer noch den Trend raus aufs flache Land. Allerdings auch zu höheren Kosten. Was man am Bauplatz spart, muss man dann für die laufenden Lebenserhaltungskosten, zweites Auto etc. wieder investieren und natürlich das Zeitthema. Insofern entscheiden sich viele Menschen eher für die Stadt. Da nehmen wir wahr, eine Stadtgröße wie Backnang ab 30.000 aufwärts ist da eigentlich schon hochattraktiv. Sie hat noch einen gewissen ländlichen Charme, ist überschaubar, hat aber trotzdem die komplette Infrastruktur, wie sie auch größere Städte bieten können.

Bü: Ok, das klingt logisch. Kommen wir nun zur Thematik des urbanen Gebiets. Welche Beweggründe gibt es für eine Stadtverwaltung sich für ein urbanes Gebiet zu entscheiden?

S: Also, Beweggründe, schreibt der Gesetzgeber ja auch in seiner Begründung, liegen im Grunde darin, dass die bisher verwendeten Mischgebiete nach § 6 Baunutzungsverordnung eigentlich nicht ausreichend sind. Das große Problem der Mischgebiete ist die Gleichgewichtigkeit oder war bislang die Gleichgewichtigkeit zwischen dem Thema Gewerbe und Wohnen. Und das funktioniert nicht, weil der Gewerbebesatz, der dazu notwendig ist, in diesen Mischgebieten nicht vorhanden ist. Es gelingt mir also nicht, ein Mischgebiet in der Innenstadt,

90 in der Kernstadt mit 50 Prozent Gewerbenutzung und 50 Prozent
91 Wohnungen zu belegen. Weil Gewerbenutzungen, die das Wohnen nicht
92 wesentlich stören gibt es in diesem Umfang nicht. Ganz praktisch wäre
93 das das Versicherungsbüro, das Architekturbüro und die Arztpraxis. So
94 viel haben wir nicht, das geht nicht. Deshalb sind viele Mischgebiete
95 faktisch an dieser Hürde gescheitert. Das urbane Gebiet lässt jetzt diese
96 Ungleichgewichtigkeit, die es in der Praxis schon gab, auch offiziell zu.
97 Damit erhöhen sich die Chancen in bestimmten Bereichen tatsächlich eine
98 Besiedlung hinzubekommen, wo ich vielleicht ein Verhältnis von 80 zu 20
99 habe. Und das zweite, ganz entscheidende, es gelingt mir zumindest im
100 Tagzeitraum höhere Lärmwerte zu realisieren. Ich darf ja drei dBA mehr
101 machen. Drei dBA ist viel, das ist für Sie wahrnehmbar eine Verdoppelung
102 des Lärms. Und damit kommen jetzt plötzlich auch Flächen in die
103 Betrachtung, die bisher schwierig oder sehr aufwändig waren zu bebauen.
104 Wir reden dann gleich noch drüber, wo das zum Beispiel in Backnang sein
105 könnte. Aber die Beweggründe sind in der Tat Flächen in der Innenstadt
106 zu nutzen, die bisher an der Notwendigkeit des gewerblichen Besatzes
107 gescheitert sind. Das ist eine neue Chance. In Backnang, aber meiner
108 Beobachtung nach insbesondere auch in den größeren Städten. Wo
109 einfach das Wohnen in der Innenstadt daran gescheitert ist, dass keine
110 geeigneten Gewerbenutzungen da waren.

111 **Bü: Also spielt das urbane Gebiet eine bedeutende Rolle zur**
112 **Bekämpfung der Wohnungsnot?**

113 S: Ich glaube ehrlich gesagt nicht, weil die Wohnungsnot eine Dimension
114 angenommen hat. Wir reden jetzt nicht über die Wohnungsnot von
115 Penthäusern, da gibt es genug. Wir reden über bezahlbaren
116 Wohnraumanschluss, das ist das Thema der Wohnungsnot. Und ich habe
117 es eingangs schon gesagt, das eine ist die Flächenverfügbarkeit und das
118 zweite ist dann auch derjenige, der die baut. Und da das im Moment
119 aufgrund der wirtschaftlichen Konstellation fast ausschließlich nur
120 kommunale Träger sind, sind die meines Erachtens gar nicht in der Lage

alle diese Flächen auch zu bebauen. Ich glaube in Backnang wird es keinen bedeutenden Beitrag leisten, möglicherweise in anderen Städten könnte das sein, aber dass dadurch das Wohnungsnotthema maßgeblich gelindert wird oder beseitigt wird das glaub ich nicht. Das ist ein Baustein von vielen.

Bü: Möchten Sie nochmal genauer erläutern, welche Vorteile Sie gegenüber dem Mischgebiet oder auch den andern Baugebietskategorien sehen?

S: Ja. Also ich hatte es gerade schon angedeutet. Der Hauptvorteil liegt darin, dass wir nicht die Gleichgewichtigkeit von Wohnen und Gewerbe brauchen. Damit kommen mehr Flächen in den Fokus. Und das zweite ist, dass wir durch den höheren Anteil des Lärms, zumindest was den Tagzeitraum anbelangt, von drei dB(A) jetzt auch Flächen planerisch angreifen können, wo wir bisher gesagt haben, da geht eigentlich nur ein Gewerbegebiet, wir können dort nicht wohnen. Und da mag es sein, dass die eine oder andere Fläche jetzt tatsächlich stärker in den Fokus gerät, vielleicht dann auch tatsächlich beplant wird als es bisher der Fall war. Das sind die zwei wesentlichen Vorteile. Es gibt dann noch die Möglichkeit, dass Sie bezogen auf Geschosse im Gebäude oder bezogen auf bestimmte Bereiche im Gebäude Wohnungen zwingend festsetzen können oder auch ausschließen können. Diese Möglichkeit hatten Sie bislang schon eingeschränkt, aber immerhin war es möglich nach neun BauGB, Paragraph neun Baugesetzbuch, wo Festsetzungen für Bebauungspläne geregelt worden sind und da hatten Sie schon die Möglichkeiten in früheren Jahren so etwas zu tun. Ich glaube das spielt eine Rolle in Großstädten, wo man zum Beispiel sagt, wir möchten, dass im Innenstadtbereich ab dem ersten Obergeschoss gewohnt wird. Das kann ich mir gut vorstellen. Das gab es schon einmal im BauGBMaßnahmengesetz. In den 90er Jahren hat man es wieder raus genommen. Für Backnang glaube ich nicht, dass es eine Rolle spielt.

Bü: Daran schließt auch meine nächste Frage an. Wie ist denn ein urbanes Gebiet idealerweise gestaltet? Ist es sinnvoll von den Flächenvorgaben in Paragraph sechs a Absatz vier Nummer zwei bis vier der Baunutzungsverordnung Gebrauch zu machen?

S: Also wie ist ein urbanes Gebiet idealerweise gestaltet, das ist eine gute Frage. Es muss so gestaltet sein, wie Sie auch, aus meiner Sicht, ein Allgemeines oder Besonderes Wohngebiet gestalten würden. Das heißt Sie schauen nach der Wohnqualität, Sie schauen nach dem Verhältnis öffentlicher/privater Räume, Sie schauen nach einer guten Gestaltung, nach einer angemessenen Dichte. Sie haben ja auch, das habe ich jetzt völlig unterschlagen, aber wir kommen im zweiten Teil der Frage ja gleich darauf, noch die Möglichkeit die Dichtewerte anzuheben. Die neue Baugebietskategorie sieht ja eine Grundflächenzahl vor statt 0,6 auf 0,8 und vor allem die Geschossflächenzahl auf 3,0. Damit können Sie natürlich Geschosswohnungsbau machen. Und zwar richtig massiven Geschosswohnungsbau. Auch da glaube ich, das ist ein Thema für die Großstädte. In einer Stadt wie Backnang geht es nicht zu sehr drum, jetzt Geschosse ohne Ende auf die Objekte draufzuhauen, sondern es geht darum, eine hohe Lebens- und Wohnqualität zu erzielen. Das heißt, diese Dichte, die jetzt hier vorgegeben ist, müssen wir und brauchen wir in Backnang auch nicht voll ausschöpfen. Das sieht aber zum Beispiel in Stuttgart ganz anders aus. Da können Sie mit einer Geschossflächenzahl von 3,0 natürlich im Innenstadtbereich auch richtig verdichten, da können Sie auch mehrgeschossige Häuser errichten. Und das brauchen Sie dort auch wirtschaftlich aufgrund der hohen Bodenpreise. In Backnang ist diese Anforderlichkeit nicht da. Insofern würde es sich aus unserer Sicht an der Gestaltung der urbanen Gebiete im Vergleich zu heutigen Gebieten, die vergleichbar sind, seien es jetzt Mischgebiete oder seien es auch Wohngebiete, nichts Wesentliches ändern.

Bü: Somit haben Sie schon einen Teil meiner nächsten Frage vorweggenommen. Trotzdem hätte ich da noch eine Frage. Ab

**welcher Größe einer Stadt bietet sich denn ein urbanes Gebiet an,
wenn Sie sagen für Backnang ist es eher nicht sinnvoll?**

S: Es ist schon, es ist schon sinnvoll. Ich will damit aber nur sagen, die Gebietskategorie löst jetzt nicht alle Probleme. Und es gibt aus meiner Sicht auch keine Mindestgrößen. Ich gebe Ihnen ein Beispiel: die Gartenstraße. Die Gartenstraße im Bestand, also die nördliche Talge gegenüber der Oberen Walke hat ein Lärmproblem aufgrund der Gartenstraße und wir können dort eigentlich wohnen in einer Mischgebietskategorie. Wir haben sogar zum Teil dort Bereiche, wo man eigentlich nicht mal mehr in der Mischgebietskategorie wohnen kann. Dort wäre ein urbanes Gebiet sinnvoll, denn wir hätten erstens nicht die Notwendigkeit dort diesen gleichgewichtigen Besatz von Wohnen und Gewerbe schaffen zu müssen, weil das ist keine klassische Gewerbelage dort. Und wir könnten andererseits aber auf die erhöhte Lärmsituation der Gartenstraße Rücksicht nehmen. Auch zum Beispiel in Bezug auf den Edeka und den Lidl gegenüber, was die Parkplatzsituation anbelangt, indem man tagsüber, und da sind ja beide, Edeka und Lidl, in Betrieb, die Lärmwerte um drei dB hochnehmen können. Dort wäre es sinnvoll und dort haben wir beispielsweise auch Flächen, Baulücken, wo wir uns überlegen, jetzt im Moment ganz konkret, dort mit einer Neuausweisung eines urbanen Gebietes zu reagieren. Dort ist es wirklich sinnvoll und es kann zum Beispiel auch gegenüberliegend auf der Oberen Walke sinnvoll sein, Flächen entlang der Gartenstraße mit einem urbanen Wohngebiet tatsächlich zu belegen. Die rückwärtigen Flächen, von der Straße abgewandt, würden wir wieder ganz klassisch als Allgemeines Wohngebiet festsetzen. Aber vorne an der Straße hätten wir jetzt zum einen die Nutzungsmischung, die wir gerne hätten und zum zweiten aber auch die Rücksichtnahme auf erhöhte Lärmwerte. Ich sehe die Gefahr darin, dass manche Kommunen dann meinen, überall wo es laut wird müssen wir trotzdem wohnen. Also ich möchte ja trotzdem noch Wohnqualität schaffen. Und die Leute, die später dort wohnen, die sollen dann auch tagsüber ihren Freisitz, ihren Balkon, ihre Terrasse nutzen

214 können und nicht das Gefühl haben, sie stehen an einer völlig verlärmten
215 Stelle. Also wir dürfen trotz der ganzen Wohnungsnot ein Mindestmaß an
216 Wohnqualität nicht außer Acht lassen. Und das ist dann aber die
217 Verantwortung der Planer vor Ort.

218 **Bü: Ok. Kommen wir nun zu einer etwas theoretischeren Frage.**
219 **Sehen Sie die urbanen Gebiete als eine Umsetzung der Leipzig**
220 **Charta zur nachhaltig europäischen Stadt als Leitbild an?**

221 S: Ja. Ja. Die Charta von Leipzig hat ja im Grunde die nutzungsgemischte
222 Stadt propagiert. Sie hat ja gesagt, wir müssen diese Funktionstrennung
223 von Wohnen und Arbeiten, die ja in den 60er, 70er Jahren insbesondere
224 aufgekommen ist, die müssen wir wieder aufheben. Und die Trennung, die
225 Aufhebung der Funktionstrennung Wohnen und Arbeiten bedeutet ja
226 umgekehrt Stadt der kurzen Wege. Also die Idealvorstellung ist ja, ich
227 arbeite hier und wohne hier. So. Ich hab zumindest theoretisch die
228 Möglichkeit beides miteinander zu verschränken. Das gelingt auch in
229 großen Städten sicherlich gut und in kleineren Mittelstädten, auch wie bei
230 uns in Backnang, ist die Denkweise noch sehr traditionell und scheitert
231 natürlich immer dort, wo wir Industriearbeitsplätze beispielsweise haben
232 und andere Flächenansprüche haben. Und dann wird es automatisch
233 schwierig, nicht nur vom Anlagenlärm, auch vom Verkehrslärm, beides
234 zusammen zu bringen. Aber es ist auf jeden Fall für bestimmte Bereiche,
235 aus meiner Sicht, ein richtiger Schritt. Dieses urbane Gebiet war überfällig
236 und die Kollegen aus den Großstädten, Stuttgart etc., die freuen sich
237 darüber, weil die jetzt endlich in den Innenstadtbereichen ein gutes
238 Instrument haben, um zumindest planerisch kurze Wege zu realisieren.
239 Deshalb guter und aus meiner Sicht auch richtiger Schritt.

240 **Bü: Kommen wir nun zur letzten Frage. Und zwar das urbane Gebiet**
241 **entspricht ja, wie sie gerade schon gesagt haben, dem Konzept Stadt**
242 **der kurzen Wege, was vorsieht, dass Vieles zu Fuß erreicht werden**
243 **kann und unter anderem auch der ÖPNV ausgebaut wird. Sind Sie**
244 **denn der Meinung, dass dieser Gedanke zukünftig Erfolg haben wird,**

**weil doch heutzutage eigentlich das eigene Auto als Statussymbol
gesehen wird und auf diesen Luxus die wenigsten Menschen
verzichten möchten?**

S: Also auch da, glaube ich, gilt wieder die differenzierte Betrachtungsweise. Die Frage Auto Statussymbol ist sehr stark Milieu abhängig. Also junge Menschen, Berufseinsteiger, Akademiker, hoher Bildungsgrad, urbanes Milieu kann und will eher aufs Auto verzichten wie die ländliche Bevölkerung. Ganz einfach deshalb, weil das Auto in der Stadt vergleichsweise teuer ist, ich muss das Auto ja abstellen, ich brauche es auch nicht, weil ich eigentlich mit dem öffentlichen Verkehr alles machen kann. Und in der Stadt hat heute in diesem Milieu das Auto diesen Status verloren. Also in Berlin zum Beispiel hat nur noch jeder dritte junge Mensch überhaupt einen Führerschein. Also junge Menschen sind die bis 25. Mit rückgängiger Tendenz. In den ländlichen Gebieten allerdings ist es weiterhin so, ich bin 18, ich habe ein Auto und das Auto garantiert mir die Freiheit. Es wird also auch in Zukunft beides geben. Es wird die verdichteten Räume geben, die Großstädte, und ich glaube, das ist jetzt so der Trend, den wir ablesen können, die Regionen um die Großstädte werden nach meiner Einschätzung stärker durch die Großstädte selbst geprägt werden wie das bislang der Fall war. Also die Frage, ist das Auto Statussymbol oder nicht, brauche ich es jeden Tag für meine Erledigungen, brauche ich zum Beispiel als Haushalt zwei Autos, wird stärker in das Umfeld der Großstädte reinschwappen als es bisher der Fall war. Das werden wir vielleicht sogar hoffentlich auch in Backnang erleben. Wenn wir weiter rauskommen, wir bleiben jetzt am Beispiel Backnang, und Sie irgendwo in Murrhardt, wo zum Beispiel die S-Bahn Anbindung und der ÖPNV nicht die Qualität hat, wird es noch ganz lange dauern bis auch dort ein Umdenken beginnt. Weil ich einfach aufgrund meiner täglichen Organisation, wie ich mein Leben organisieren kann, kaum eine Alternative hab zur ständigen Verfügbarkeit von Autos. Vielleicht erleben wir einen Zwischenschritt. Wir erleben das Thema wie es so schön heißt „Teil der Stadt besitzen“, wir werden mehr in Richtung

277 Carsharing kommen, wir werden mehr dazu übergehen vielleicht für
278 bestimmte Wegestrecken bestimmte andere Verkehrsträger zu nutzen, wir
279 werden vielleicht mehr mit dem E-Bike unterwegs sein, all das muss man
280 sehen. Aber ein völliges Auflösen des Statussymbols Auto wird es nicht
281 geben. Umgekehrt in den größeren Städten in Verdichtungsräumen wird
282 die Zugkraft des Autos zurückgehen. Und Sie sehen es vielleicht auch
283 daran, die großen Automobilunternehmen denken mittel- bis langfristig
284 nicht mehr so sehr daran, Ihnen ein Auto zu verkaufen. Die verkaufen
285 Ihnen eine Mobilitätsdienstleistung. Und wie auch immer Sie das dann
286 nutzen, vielleicht kaufen Sie kein Auto mehr, Sie mieten sich eines oder
287 Sie mieten sich für den Urlaub ein anderes als das, was Sie für den Alltag
288 brauchen. Sie kaufen sich dann ein verkehrsträgerübergreifendes
289 Mobilitätskonzept, wenn Sie morgens von der Arbeit zum Bahnhof gehen,
290 dann nutzen Sie ein E-Bike, dass Sie sich leihen, dann fahren Sie mit dem
291 ÖV und von der ÖV-Haltestelle zu Ihrem Arbeitsplatz kommen Sie dann
292 möglicherweise zu Fuß. All das kaufen Sie sich ein und das wird das
293 eigene Auto weniger im Vordergrund sein, aber die Wege werden sich
294 dadurch nicht wesentlich reduzieren, das darf man nicht vergessen. Und
295 wenn Sie sich die Prognosen des regionalen Verkehrsplans anschauen
296 der Region Stuttgart, dann sehen Sie, dass die Prognosen bis 2030 nicht
297 davon ausgehen, dass die Wege weniger werden, dass die Wege kürzer
298 werden und dass wir weniger Verkehrsaufkommen haben. Das heißt die
299 Stausituation wird sich nicht wesentlich verändern, weil ja auch das
300 Elektrofahrzeug ein Fahrzeug ist, das im Stau steht. Auch wenn es
301 emissionsfrei im Stau steht.

302 **Bü: Danke, das war sehr informativ. Dann sind wir auch schon am**
303 **Ende von meinem Interview. Ich danke Ihnen noch einmal recht**
304 **herzlich für die Bereitschaft und die aufgewendete Zeit.**

305 S: Vielen Dank Frau Büning. Ich wünsche Ihnen alles Gute für Ihre Arbeit.

306 **Bü: Dankeschön.**

Interview mit Herrn Burkhardt vom Fachbereich Stadtplanung und Vermessung der Stadt Ludwigsburg und Frau Annika Büning am 25.07.2017

1 **Bü: Hallo Herr Burkhardt. Vielen Dank, dass Sie sich für das**
2 **Interview im Rahmen meiner Bachelorarbeit Zeit genommen haben.**
3 **Ich würde sagen, wir fangen gleich an mit der ersten Frage.**

4 Bu: Gut.

5 **Bü: Wie schätzen Sie die Wohnraumsituation in Deutschland,**
6 **Stuttgart beziehungsweise Ludwigsburg ein und welche Meinung**
7 **haben Sie denn zu den Wohnungspreisen?**

8 Bu: Ja gut. Also die ist in Deutschland natürlich sehr unterschiedlich. Also
9 ich gehe jetzt mal auf den Raum Stuttgart Ludwigsburg, da sind die
10 Verhältnisse ähnlich. Also schwierig sag ich mal, wenig bezahlbarer
11 Wohnraum, auch für mittlere Einkommen schon. Ludwigsburg und
12 Stuttgart decken sich da eigentlich in den Bedingungen. Aber Deutschland
13 kann man eigentlich nicht vergleichen, weil da gibt es ja auch
14 strukturschwache Gebiete, die sich gerade, sagen wir mal, entleeren.
15 Sprich wo die Leute wegziehen. Also das, denke ich, kann man mal außen
16 vor lassen. Wir sind nicht Deutschland, sondern wir sind hier der
17 Ballungsraum Stuttgart im Prinzip. Und Wohnungspreise sind natürlich
18 Angebot und Nachfrage und das Angebot ist gering und die Preise hoch.
19 Das liegt aber auch an den Baukosten zum Beispiel und natürlich an
20 denen, sagen wir mal am Angebot, das sehr gering ist und damit können
21 höhere Preise erzielt werden. Also die sind aus meiner Sicht schon sehr
22 am oberen Limit. Im Moment reden wir gerade von Quadratmeterpreisen
23 im Neubau von 4.000 Euro pro Quadratmeter oder noch mehr. Das sind
24 natürlich Preise, die sich jetzt kaum mehr jemand leisten kann. Und
25 Grundstückspreise in Ludwigsburg, die reichen von 400 bis 800, vielleicht
26 sogar 900 Euro pro Quadratmeter Bauland. Das sind schon Zahlen, die
27 schwierig sind für viele Personengruppen. Also generell sind eigentlich die

28 Preise sehr hoch und wir versuchen auch das durch Aktivitäten, die jetzt
29 gestartet worden sind, zu dämpfen oder zu senken.

30 **Bü: Ok. Kommen wir zu Frage zwei. Warum zieht es die Menschen**
31 **Ihrer Meinung nach immer mehr in die Städte? Welche Vorteile sehen**
32 **Sie denn beim Stadtleben gegenüber dem Landleben?**

33 Bu: Ja gut. Also klar, dass vielleicht Familien, die sich ein grünes Umfeld
34 wünschen, vielleicht eher aufs Land wollen oder dort bleiben. Hier ist es
35 natürlich so, dass viele, auch Ältere, die jetzt ihr Häuschen im Grünen am
36 Stadtrand verkauft haben, in die Stadt wollen. Es geht alleine um das
37 Thema Mobilität. Sprich sie sind hier näher am Geschehen, Ärzte, Kultur,
38 Einkaufen. Das ist eigentlich so der, aus meiner Sicht, Hauptbeweggrund,
39 dass die Leute in die Stadt ziehen. Also ich spreche jetzt mal von Leuten
40 nach dem Berufsleben. Dann sind da aber auch Leute, die im Beruf sind,
41 die in die Stadt wollen. Also wir haben ja hier ungefähr 50.000
42 Arbeitsplätze. Davon sind aber nur 30.000 Personen, die reinfahren mit
43 dem Auto. Das heißt 30.000 potenzielle Wohnungssuchende in
44 Ludwigsburg, die hier arbeiten. Das heißt, dass die Leute, die hier
45 arbeiten, eine Wohnung suchen und in die Stadt wollen. Und dann
46 natürlich das Thema Verkehr. Ich sag jetzt mal die Zeit, die man auf der
47 Straße verbringt, die wird immer mehr. Stau und so weiter. Auch gerade
48 im Umfeld hier ist das ein ziemliches Thema und ein Problem. Das heißt
49 die Leute, aus meiner Sicht, suchen natürlich eine gewisse Nähe zum
50 Arbeitsplatz. Also wie gesagt, Freizeit, Gesundheit, Arbeitsplatz, ist denke
51 ich der Antrieb dafür, dass man in die Stadt geht oder in die Stadt kommt.
52 Wir stellen immer wieder fest, dass wenn im städtischen Bereich
53 Wohnungen angeboten werden, sind diese relativ schnell weg.

54 **Bü: Das glaube ich. Kommen wir jetzt zur Thematik des urbanen**
55 **Gebiets. Welche Beweggründe gibt es sich als Stadtverwaltung für**
56 **ein urbanes Gebiet zu entscheiden?**

Bu: Also wie schon gesagt, wir haben uns noch nicht dafür entschieden, weil wir noch keinen Vorteil sehen und auch noch keinen Anwendungsfall. Es könnte sein, dass sich in Zukunft mal so ein Gebiet ergeben wird. Da geht es uns so ähnlich wie denen in Asperg, wozu ich Ihnen gesagt habe, hauptsächlich wird es beim Thema Konversion von Gewerbe zum Beispiel in Wohnen genutzt. Aber wir haben das Problem, dass das bei uns eher nicht der Fall ist. Wir haben auch eine sehr begrenzte Fläche für Gewerbe, das heißt da, wo jetzt im Moment noch Gewerbe ist, das versuchen wir auch zu halten. Das gelingt uns nicht immer, aber wir versuchen es. Also es gibt keine Brachflächen bei uns, sondern es sind alle benutzt. Und deswegen kommt das auch nicht für den Wohnungsbau in Frage und somit auch nicht für das urbane Gebiet so wie jetzt zum Beispiel in Asperg. Es gibt vielleicht in Zukunft Fälle wo man das machen könnte, aber im Moment sehen wir das bei uns nicht. Also im Moment reichen uns die Vorgaben der BauNVO ohne ein urbanes Gebiet. Es könnte natürlich sein, was wir jetzt auch in der Rechtsprechung gesehen haben, dass das Thema Emissionen eine Rolle spielt, weil die Lärmwerte tagsüber ja höher gesetzt werden können. Auch die Nutzungsmischung ist die Idee des urbanen Gebiets. Wenn wir sehen würden, dass sich da etwas Positives gegenüber einem Mischgebiet oder Kerngebiet ergeben würde, dann könnte man das natürlich einsetzen bei uns. Aber im Moment haben wir, ehrlich gesagt, kein Beispiel, wo wir das in Erwägung ziehen, weil es uns keinen Vorteil bringt.

Bü: Hm. Der Gesetzgeber hat ja die urbanen Gebiete mit in die Baunutzungsverordnung aufgenommen, um praktisch vor allem in den Innenstädten auch mehr zu verdichten und mehr Wohnraum zu schaffen. Denken Sie denn, dass das urbane Gebiet eine bedeutende Rolle zur Bekämpfung der Wohnungsnot spielt?

Bu: Nein, ehrlich gesagt nicht, weil es ist ja eine Nutzungsmischung vorgeschrieben. Also ich kann nicht reines Wohnen machen. Interessant ist natürlich oder besser gesagt auf den ersten Blick verlockend die

88 Erhöhung der GFZ auf 3,0, also die Geschossflächenzahl und die GRZ.
89 Aber das Problem, das ich sehe, ist, dass wieder eine Mischung
90 hergestellt werden muss. Es gibt zwar keine Vorgaben wie die Mischung
91 aussehen muss, aber sie muss da sein. Also ich kann nicht sagen, ich
92 mache ein urbanes Gebiet und mache reines Wohnen, das geht nicht.
93 Also das heißt durch die Mischung, die dort gefordert ist, entziehe ich
94 wieder Flächen, die für das Wohnen benötigt würden. Das heißt eigentlich
95 ist dann die GFZ von 3,0 gar nicht nur für das Wohnen nutzbar. Das heißt
96 es ist eher etwas für Innenstädte, aus meiner Sicht, und auch etwas für
97 Bestandsgebiete, die umgebaut werden sollen. Bei uns ist ja die
98 Innenstadt relativ groß und auch durch Satzungen geschützt. Also da geht
99 auch nicht so ohne weiteres eine Nutzungsmischung beziehungsweise
100 wenn, dann muss man es sich genau überlegen. Im Moment haben wir es
101 nicht auf dem Schirm, dass es bei der Wohnungsnot helfen könnte. Also
102 wie gesagt, gerade durch die Bedingung, dass noch andere Nutzungen
103 rein müssen.

104 **Bü: Sehen Sie dann überhaupt Vorteile beim urbanen Gebiet**
105 **gegenüber dem Mischgebiet oder anderen Baugebietskategorien?**

106 Bu: Wir haben uns da in einem Seminar beraten lassen. Ein Vorteil wäre
107 natürlich, dass es im Gegensatz zum Mischgebiet keine Quote gibt. Also
108 sprich das Mischgebiet ist ja nach der reinen Lehre Hälfte Wohnen, Hälfte
109 Gewerbe. Wenn diese Mischung erreicht ist, geht zum Beispiel kein
110 Wohnen mehr, das heißt zu Lasten des Gewerbes. Ein Vorteil vom
111 urbanen Gebiet wäre, wie gesagt wir haben es selbst noch nicht probiert,
112 dass es keine Quote gibt. Das heißt, es muss da sein, aber nicht in einem
113 prozentualen Anteil, der ist nicht festgelegt. Das ist der Vorteil, dass man
114 das ein bisschen lockerer sehen kann. Im Prinzip wäre es eine
115 aufgeweichte Mischgebietsfestsetzung. Nicht die starre Quote Wohnen
116 Gewerbe 50/50, sondern eine Mischung, aber keine Regelung von der
117 prozentualen Seite her. Das wäre der Vorteil, den ich sehe.

118 **Bü: Wie wäre denn für Sie ein urbanes Gebiet idealerweise gestaltet?**

119 Bu: Schwierig, da wir es eigentlich noch nicht verwenden.

120 **Bü: Aber wie könnten Sie sich es vorstellen, wenn es eins gäbe.**

121 Bu: Wenn es eins gäbe... Also Ziel soll ja, das ist ja auch die nächste
122 Frage, die Nutzungsmischung sein. Und da ist natürlich das Thema, was
123 soll dort passieren. Nutzungsmischung, Einkaufen, Gewerbe, Wohnen,
124 Arbeiten, alles zusammen. Das ist natürlich nicht ganz einfach von dem
125 Störgrad her. Also dort müssen dann schon Leute wohnen, die das ganze
126 aushalten. Da kann man dann nicht sagen, ich will jetzt meine Ruhe
127 haben, das wird eher schwierig. Zumal gerade tagsüber die Grenzwerte ja
128 ziemlich hochgesetzt worden sind vom Lärm her. Ideal könnte ich mir
129 schon vorstellen, dass im Erdgeschoss eine gewerbliche oder
130 Einzelhandelladennutzung ist, vielleicht im mittleren Teil irgendwelche
131 Arztpraxen, aber dann oben das Wohnen. Also ich würde schon eine klare
132 Zonierung vornehmen und somit das Wohnen, also die empfindlichere
133 Nutzung nach oben setzen. So könnte ich es mir vorstellen. Durch die
134 GFZ sind natürlich, sagen wir mal, vier bis fünf geschossige Gebäude
135 zulässig. Der Witz ist ja, dass es im Kerngebiet so etwas auch geben
136 könnte, aber es geht ja auch um Stadtrandlagen oder nicht
137 Innenstadtlagen, wo man dann so etwas ansetzen könnte. Zum Beispiel in
138 Asperg ist es auch keine Innenstadtlage, sondern am Rand. Also da sehe
139 ich schon einen Vorteil, dass man es dort machen könnte. Also keine
140 Innenstadt mit Kerngebiet, sondern ein urbanes Gebiet am Rande der
141 Innenstadt. Im Prinzip eine Art Kerngebiet ohne
142 Vergnügungsstättennutzung, nicht in der Innenstadt, sondern woanders.

143 **Bü: Ok. Ab welcher Größe einer Stadt ist das urbane Gebiet denn**
144 **sinnvoll oder welche anderen Aspekte sind zu berücksichtigen?**

145 Bu: Also da sehe ich keine Begrenzung. Vielleicht eher nach unten. Man
146 sieht ja Asperg mit 15.000 Einwohnern macht das auch und man sieht ja
147 bei uns mit 94.000 ist das im Moment nicht interessant. Ich glaube
148 deswegen nicht, dass es eine Faustformel gibt wegen der Größe. Aber ich

sage jetzt mal für einen Ort mit 2.000 Einwohnern ist das sicher nicht
verträglich. Da kommt es ja auch auf die Umgebung an. Ist es eine
städtische Struktur oder nicht. Bei einer dörflichen Struktur kann ich es mir
nicht vorstellen. Es kommt immer auf die Gesamtsituation an.

**Bü: Sehen Sie die urbanen Gebiete als eine Umsetzung der Leipzig
Charta als Leitbild an?**

Bu: Durchaus. Ich habe mir das einmal angeguckt, was da noch so drin
steht. Zum Beispiel die Ziele: Klimaschutz ist auch etwas, also durch die
Vermeidung von Verkehr. Beteiligung ist ein Thema. Dann auch Qualität
und Umfeld. Also das sind durchaus Sachen, die sich dort abbilden. Es ist
nicht alles von der Charta drin, aber gerade dieses
Nutzungsmischungsthema und weg von der Trennung der Nutzungsarten,
also sprich, dass Verkehr vermieden wird, ist, denke ich, durchaus ein
Ansatz, dass man sagt, das kann man miteinander verknüpfen. Natürlich
funktioniert es nur optimal, wenn die Leute dann auch in der Nähe wohnen
in so einem Gebiet. Es bringt ja nichts, wenn die Leute dort wohnen und
dann trotzdem woanders hinfahren. Dann ist ja eigentlich die ganze Idee
obsolet, also geplatzt. Interessant ist es dann, wenn die Leute dann auch
dort arbeiten, wo sie wohnen oder zumindest in der Nähe. Inwieweit das
funktioniert weiß ich nicht, das wird sich zeigen. Das Thema Einkaufen ist
natürlich immer eine wichtige Sache. Es kommt auch darauf an, ob die
Ladengrößen das dann halten. In Asperg ist ja ein Supermarkt direkt
daneben, dann würde es schon funktionieren. Im Endeffekt bilden sich
Teile der Leipzig Charta dort ab, würde ich sagen, gerade diese
technischen Sachen.

**Bü: Ok. Kommen wir jetzt schon zur letzten Frage. Das urbane
Gebiet, wie Sie gerade schon gesagt haben, entspricht dem Konzept
„Stadt der kurzen Wege“, dass eben vieles zu Fuß erreicht werden
kann und der ÖPNV ausgebaut wird. Sind Sie denn der Meinung,
dass dieser Gedanke zukünftig Erfolg haben wird? Weil ja heutzutage
eigentlich das eigene Auto als Statussymbol gesehen wird und ich**

**denke eher die wenigsten Menschen auf diesen Luxus verzichten
möchten.**

Bu: Erstens wo haben Sie diese Information her mit dem Luxus und dem Statussymbol? Also ich habe andere Meinungen gehört und zwar, dass gerade junge Leute sagen, sie brauchen kein eigenes Auto mehr. Die haben eher andere Statussymbole wie das Handy oder Smartphone. Ich glaube auch, wenn die Leute ein Angebot kriegen, bei dem sie ohne Auto auskommen, dann werden sie sich auch nicht unbedingt eines anschaffen. Es gibt vielleicht eine gewisse Altersgrenze, ab der es egal ist, was man für ein Auto hat oder ob man überhaupt eines hat oder eines braucht, also so pauschal würde ich es nicht sehen. Meine Information ist, dass gerade die jüngeren Leute eher auf ein Auto verzichten würden als auf etwas anderes. Und dann ist natürlich die Frage wie attraktiv mache ich denn so ein Gebiet? Sie haben das Thema ÖPNV angesprochen. Wenn der natürlich optimiert und gut ist, dann sind die Leute eher bereit auf ein eigenes Auto zu verzichten aus meiner Sicht. Oder auch das Thema Carsharingmodelle. Wenn die dort in so einem Gebiet platziert sind, dann ist es noch einmal uninteressanter ein eigenes Auto zu haben. Also wie gesagt, das Thema Statussymbol spielt vielleicht nur bei manchen eine Rolle, aber nicht bei allen. Nach meiner Information ist das bei der jüngeren Generation rückläufig. Man muss vielleicht auch einmal überlegen, wo die Leute wohnen. Also wenn es schon problematisch ist, einen Parkplatz zu finden, dann denke ich, nützt das beste Statussymbol nichts, wenn man es nicht unterstellen kann. Ich will sagen, das kommt darauf an, wo man wohnt. Ob es wirklich notwendig ist, ein Auto zu haben. Ich glaube nicht, dass sich manche ein Auto zulegen, damit sie eines haben und zeigen können, das sind wahrscheinlich die wenigsten. Solche gibt es natürlich auch, aber wie gesagt, wir versuchen ja, das durch Mobilitätskonzepte zu optimieren, dass möglichst wenige Fahrzeuge notwendig werden. Das ist unser Ansatz. Und wie gesagt das Thema Carsharingmodelle ist auch ein Wachstumsmarkt. Das ist sicher auch ein Thema, das in Zukunft weiter interessant sein wird, auch für uns. Aber wie

212 gesagt, so pauschal sehe ich das nicht. Also der Gedanke wird Erfolg
213 haben, so war ja die Frage. Weil nur in Verbindung mit dem ÖPNV und
214 dem Carsharing die Leute auf ein eigenes Auto verzichten können, wenn
215 es auch erschwert wird ein Auto zu erhalten. Aber das ist auch eine Frage
216 des Geldes. Dazu denke ich, ist es eine Chance, dass gerade diese
217 urbanen Gebiete die Mischung dann bieten. Da braucht man nicht
218 unbedingt ein Auto. Und wenn ja, dann Carsharing und der ÖPNV-
219 Anschluss, das ist natürlich auch wichtig. Das müssen wir dann
220 optimieren. Also dieses Prinzip könnte es schon unterstützen, dass man
221 weniger Fahrzeuge in der Stadt hat. Aber das wird sich zeigen in der
222 Zukunft.

223 **Bü: Ja das sehe ich auch so. Gut, dann wären wir schon am Ende.**
224 **Ich danke Ihnen noch einmal für die Zeit und den Aufwand, den Sie**
225 **sich gemacht haben.**

226 Bu: Gerne.

Anlage 3

Ergebnisprotokoll vom Interview mit dem Amtsleiter vom Stadtplanungsamt der Stadt Backnang Herrn Stefan Setzer am 17.07.2017

Herr Setzer schätzt die Wohnraumsituation in Deutschland je nach Region sehr unterschiedlich ein. In ländlichen Gebieten sieht er diesbezüglich weniger Probleme als in den städtisch strukturierten Gebieten. In der Region Stuttgart beispielsweise sei die Nachfrage nach Flächen sehr hoch, es seien aber nur geringe Siedlungsflächen vorhanden und schon gar keine billigen. In Backnang sehe es wiederum ein wenig anders aus. Hier seien genügend Wohnbauflächen vorhanden, es fehle aber an bezahlbarem Wohnraum. Dies liege generell daran, dass dieser nicht von privaten Unternehmen errichtet wird, sondern von öffentlich finanzierten Wohnungsbauunternehmen. Die Problematik und den Nachholbedarf habe die Stadt Backnang erkannt und setzt sich heute, wie auch in den kommenden Jahren für die Verbesserung der Situation ein. Die Wohnungsbaupreise in der Region steigen seit etwa zwei Jahren. Für Alleinverdienende, die mehr als eine Zweizimmerwohnung oder alleinstehende Mütter, die ebenfalls eine große Wohnung benötigen ist dies sehr problematisch.

Das Wohnen in der Stadt ist laut Herrn Setzer deshalb attraktiver als auf dem Land, da es hier eine größere Infrastruktur, mehr Arbeitsplätze und ein vollständiges Bildungsangebot gibt. Insbesondere sind Angebote der Kinderbetreuung, Einkaufsmöglichkeiten, andere Versorgungseinrichtungen und ein ausgebauter ÖPNV vorhanden. Auf dem Land spart man zwar einen Teil der Baukosten, hat aber höhere Lebensunterhaltungskosten aufgrund des notwendigen Pendelns, wofür auch mehr Zeit aufgebracht werden muss. Städte ab 30.000 Einwohnern findet Herr Setzer hoch attraktiv. Zum einen weisen sie noch einen ländlichen Charme auf, zum anderen verfügen sie jedoch über eine komplette Infrastruktur wie es auch größere Städte tun.

Als Grund, warum der Gesetzgeber die urbanen Gebiete eingeführt hat, sieht der Amtsleiter des Stadtplanungsamtes in Backnang die für den Wohnungsbau unzureichenden Mischgebiete an. Mit ihnen ist es nicht möglich in Innenstädten verdichteten Wohnraum zu schaffen, da es gar nicht so viel nicht störendes Gewerbe wie beispielsweise Architekturbüros oder Arztpraxen gibt, die den Anteil von 50 Prozent der vorgegebenen Nutzungsmischung decken würden. Aufgrund der nicht vorgegebenen Nutzungsmischung in der neuen Baugebietskategorie kommen nun mehr Flächen für eine Besiedlung in Betracht, da ab jetzt auch ein Verhältnis zwischen Wohnen und Gewerbe von 80 zu 20 möglich sei. Als einen weiteren Vorteil der urbanen Gebiete sieht er die Erhöhung der Lärmwerte tagsüber um drei dB(A), was eine wahrnehmbare Verdopplung des Lärms bedeutet. Ebenfalls gibt es nun die Möglichkeit Wohnungen in bestimmten Geschossen oder Bereichen in Gebäuden zwingend festzusetzen oder ganz auszuschließen. Zudem könne man mit den neuen Festsetzungen der Geschoss- und Grundflächenzahl richtig massiven Geschosswohnungsbau betreiben. Allerdings ist Herr Setzer nicht der Meinung, dass dadurch die Wohnungsnot weitestgehend gelindert wird. Das Problem liege, zumindest in Backnang, nicht an den nicht ausreichend vorhandenen Flächen, sondern beim bezahlbarem Wohnraum, der zur Zeit ausschließlich von kommunalen Trägern bereitgestellt wird, die gar nicht in der Lage sind, dem Bedarf gerecht zu werden.

Für die ideale Gestaltung eines urbanen Gebiets ist für Herrn Setzer die Lebensqualität sowie das Verhältnis zwischen öffentlicher und privater Räume und eine angemessene Dichte von großer Bedeutung. Die vorgegebene Dichte in Backnang voll auszuschöpfen erachtet er als nicht sinnvoll, denn es soll eine gute Wohnqualität erreicht werden und keine Geschosse ohne Ende gebaut werden. In Stuttgart, einer Großstadt, beispielsweise sehe das aber schon wieder ganz anders aus. Hier mache es durchaus Sinn, da es hier nur so möglich ist, die Innenstädte mit mehrgeschossigen Gebäuden zu verdichten. Trotzdem sollte man jetzt

nicht meinen, überall dort, wo es laut ist, ist noch auch Wohnen möglich. Eine ausreichende Wohnqualität, sodass die Menschen ihre Terrasse oder ihren Freisitz nutzen können, sollte immer noch garantiert sein.

In Backnang sei ein urbanes Gebiet in der Gartenstraße denkbar. Dort haben sich unter anderem die Lebensmitteldiscounter Lidl und Edeka angesiedelt, das Gebiet stellt jedoch keine klassische Gewerbelage dar. Aufgrund dessen wäre es dort von Vorteil, da der gleichgewichtige Besatz von Gewerbe gegenüber dem Wohnen nicht eingehalten werden müsste. Zudem sind die Lärmwerte aufgrund der Parkplätze der Discounter in diesem Gebiet erhöht.

Laut Herrn Setzer entsprechen die urbanen Gebiete insofern der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, dass sie das Konzept der Stadt der kurzen Wege verfolgen. Durch die Aufhebung der Trennung von Wohnen und Arbeiten werden automatisch kurze Wege erzeugt. Ziel ist es, in einem Gebiet sowohl zu arbeiten, als auch zu wohnen.

Eine bestimmte Stadtgröße, ab der ein urbanes Gebiet sinnvoll ist, gibt es für Herrn Setzer nicht. Jedoch ist er der Meinung, dass besonders die Großstädte von der neuen Baugebietskategorie profitieren.

Bei der Frage, ob das Auto als Statussymbol gesehen wird und somit unverzichtbar ist, differenziert Herr Setzer nach städtischen und ländlichen Regionen. Auf dem Land braucht man das Auto, um eine gewisse Mobilität zu garantieren. Hier gibt es so gut wie keine Alternative. In der Stadt gibt es hierfür den ÖPNV und der Besitz eines Autos ist vergleichsweise teuer, da auch die Abstellmöglichkeit bezahlt werden muss. In Berlin beispielsweise besitze nur noch jeder dritte Mensch unter 25 Jahren überhaupt einen Führerschein. Aufgrund dessen gilt das Auto in der Stadt immer weniger als Statussymbol. In Zukunft könnten eventuell häufiger das E-Bike, Carsharingmodelle oder Elektroautos zum Einsatz kommen. Laut der Prognose des regionalen Verkehrsplans der Region Stuttgart, die Herr Setzer im Interview erwähnt, werden die Wege bis 2030

jedoch nicht kürzer und auch das Verkehrsaufkommen wird sich bis dahin nicht reduzieren.

**Ergebnisprotokoll vom Interview mit Herrn Albrecht Burkhardt vom
Fachbereich Stadtplanung und Vermessung der Stadt Ludwigsburg
am 25.07.2017**

Herr Burkhardt sieht die Wohnraumsituation in Deutschland als sehr unterschiedlich an, da es auch strukturschwache Gebiete gibt, die einen Bevölkerungsrückgang aufweisen. Im Raum Stuttgart/Ludwigsburg gestaltet sich die Wohnraumsituation schwierig. Das Angebot an bezahlbarem Wohnraum sei gering und die Preise hoch, selbst für Personen mit einem mittleren Einkommen. In Ludwigsburg beispielsweise liegt der Quadratmeterpreis für einen Neubau bei mindestens 4.000€. Der Quadratmeter Bauland liegt zwischen 400 und 900€. Seiner Meinung nach ist dies ausgesprochen hoch und befindet sich am oberen Limit.

Die Tatsache, dass immer mehr Menschen in der Stadt leben möchten, kann Herr Burkhardt auch am Beispiel der Stadt Ludwigsburg bestätigen. Freie Wohnungen seien immer schnell vergriffen. Als Beweggrund für die Landflucht sieht er die Mobilität in der Stadt an. Hier seien die Menschen näher am Geschehen und Ärzte, Einkaufsmöglichkeiten, etc. sind schneller und einfacher zu erreichen.

Die urbanen Gebiete eignen sich vor allem zur Umwandlung von ehemaligen Gewerbegebieten, wenn Wohnraum benötigt wird. In Ludwigsburg allerdings sei die Fläche für Gewerbe schon sehr begrenzt. Weitere Vorteile sieht Herr Burkhardt bei den erhöhten Lärmwerten tagsüber und der funktionalen Nutzungsmischung. Da es in der Stadt Ludwigsburg zur Zeit jedoch keine Brachflächen gibt und ihnen die bisherigen Vorgaben der Baunutzungsverordnung für den Wohnungsbau reichen, also kein Vorteil für die Stadt Ludwigsburg gegenüber einem Misch- oder Kerngebiet gesehen wird, zieht die Stadt ein urbanes Gebiet (noch) nicht in Erwägung.

Herr Burkhardt sieht die Einführung der urbanen Gebiete in die Baunutzungsverordnung nicht als entscheidendes Mittel zur Bekämpfung

der Wohnungsnot an. Zwar wurde die Geschoss- und Grundflächenzahl erhöht, aber es ist dennoch eine Nutzungsmischung vorgeschrieben. Zwar ist nicht festgesetzt in welchem Verhältnis die einzelnen Nutzungen zueinander stehen müssen, was er als sehr positiv beispielsweise gegenüber dem Mischgebiet erachtet, jedoch muss eine Mischung vorhanden sein. Somit ist es nicht möglich, in einem urbanen Gebiet reines Wohnen auszuführen, was wiederum bedeutet, dass einige Flächen nicht für den Wohnungsbau genutzt werden können.

Die Menschen, die in einem urbanen Gebiet wohnen, müssen sich darüber bewusst sein, dass es dort lauter ist, als in beispielsweise in einem Allgemeinen Wohngebiet. Aufgrund dessen würde Herr Burkhardt im urbanen Gebiet eine klare Zonierung vornehmen. Somit wäre es seiner Meinung nach sinnvoll, im Erdgeschoss gewerbliche Nutzungen unterzubringen, im Obergeschoss zum Beispiel Arztpraxen und in den höheren Geschossen (da durch die hohe GFZ vier bis fünf geschossige Gebäude zulässig seien) das Wohnen, da es hier am ruhigsten ist.

Ein Zusammenhang zwischen der Stadtgröße und der Festsetzung eines urbanen Gebiets sei nicht gegeben. Zwar kann Herr Burkhardt sich kein urbanes Gebiet in einer dörflich strukturierten Region vorstellen, aber es kommt für ihn auf die Gesamtsituation an. In der Gemeinde Asperg mit rund 15.000 Einwohnern beispielsweise ist ein urbanes Gebiet ausgewiesen und in Ludwigsburg mit ca. 94.000 Einwohnern kommt es zur Zeit nicht in Frage.

Mit der Einführung der urbanen Gebiete werden Teile der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt umgesetzt. Dies bestätigt Herr Burkhardt. Vor allem im Klimaschutz durch die Vermeidung von Verkehr, indem die Trennung zwischen Wohnen und Arbeiten aufgehoben wird und eine Funktionsmischung entstehen soll, sei das urbane Gebiet mit der Leipzig Charta vereinbar.

Daran anknüpfend sieht Herr Burkhardt sogar eine große Chance in den urbanen Gebieten für den Verzicht auf das eigene Auto, sofern zum einen ein guter ÖPNV vorhanden ist, welcher durch Carsharingmodelle ergänzt wird, und zum anderen die Wege zwischen Wohnen und Arbeiten relativ kurz gehalten werden. Denn wenn die entsprechenden Möglichkeiten vorliegen, auf ein eigenes Auto verzichten zu können, würden diese von den Menschen auch gerne angenommen werden. Das Auto sieht er nur vereinzelt als ein Statussymbol an, auf das nicht verzichtet werden kann. Vor allem die jüngeren Generationen hätten mittlerweile andere Statussymbole wie beispielsweise das Smartphone.

HAUPTSACHE MITTENDRIN

Die Menschen zieht es in die Metropolen – Bürger, Politiker und Investoren ringen um bezahlbaren Wohnraum

Von Florian Gäßgen

Es war im vergangenen Juni, als Gita Datta es geschafft hatte. Endlich mehr Platz, endlich raus aus der kleinen Zweieinhalb-Zimmer-Wohnung, endlich einen Garten. Mit ihrem Mann und ihrem kleinen Sohn zog die Fernsehjournalistin in die Vorstadt, weg aus dem Hamburger Szeneviertel Ottensen, hinaus ins grüne Sasel, in ein „fantastisches Haus“. Zur Miete. Toll eigentlich.

Aber es war: ein Kompromiss. Denn Gita Datta liebt die Stadt. Zwei Jahre lang hatten sie nach einer bezahlbaren Wohnung gesucht, zum Mieten, zum Kaufen. Es gab nur we-

nig, und was ihnen gefiel, bekamen sie nicht. Oder es war zu teuer.

Jetzt also: Sasel. Wunderschön sei es dort, erzählt die 37-jährige. Aber sie sagt auch, dass sie den Garten unter der Woche kaum nutze, weil sie in der Stadt arbeite. Dass die ständige Fahrerei mit dem Auto sie nerve. Dass sie es vermisse, einfach mit dem Rad durchs Viertel zu streifen, schnell beim Vietnamesen etwas zu essen, Leute zu sehen. „In der Stadt sind immer Menschen auf der Straße“, sagt sie. „In Sasel geht es ruhiger zu.“ Für Datta zu ruhig. „Im Herzen ist es doch die Stadt“, sagt sie. ➤





ZUFLUCHT

Berlin, mit Blick auf den Fernsehturm

Seit 2011 wächst die deutsche Bevölkerung wieder, aber das Wachstum ist ungleich verteilt. Die Städte profitieren, die ländlichen Regionen verlieren



MARKTPLATZ

Hamburg, Isemarkt

In der Stadt, mit ihren Unternehmen und Universitäten, gibt es mehr Jobs – und mehr Möglichkeiten, den Verdienst auszugeben

Wie Datta geht es vielen. Alle wollen ins Herz der Metropolen, vor allem nach Hamburg, München und Berlin. Mittlerweile sind es so viele, dass Bürger, Bürgermeister und Spekulanten ein gigantisches Deutschland-Monopoly um Mieten, Immobilien, Straßenzüge und Viertel spielen. Die Verdrängung bedroht das Wesen der Stadt, ihre Vielfalt. Und dabei hat das Spiel gerade erst so richtig begonnen.

Dass Großstädte vor allem die Jungen anziehen, war schon immer so. Auch früher gingen sie in die Stadt, um zu studieren, zu arbeiten, der Langeweile zu entrinnen oder der Mutter. Nur: Irgendwann, spätestens wenn die Kinder geboren waren, zogen sie wieder weg. An den Rand. Nicht weil es billiger war. Sie fanden es besser. Mehr Platz! Der Garten! Die Luft! Landlust pur und die Staatsoper nur ein paar S-Bahn-Stationen entfernt. Der Traum der vorherigen Generation hieß: Suburbia.

Vorbei.

Heute ziehen die Jungen ins Zentrum – und bleiben. Weil es mehr Jobs gibt und die Kinderbetreuung oft besser ist. Weil die Wege kürzer sind, man in Zeiten von City-Bikes und Carsharing nicht einmal mehr ein eigenes Auto braucht und sich die verfluchte Pendelei erspart. Und weil auch das Lebensgefühl ein anderes ist. Offener. Ob du nun schwul bist, lesbisch oder doch hetero, mit Kind oder ohne, mit klassischer Familie oder doch eher Patchwork – in der Stadt gilt: leben und leben lassen, auf Wunsch anonym. Stadtluft macht frei, hieß es im Mittelalter. Das gilt bis heute. Jeder, der in diesen Frühlingstagen durch den Englischen Garten streift, durch den Berliner Mauerpark oder die Hamburger Sternschanze, kann das erleben.

„Trotz der Digitalisierung, trotz Facebook, Google und der digitalen Medien suchen die Menschen offenbar so etwas wie eine nachvollziehbare, fühlbare Gemeinschaft, besondere kulturelle Erlebnisse. Und all das finden sie in der Stadt“, sagt Mark Michaeli, Professor für „Sustainable Urbanism“, für nachhaltige Stadtentwicklung, an der Technischen Universität München. In der Stadt sieht man die anderen. Man sieht: die Vielfalt.

Voller, enger, immer teurer

Und so wachsen die Citys von Jahr zu Jahr. Forscher sprechen von einer „Reurbanisierung“. Während ländliche Regionen – Oberfranken etwa, Nordhessen und die Südwestpfalz – Einwohner verlieren, zum Teil in rasantem Tempo, gewinnen die Ballungsräume hinzu. Von „Wachstumsinseln“ schreiben Forscher des Berlin-Instituts für Bevölkerung und Entwicklung. Andere sprechen von „Schwarmstädten“. Alle Bevölkerungsprognosen zeigen: Der Trend verfestigt sich. Berlin soll bis 2030 um rund 250 000 Menschen wachsen, auf dann 3,75 Millionen Einwohner, Hamburg um 100 000 auf 1,85 Millionen, München um 230 000 auf 1,72 Millionen.

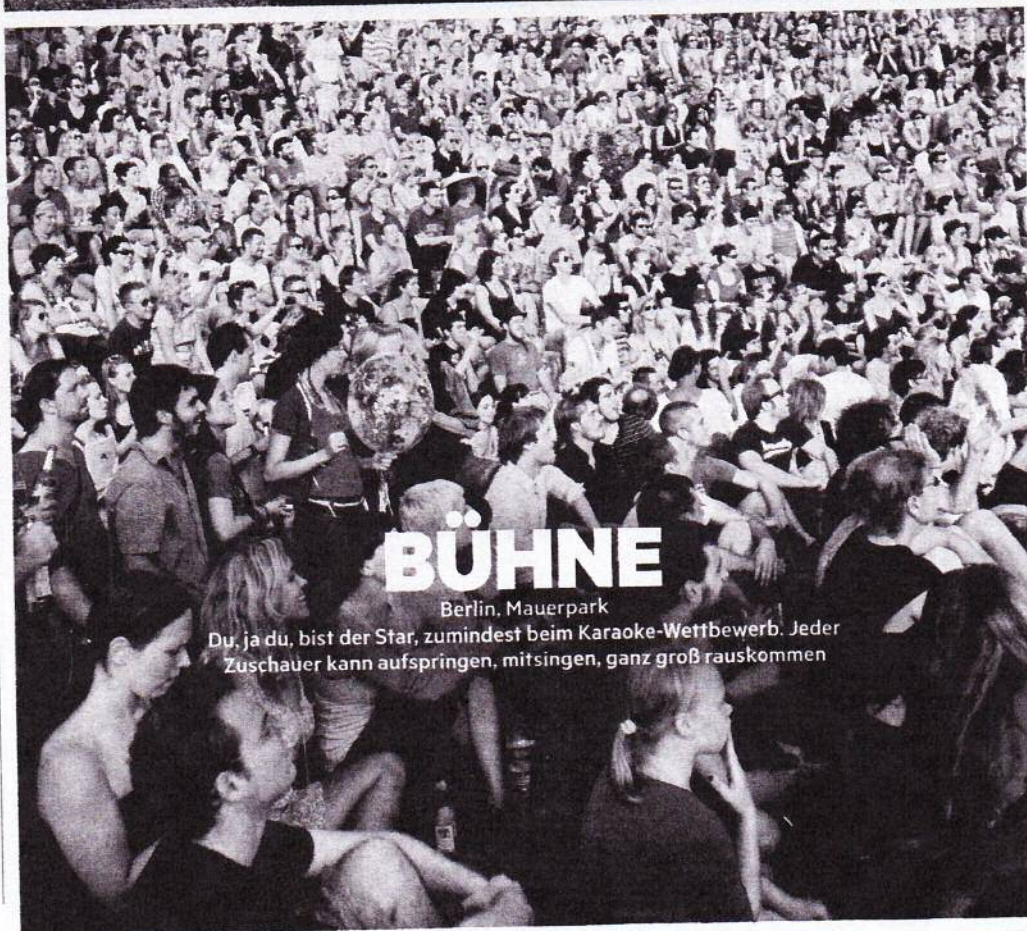
Weil alle in die Stadt wollen, wird es dort enger, voller – und vor allem: teurer. Seit Jahren steigen die Mieten. In Berlin nach Angaben der Immobilienberater von JLL auf eine durchschnittliche Angebotsmiete von 8,95 Euro pro Quadratmeter, in Hamburg auf 10,85 Euro. Das Kapital sucht Rendite, Geld ist billig wie nie. Große und kleine Anleger investieren in Betongold. Wer kaufen will, zahlt in Berlin im Schnitt 2900 Euro pro Quadratmeter, in Hamburg 3720 Euro. Die Reichen machen Druck auf die Ärmern. In den ►



RUHEZONE

München, Gärtnersplatz

Dieser Freizeitwert! Ein paar Meter zum Viktualienmarkt, ein paar Meter zur Isar, ein bisschen extravagant. Schön. Und irrsinnig teuer



BÜHNE

Berlin, Mauerpark

Du, ja du, bist der Star, zumindest beim Karaoke-Wettbewerb. Jeder Zuschauer kann aufspringen, mitsingen, ganz groß rauskommen



Münchner Zustände: Ulrich Kurzawa und seine Frau Sabine verdienen gut – aber zu viel, um Anspruch auf Förderung zu haben, und zu wenig, um sich in der Stadt etwas Neues leisten zu können

urbanen Ballungsgebieten stellt sich die soziale Frage so dringlich wie sonst nirgends in Deutschland. Wem gehört die Stadt? Wer soll sich das Leben dort leisten können?

In München kann man sehr wohlhabend sein und auf dem Wohnungsmarkt dennoch zu den Ärmern zählen. Nirgendwo ist der Druck so hoch wie hier. Wer kaufen möchte, muss mit einem Quadratmeterpreis von 5590 Euro rechnen, in guten Lagen gern auch mal mit 10 000 Euro und mehr. Und für eine Mietwohnung zahlen Suchende 15,65 Euro pro Quadratmeter. Im Schnitt! Die Folge: Selbst Gutverdiener geraten in Bedrängnis. „Die Politik kümmert sich um die Geringverdiener, und die Reichen finden ohnehin immer etwas“, sagt Beatrix Zurek, Vorsitzende des Mietervereins München. „Aber die Menschen in der Mitte bleiben auf der Strecke. Der Marktmechanismus funktioniert nicht mehr so, dass für sie in München bezahlbarer Wohnraum vorhanden ist.“ Zwar gibt es Förderprogramme, nach dem „München-

Modell“ wird etwa eine fünfköpfige Familie mit einem jährlichen Bruttoeinkommen von bis zu 83 000 Euro bei den Wohnkosten unterstützt. Aber auch das reicht nicht mehr, um selbst überdurchschnittlich verdienenden Menschen das Leben in München zu ermöglichen. Zurek beobachtet: „Die Mittelschicht wird zerrieben.“

Ulrich Kurzawa gehört zu dieser Mittelschicht. Fast sein ganzes Leben hat der Marketingberater in München verbracht. Der 39-Jährige ist hier aufgewachsen, hat seine Banklehre in der bayerischen Hauptstadt absolviert. Vor 15 Jahren, während des Studiums, ist er in eine 80-Quadratmeter-Altbauwohnung im Stadtteil Neuhausen gezogen. Dort lebt er auch heute noch mit seiner 36 Jahre alten Frau Sabine und seiner 19 Monate alten Tochter Emily. Aber irgendwann soll ein zweites Kind kommen, und dann wird's zu eng. Die Kurzawas wollen eine andere Wohnung. Nur: wie?

Seit etwa zwei Jahren suchen sie jetzt. Der erste Besuch auf einem

Onlineportal war ein „Schreckmoment“, sagt Ulrich Kurzawa. Statt der derzeit knapp tausend Euro Warmmiete müsste er für vier Zimmer in vergleichbarem Standard und ähnlicher Lage das Doppelte investieren. Die Genossenschaft, bei der er Mitglied ist, hat keine Wohnungen mit mehr als drei Zimmern, und für das München-Modell sind sie zu wohlhabend.

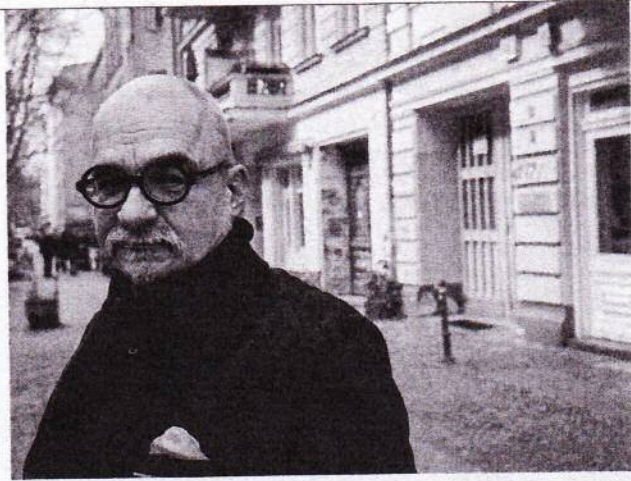
In München ist viel nicht genug

Auch eine Immobilienmesse hat die Familie schon besucht, schließlich könnte Kaufen durchaus eine Option für sie sein. Und sie haben auch Geld zur Seite gelegt und würden einen Kredit bekommen, doch nicht in der Höhe, die man in München für eine Wohnung nun mal braucht. „Die entscheidende Hürde ist das Eigenkapital“, sagt Kurzawa, „und dabei gehören wir mit unseren zwei Akademikerjobs noch zu den Bessergestellten.“ Auch seine Frau arbeitet, 60 Prozent Teilzeit in einer IT-Abteilung. „Um uns eine Wohnung mit dem jetzigen Standard leisten zu können, müssten wir sehr weit rausziehen.“

Doch die Möglichkeit, aufs Land zu übersiedeln, haben die Kurzawas bisher immer verworfen. „Ich glaube, wir tauschen dann die einen Probleme gegen die anderen“, sagt er. Was sie an Miete einsparten, käme an Fahrtkosten und Zeit wieder drauf. Sie haben beide ihre Jobs in der Stadt, die Eltern und Schwiegereltern wohnen hier. Und außerdem – Kurzawa und seine Frau hängen am Stadtleben. Er sagt: „Ich schau zwar gern ins Grüne, aber das reicht mir am Wochenende.“ Noch hat er Hoffnung, dass sich irgendwann doch eine Lösung auftut. ➤

Babyboom 17 280

So viele Kinder wurden 1966 in München geboren, das bisherige Rekordjahr. Voraussichtlich ab dem Jahr 2020 wird dieser Höchstwert geknackt werden. 1,2 Millionen Menschen lebten 1964 in der Stadt, 2020 werden es über 1,6 Millionen sein



My Kiez is my Castle. Detlev Kretschmann ist in Berlin-Kreuzberg aufgewachsen – und wehrt sich dagegen, dass Spekulan-ten die Mietpreise in die Höhe treiben

Bis dahin bleibt nichts als: sparen. Und dann kaufen. Irgendwann. Irgendwie.

Während in München selbst die wohlhabende Mittelschicht sich die Stadt nicht mehr leisten kann, ist die Situation in Berlin anders, aber nicht weniger konfliktträchtig. Dort ist es genau die wohlhabende Mittelschicht der Kurzas, die kauft, Preise treibt – und so die sehr eigenen Berliner Großstadtmilieus gefährdet.

Graefekiez in Kreuzberg. Die Diefenbachstraße ist eine besonders hübsche Allee. Große Platanen, breite Bürgersteige, Gründerzeithäuser mit Schmuckfriesen, viele kleine Kneipen und Cafés. Der Landwehrkanal ist nur ein paar Schritte entfernt, die U-Bahn auch. So möchte man wohnen: mittendrin, grün, ruhig und doch lebendig.

Die große Verdrängung

Detlev Kretschmann ist in der Diefenbachstraße geboren. Fast sein gesamtes Leben lang wohnte er in Kreuzberg, seit 17 Jahren sogar wieder in „seiner“ Diefenbachstraße. 499 Euro warm zahlt er für die 63-Quadratmeter-Wohnung im Hinterhaus: drei Zimmer, Küche, Bad und ein Mini-Garten.

Das hier ist sein Kiez, hier kennt er jeden Stein. „In der Eckkneipe wurde mein Großvater verhaftet, weil er schlecht über Hitler redete. Zwei Hinterhöfe weiter stand eine Kuh, da schickte meine Mutter mich zum Milchholen hin.“ Mit sechs Jah-

ren wurde er Kreuzberg-Meister im Rollerfahren. Später, als Hauptschullehrer, bereitete Detlev Kretschmann Einwandererkinder aufs Kreuzberger Leben vor.

Und dann der Schock: 2009 wird sein Haus zum Verkauf angeboten. 200 Kaufinteressenten drängen sich im Hof. Er erzählt ihnen von Ratten und Schwammsanierung. Da sind die meisten gleich wieder weg. Aber einer kauft natürlich doch. Ein neuer Besitzer. Was der wohl vorhat?!

Detlev Kretschmann ist ein Kämpfertyp, immer fesch, immer in Schwarz. Seine 67 Jahre sieht man ihm nicht an. Und weil ihm so leicht keiner Angst machen kann, nimmt er die Sache in die Hand und schreibt einen Brief an alle Nachbarn: „Wir haben einen neuen Hauseigentümer.“ Und: „Wir treffen uns erst mal bei mir in der Küche.“

Schon bald sitzen 25 Leute bei ihm, alle verunsichert und voller Angst. 12 000 Euro Abfindung hat der Eigentümer denen angeboten, die freiwillig rausgehen aus ihrer Wohnung. Einige werden schwach und nehmen das Geld. Für Kretschmann kommt das nicht infrage. Er bleibt und erträgt die „Modernisierungsmaßnahmen“: die neuen Balkone, die sein Wohnzimmer verschatten, die Nutzung der Nachbarwohnungen als Ferienapartments, die überquellenden Mülltonnen, den Partylärm, die Menschen, die vom Balkon in seinen Garten pinkeln.

Doch am schlimmsten sind die Besichtigungen. Seit drei Jahren lassen die Kaufinteressierten nun durch seine Wohnung, gucken, mäkeln, nerven ihn. „Man muss die reinlassen“, sagt Kretschmann. Immerhin hat er durchgesetzt, dass sie nur einmal in der Woche zu festgesetzten Zeiten kommen und sich vorher mit vollem Namen anmelden müssen. Wenn einer unfreundlich ist, erlaubt er es sich, den Ausweis zu kontrollieren oder ihn zum Schuheausziehen zu nötigen. Kretschmann kennt seine Rechte.

Käufer einer Wohnung im Graefekiez können bis zu 15 Prozent Mietsteigerung erwarten, neun Prozentpunkte mehr als im übrigen

Berlin. Klar, dass sich die Kunden da gern durch Kretschmanns Wohnung drängen. Sie wird im Internet für 159 125 Euro angeboten. Allerdings mit Fotos, die nicht seine Wohnung zeigen, sondern ein leeres, frisch renoviertes Objekt mit blinkendem Parkettboden in einem höher gelegenen Stockwerk. „Schmuckstück im Graefekiez“ nennt die Immobilienfirma das Haus inzwischen. Als „gutbürgerliches ‚Kaiserzeithaus‘“ führt sie es auf ihrer Website.

Kretschmann sagt, dass er schon so einiges in Sachen Gentrifizierung miterlebt habe. Aber so richtig schlimm sei es erst nach der Finanzkrise geworden. „Was da jetzt abläuft, ist der Hammer! Es gibt fast nur noch Wohnungen, Geschäfte und Kneipen, die sich der Normalverdiener nicht mehr leisten kann“, sagt er. Elf Euro pro Quadratmeter gelten als „bezahlbare Miete“. Die große Verdrängung läuft, und die ist, so Kretschmann, „zum Kotzen“.

Aber Detlev Kretschmann ist nun mal ein Kämpfer, und so hat er mit anderen Kämpfern die Initiative „Mietenvolksentscheid“ gegründet. Sie fordern ein „Gesetz über die Neuausrichtung der sozialen Wohnraumversorgung in Berlin“ und die „Förderung von Neubauten mit niedrigen Mieten“. Bis Ende Mai brauchen sie 20 000 Unterschriften. Zur Wahl 2016 soll dann alles zur Abstimmung vorliegen. Der Berliner Senat behauptet, die Umsetzung der Forderungen würde 3,3 Milliarden Euro kosten.

Ob es nun um Milliarden geht oder um Millionen: Für die Kommunen und ihre Regierungen ist der Boom eine Herausforderung, städteplanerisch und sozialpolitisch. Zwei Gruppen wachsen überproportional: die ganz Jungen und die ganz Alten.

In München sollen 2020 mehr Kinder geboren werden als zur Spitzenzeit des Babybooms in den Sechzigern. Kindergärten und Schulen, Wege und Straßen müssen geplant werden. Vor allem aber bedeutet es für die Politik, das Wohnungsproblem endlich anzugehen, zu entscheiden, wie stark sie in den Markt eingreift, mit Sanierungsverbo- ➤

ten, mit sozialen Erhaltungsverordnungen, mit Fördergeld. Die Politik muss: Wohnraum schaffen, bauen, fast um jeden Preis.

In Hamburg hat sich der SPD-Mann Olaf Scholz als Baumeister profiliert und mit dem Versprechen von immer mehr Wohnraum schon die zweite Wahl gewonnen. 2013 wurden an der Elbe erstmals über 6000 Wohnungen in einem einzigen Jahr hochgezogen. Außerdem hoffen die Politiker auf einen Schub durch die Bewerbung für die Olympischen Spiele 2024. Doch während Hamburg auf den innerstädtischen Ausbau setzt, gibt es in München nur noch wenige freie Flächen. Die Stadt muss mit den Umlandgemeinden ins Geschäft kommen oder immer höher bauen. Immer dichter.

Mark Michaeli, der Münchner Professor, sagt, die Bürger müssten sich damit anfreunden, dass in den Städten immer mehr verdichtet werde. Häuser müssten näher zusammenrücken, Menschen möglicherweise auch auf Ansprüche verzichten. „Immobilienverwertung funktioniert immer auf Basis der Idee, dass es ein Einzelglück gibt“, sagt Michaeli. „Aber dafür sind Städte nicht erfunden worden. Stadt ist die Aufforderung, sich intensiv mit seinen Nachbarn auseinanderzusetzen. Und das ist nicht immer lustig.“ Die Herausforderung sei, die Stadtarchitektur effizient und trotzdem attraktiv zu gestalten. Experimentelle Wohn- und Eigentumsmodelle müssten flexibler gehandhabt und gefördert werden.

Neue Heimat mit Quietschkurve

Im Hamburger Stadtteil Altona haben sie diesen Ratschlag beherzigt und wagen ein Experiment. Hier, in zentraler Lage auf einem Gelände, das früher zum Teil von der Bahn, zum Teil von einer Brauerei genutzt wurde, mitten zwischen den Stadtvierteln Ottensen und Altona-Nord, wird in den nächsten Jahren ein ganz neuer Stadtteil wachsen: die Mitte Altona.

Auf einer Fläche von 26 Hektar sollen hier in den kommenden Jahren rund 3500 neue Wohnungen entstehen, mit einem Park, Gewer-



be, einer Stadtteilschule. Gemeinsam mit drei Investoren entwickelt die Stadt das Viertel – und macht klare Vorgaben zur Nutzung.

Vorgesehen ist auch, dass 20 Prozent der Wohnfläche an Baugemeinschaften vergeben werden. Die planen den Bau eines Hauses weitgehend in Eigenregie und werden, in unterschiedlichen Abstufungen, gefördert. Zu einer jener Gemeinschaften, die in Altonas Mitte bauen, zu den „Zugvögeln“, gehört inzwischen auch: Gita Datta, die Frau aus Sasel.

„Früher waren Baugemeinschaften vor allem ein idealistisches Ding“, sagt sie. „Jetzt denken viele: Wir würden gerne in Altona wohnen, gerne mit netten Menschen – und gerne bezahlbar. Und anders als über eine Baugemeinschaft geht es einfach nicht. Der finanzielle Faktor ist entscheidend.“

Im Herbst haben die „Zugvögel“ den Zuschlag bekommen, wenige Monate nur nach dem Umzug von Gita Datta nach Sasel. Rund 30 Erwachsene und elf Kinder gehören zu der Gemeinschaft. Im Block Ia.02 bauen sie nun ein Haus, mit etwa

Zurück in die Stadt: Gita Datta ist Mitglied einer Baugemeinschaft in Hamburg. Die Gruppe baut ein Haus im neuen Viertel Mitte Altona, zu günstigen Preisen

30 Wohnungen, die kleinste soll 55 die größte 160 Quadratmeter haben.

Die Stadt hat das Grundstück vor den Investoren gekauft, im nächsten Schritt verkauft sie es an die Gruppe für rund 3500 Euro pro Quadratmeter. Das ist deutlich günstiger als der Preis, den man derzeit am Markt zahlen müsste. Das Grundstück ist zwar kein Filetstück, es liegt direkt an der „Quietschkurve“ an der S-Bahnen und ICEs vorbeifahren. Aber die Lage ist zentral. Gita Datta sagt, es sei interessant nicht nur den Hausbau mitzugestalten, sondern auch die Entwicklung des Viertels. „Es ist spannend mitzukriegen, wie sich Puzzleleile für Puzzleleile zusammensetzt“, sagt sie. Für jeden Aspekt des Projekts haben sie eine Arbeitsgemeinschaft, auch über Insektenhotels und Nistplätze für Fledermäuse haben sie diskutiert. Im nächsten Schritt soll nun der Entwurf eines Architekten ausgewählt werden.

In diesen Tagen brettern Lastwagen mit beachtlichem Tempo auf das Gelände der künftigen Mitte Altona. Bagger heben Gruben für Siele aus, Bauarbeiter planieren Baust Straßen. In einem weißen Container gibt es jetzt ein „Quartiersmanagement“. Die Mitarbeiter kümmern sich als Ansprechpartner um künftige Anwohner, aber auch um weitere Wohnraumsuchende. Es sind viele, die sich interessieren. Auch für die „Zugvögel“.

„Ein paar Wohnungen haben wir auch tatsächlich noch nicht vergeben“, sagt Gita Datta. Aber, das sagt sie auch, die Liste der Bewerber ist lang. 2017, hofft sie, wird es bei ihr so weit sein. Dann wird sie mit ihrer Familie wieder zurückziehen, von Hamburg-Sasel in die Stadt.

Zu all den anderen Menschen. ✱
Mitarbeit: Lea Hampel, Anja Lösel

Bauboom 24,1%

Um fast ein Viertel ist die Zahl der Baugenehmigungen 2014 gegenüber dem Vorjahr in den sieben größten deutschen Städten – Berlin, Hamburg, München, Köln, Frankfurt a.M., Stuttgart und Düsseldorf – gestiegen. Auf absolut 52500

Die Städte wachsen, die Dörfer verlieren

Bevölkerungszahlen entwickeln sich bis 2030 extrem auseinander

Alles ballt sich in den Ballungsräumen – im ländlichen Raum wird es dagegen eng mit der Versorgung von Alten und Kranken. Diese Entwicklung sagt eine Studie der Bertelsmann-Stiftung voraus.

VON RAINER WEHAUS

STUTTGART/GÜTERSLOH. In den nächsten 15 Jahren wächst die Bevölkerung von Baden-Württemberg um die Größe Freiburgs. Ein Plus von 220 000 Menschen weist die jüngste Prognose der Bertelsmann-Stiftung aus – vor allem in den Ballungsräumen. Kommunen im Einzugsbereich größerer Städte wie Ilvesheim bei Mannheim oder Bad Krozingen bei Freiburg werden demnach um bis zu 30 Prozent wachsen.

Für Orte wie Furtwangen im Schwarz-

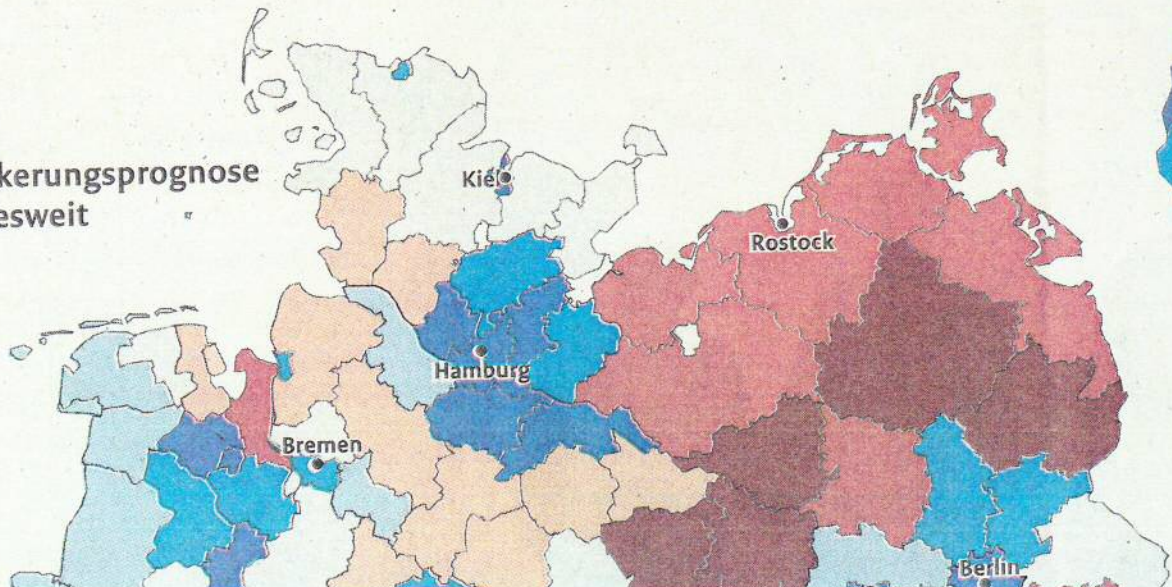
wald oder Dornharn (Kreis Rottweil) wird bis 2030 hingegen ein Bevölkerungsrückgang von 14 Prozent vorhergesagt.

Mit dem erwarteten Zuwachs von 2,1 Prozent liegt Baden-Württemberg bundesweit auf dem vierten Platz – hinter Berlin (plus 10,3 Prozent), Hamburg (7,5) und Bayern (3,5). Am stärksten schrumpfen wird die Bevölkerung der Prognose zufolge in Sachsen-Anhalt (-13,6 Prozent) sowie in Thüringen (-9,9), Mecklenburg-Vorpommern und dem Saarland (jeweils -7,9). In diesen Bundesländern steigt auch das Durchschnittsalter der Bevölkerung stärker an als anderswo, so dass es immer schwieriger wird, dort ausreichend Pflegekräfte, Ärzte, Busse und Bahnen sowie schnelles Internet zu haben.

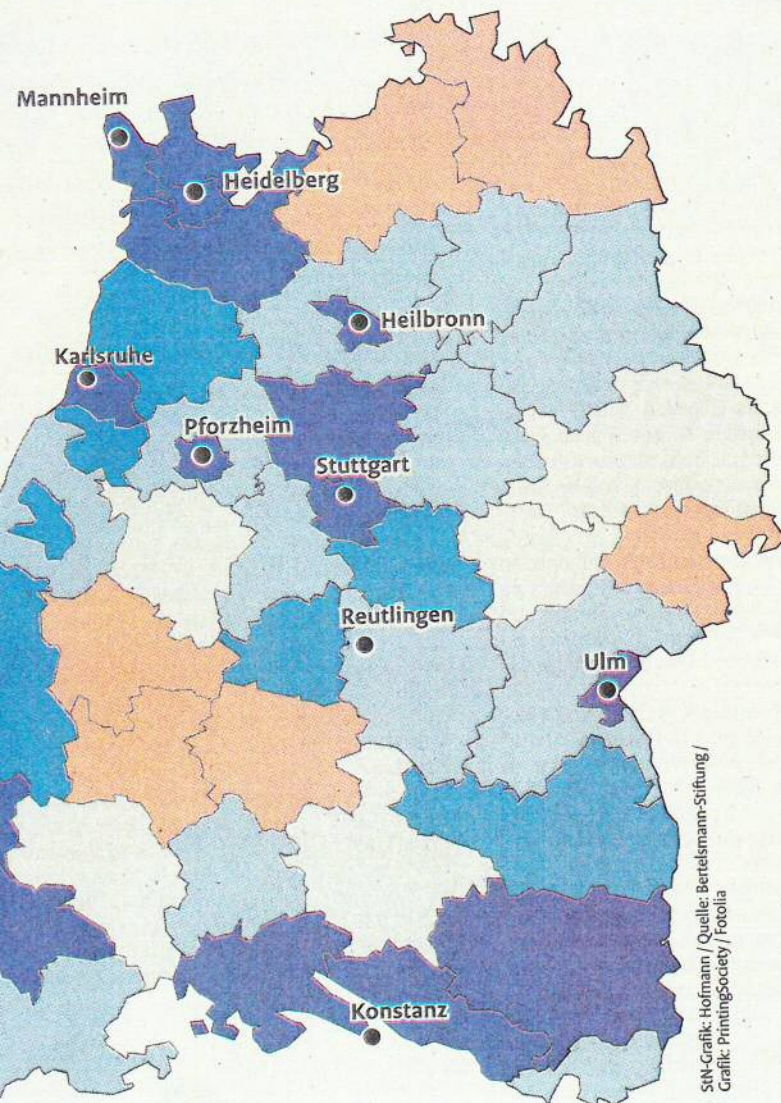
Aber auch in Baden-Württemberg steigt die Zahl der Hochbetagten (über 80 Jahre) bis zum Jahr 2030 überdurchschnittlich stark an – und zwar um 51,2 Prozent.

Bevölkerung
für Baden-Württemberg

Bevölkerungsprognose
bundesweit

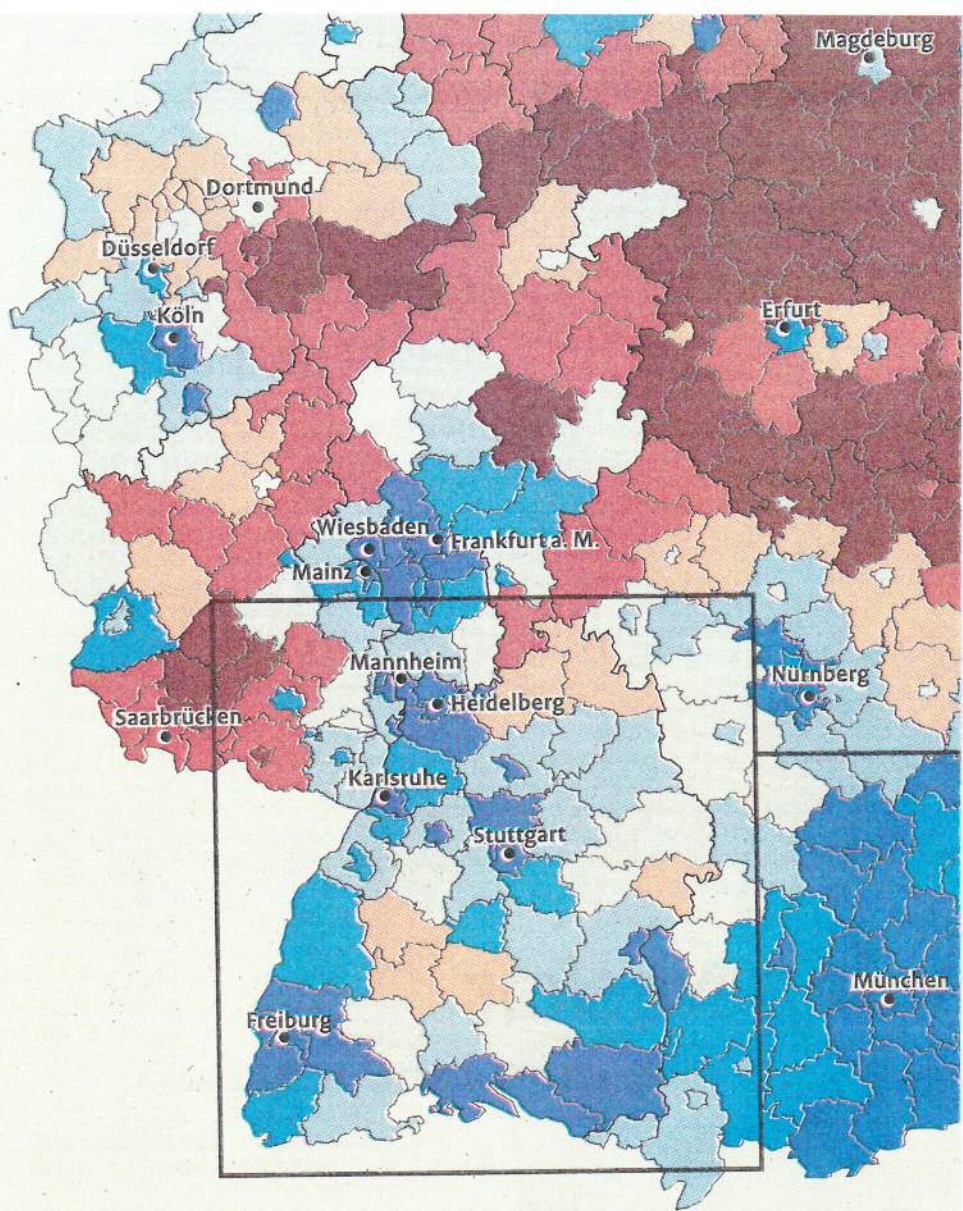


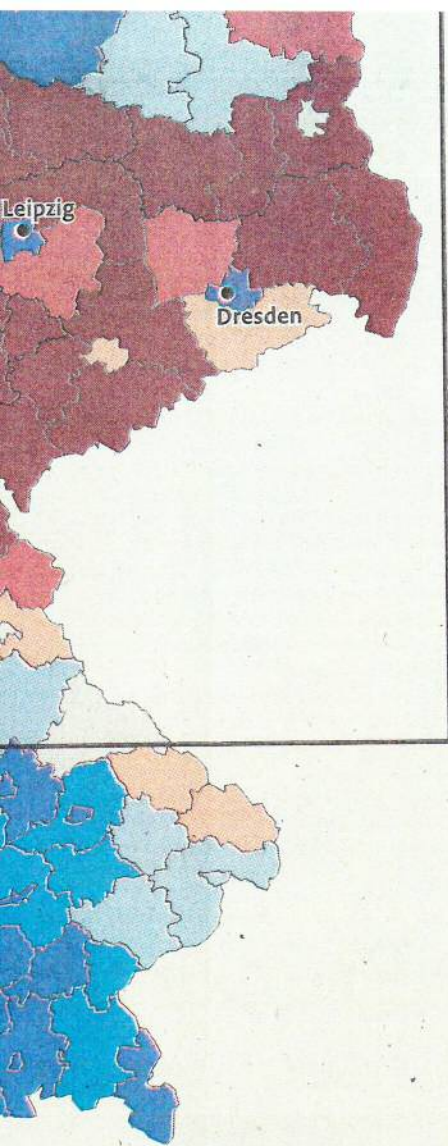
erungsprognose en-Württemberg



StN-Grafik: Hofmann / Quelle: Bertelsmann-Stiftung /
Grafik: PrintingSociety / Fotolia

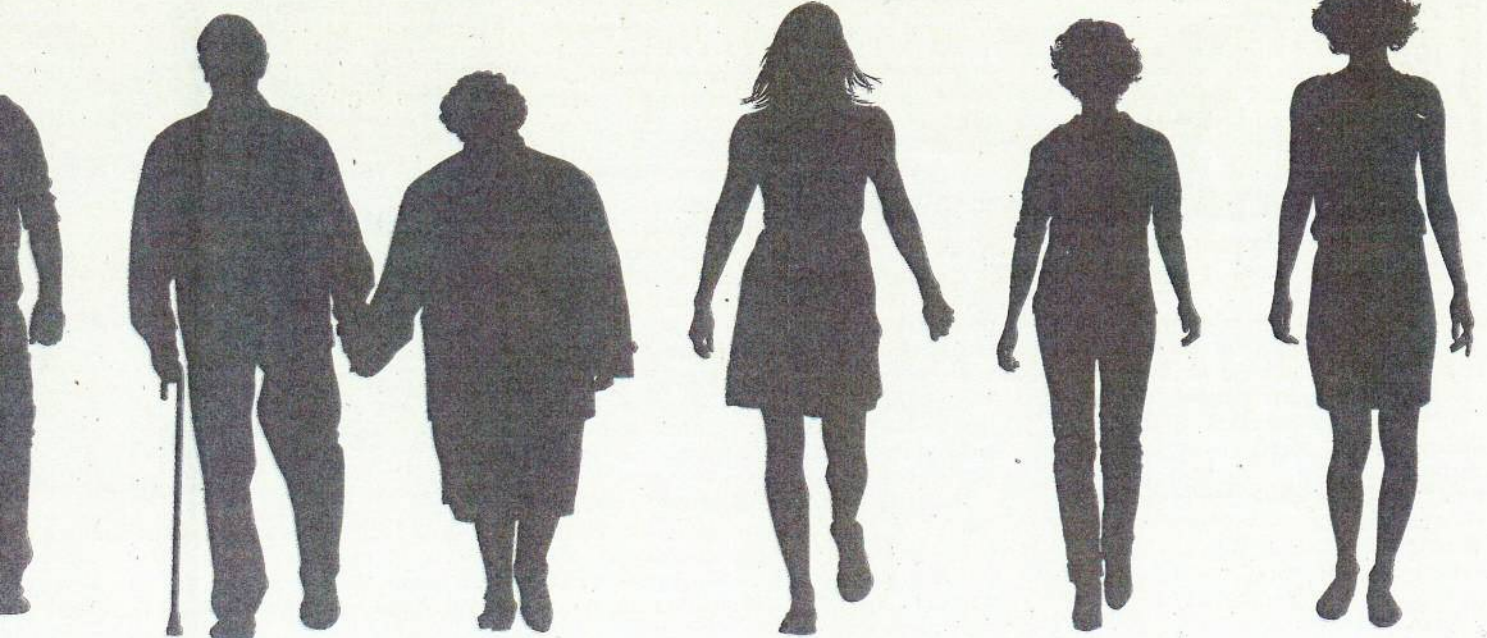
| | | |
|--|-----------------|-------|
| | unter | -10,0 |
| | -10,0 bis unter | -6,0 |
| | -6,0 bis unter | -4,0 |
| | -4,0 bis unter | -1,5 |
| | -1,5 bis unter | 1,5 |
| | 1,5 bis unter | 4,0 |
| | 4,0 und mehr | |





Ein Vergleich: Baden-Württemberg 2012 und 2030

| | 2012 | 2030 |
|--|------------------------------|------------------------------|
| Einwohner Verglichen mit anderen Bundesländern, liegt die positive Bevölkerungsentwicklung in Baden-Württemberg auf dem 4. Platz – nach Berlin (+10,3 Prozent), Hamburg (+7,5 Prozent) und Bayern (+3,5 Prozent). Dagegen verlieren Sachsen-Anhalt (–13,6 Prozent) und Thüringen (–9,9 Prozent) einen beachtlichen Teil ihrer Bevölkerung. | 10,57 Millionen Einwohner | 10,78 Millionen Einwohner |
| Medianalter Das Medianalter (auch als Zentralwert bezeichnet) ist das Lebensalter, das eine Population statistisch in zwei gleich große Gruppen teilt: 50% der Bevölkerung sind jünger und 50% sind älter als dieser Wert. Im Gegensatz zum Durchschnittsalter werden Verzerrungen durch Extremwerte vermieden. Es gibt einen Hinweis auf den Fortschritt. | 44,2 Jahre | 47,4 Jahre |
| Zahl der Hochbetagten Die Zahl der Hochbetagten über 80 Jahre steigt in Baden-Württemberg bis 2030 von 541 000 (2012) um 51,2 Prozent auf 818 000. Bundesweit wird es einen Anstieg von 47,2 Prozent auf dann 6,30 Millionen Senioren im Alter von 80 plus geben. Der höchste relative Zuwachs bei den Hochbetagten steht der Stadt Gäufelden im Kreis Böblingen bevor (+151,6 Prozent). | 541 Tausend | 818 Tausend |



* | A | B | C | D | E | F | G | H | I | J | K | L | M | N | O | P | Q | R | S | T | U | V | W | X | Y | Z

Dezentrale Konzentration

Das auf Bundesebene im Raumordnungsgesetz und Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen verankerte Leitbild der dezentralen Konzentration verfolgt das Ziel, eine bundesweit ausgeglichene Raum- und Siedlungsstruktur zu entwickeln bzw. zu sichern. Das raumordnerische Leitbild ist eine Weiterentwicklung von Walther Christallers Theorie der Zentralen Orte aus dem Jahr 1933. Durch die Erhaltung einer dezentralen Siedlungsstruktur des Gesamttraums mit seiner Vielzahl leistungsfähiger Zentren und Stadtregionen sollen starke räumliche Disparitäten sowie Überlastungen in Wachstumsregionen verhindert werden. Zudem kann hierdurch auch eine Verbesserung der Entwicklungschancen agglomerationsferner Regionen (Stärkung der regionalen Eigenkräfte) erreicht werden.

Zur Verwirklichung des Leitbildes einer dezentralen Konzentration steht der Regionalplanung vor allem das Zentrale-Orte-Konzept als raumordnungspolitisches Instrument zur Verfügung, wobei auch neuere informelle Planungsansätze wie z.B. Städtenetze zielführend eingesetzt werden können.

Zentrale-Orte-System
Raumordnungspolitischer Orientierungs- und Handlungsrahmen

adapted from ARL: Planungsbegriffe in Europa, Deutsch-Schwedisches Handbuch der Planungsbegriffe, Hannover 2001.

decentralised concentration

Decentralised concentration, a guiding principle embodied at the federal level in the Federal Spatial Planning Act and the Spatial Planning Policy Guidelines, envisages balanced spatial and settlement structures throughout the country. The guiding principle derives from Walther Christaller's 1933 central place theory. Maintaining a decentralised settlement structure for the entire national territory with many efficient centres and urban regions is intended to prevent strong spatial disparities and overburdening in growth regions. It can also improve the prospects for development in regions distant from urban agglomerations (strengthening endogenous regional potential).

In the endeavour to achieve decentralised concentration, the guiding principal policy instrument applied by spatial planners is the central places concept. More recent, informal planning approaches such as the city network can also prove useful.



30.11.2016

Hendricks: "Novelle des Baurechts macht Städte fit für die Zukunft"

Kabinett beschließt Maßnahmen zum "Zusammenleben in der Stadt"

Eine Novelle des Baurechts soll den Stadtplanern neue Instrumente zum Umgang mit dem Zuzug an die Hand geben. Das Bundeskabinett beschloss heute einen entsprechenden Gesetzentwurf auf Vorschlag von Bundesbauministerin Barbara Hendricks. Herzstück der Reform ist die neue Gebietskategorie "Urbanes Gebiet", die neue Spielräume für den Wohnungsbau erschließen soll. Neu geregelt werden außerdem die Bedingungen für Sportplätze, Ferienwohnungen und Zweitwohnungen.

Hendricks: "Immer mehr Menschen zieht es in die Städte. Viele Städte brauchen daher dringend Wachstumsperspektiven und mehr bezahlbaren Wohnraum. Mit der Baurechtsnovelle geben wir den Stadtplanern neue Instrumente an die Hand, um sich auf den Zuzug einzustellen. Das neue urbane Gebiet soll das Miteinander von Wohnen und Arbeiten in den Innenstädten erleichtern und neue Möglichkeiten für den Wohnungsbau schaffen. Mit dem urbanen Gebiet folgen wir dem Leitbild einer Stadt mit kurzen Wegen, Arbeitsplätzen vor Ort und einer guten sozialen Mischung."

In urbanen Gebieten darf dichter und höher gebaut werden als in den herkömmlichen Mischgebieten. Um den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen von Gewerbe und Wohnen gerecht zu werden, sind für das urbane Gebiet

auch höhere Lärmimmissionswerte durch gewerblichen Lärm zugelassen. Parallel zur Änderung des Bauplanungsrechts wurde daher auch eine Änderung der TA Lärm beschlossen.

Zusammen mit der Baurechtsnovelle hat das Kabinett auch die Änderung der Sportanlagenlärmschutzverordnung beschlossen. Damit werden die Immissionsrichtwerte für die abendliche Ruhezeit sowie die nachmittägliche Ruhezeit an Sonn- und Feiertagen um 5 dB(A) erhöht. Hendricks: "Die dichter werdende Stadt soll nicht auf Kosten des Sports wachsen. Wir brauchen Sportplätze in der Stadt – für die Gesundheit, aber auch für den gesellschaftlichen Zusammenhalt und für die Kinder, die nicht mal eben an den Stadtrand fahren können."

Ein weiterer Aspekt der Baurechtsnovelle betrifft Ferienwohnungen. Hier gab es zuletzt Rechtsunsicherheit bei der Frage, ob insbesondere in Wohngebieten Ferienwohnungen gebaut werden dürfen. Der Gesetzentwurf stellt klar, dass dies grundsätzlich erlaubt ist. Zugleich werden die Steuerungsmöglichkeiten der Gemeinden ausgeweitet. Diese können vor Ort entscheiden, ob im Bebauungsplan Gründe gegen eine Ansiedlung von Ferienwohnungen sprechen.

Zudem schafft der Gesetzentwurf Klarheit, wie künftig mit sogenannten "Rollladen-Siedlungen" verfahren werden kann. Vor allem in Urlaubsregionen war es aufgrund kaum genutzter Zweitwohnungen zu Engpässen auf dem Wohnungsmarkt gekommen. Kommunen sollen nun mehr Möglichkeiten zur Steuerung dieser sozial unverträglichen Entwicklung von Wohngebieten bekommen.

30.11.2016 | Pressemitteilung Nr. 307/16 | Lärmschutz

Weitere Informationen

[Gesetzentwurf zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU](#)

[Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz](#)

[Zweite Verordnung zur Änderung der Sportanlagenlärmschutzverordnung](#)

Fragen und Antworten zur Bauplanungsrechtsnovelle

Bild von der Pressekonferenz zum Thema

Mediathek

Das Ministerium in Bildern

Online-Tagebuch

Aus der täglichen Arbeit des Ministeriums

Newsletter

Meldungen per E-Mail empfangen

Kurzlink: www.bmub.bund.dePM6784

Facebook
 Twitter
 Youtube
 Instagram
 Gebärdensprache
 Leichte Sprache

Bauplanungsrechtsnovelle: Was sind die Vorteile des urbanen Gebiets?

Wir wollen mit der Novelle

- Das urbane Gebiet entspricht den Vorstellungen der "Leipzig-Charta", also der funktionsgemischten nachhaltigen europäischen Stadt.
- Das neue Gebiet bietet – innerhalb der Grenzen des gemischten Gebietscharakters – mehr Flexibilität bei der Mischung der einzelnen Nutzungsarten: Es wird ausdrücklich geregelt, dass die Nutzungsmischung nicht gleichgewichtig sein muss. Ferner erhalten die Kommunen differenzierte Festsetzungsmöglichkeiten, z. B. hinsichtlich eines Anteils der zulässigen Geschossfläche, der in Gebäuden für Wohnungen oder für gewerbliche Nutzungen zu verwenden ist.
- Das Immissionsschutzrecht soll einer Nutzungsmischung nicht entgegenstehen. Daher wird in der Technischen Anleitung zum Schutz vor Lärm (TA Lärm) vorgesehen, dass die Immissionsrichtwerte in urbanen Gebieten tags um 3 dB (A) höher liegen als in Kern-, Dorf- und Mischgebieten.
- Wir wollen eine bauliche Verdichtung erleichtern: In urbanen Gebieten ist daher eine höhere Bebauungsdichte erlaubt als in Mischgebieten. In § 17 Abs. 1 BauNVO (Maß der baulichen Nutzung) wird eine entsprechende Vorgabe eingefügt. Einem Vorschlag der kommunalen Spitzenverbände entsprechend, soll sowohl der überbaubare Anteil eines Grundstücks als auch die zulässige Geschossfläche die Vorgaben des Mischgebiets erheblich übersteigen. Das damit ermöglichte höhere Maß der baulichen Nutzung von Grundstücken soll, auch in Verbindung mit den Vorgaben zur Nutzungsmischung, die gewünschte urbane Qualität der innerstädtischen Quartiere abbilden.
- Wir wollen die Schaffung von mehr Wohnraum erleichtern: Auf Grund der höheren Obergrenzen beim Maß der baulichen Nutzung können in urbanen Gebieten auf der gleichen Flächengröße mehr Wohneinheiten als im Mischgebiet geschaffen werden.
- Wir wollen mit dem neuen Gebiet mehr planerischen Handlungsspielraum für die Kommunen schaffen: In geeigneten Fallgestaltungen können Kommunen bestehende Gebiete – ggf. mit einem Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren – in "urbane Gebiete" umplanen, um die Schaffung von mehr Wohneinheiten zu ermöglichen.

Themenportale



Ministerium

Leitung des Hauses

Aufgaben und Struktur

Anschriften

Kampagnen

Bundes- und Landesbehörden

Ausschreibungen

Parlamentarische Vorgänge

Chronologie

Themen

Klima · Energie

Nachhaltigkeit · Internationales

Atomenergie · Strahlenschutz

Stadt · Wohnen

Bauen

Wirtschaft · Produkte · Ressourcen · Tourismus

Natur · Biologische Vielfalt · Arten

Gesundheit · Chemikalien

Wasser · Abfall · Boden

Luft · Lärm · Verkehr

Umweltinformation · Bildung

Forschung · Förderung

Strategien · Bilanzen · Gesetze

Service

Bürgerforum

Bürgerbeteiligung

Online-Tagebuch

Veranstaltungen

Mediathek

Publikationen

Newsletter

Technische Hinweise

Sitemap

Mobile Version

Presse

Pressemitteilungen

Interviews und Artikel

Reden

Pressekontakt

Redaktionsservice

Top 13a Urbane Gebiete



© panthermedia | Arne Dedert

Zum Beratungsvorgang (208/17)

Beschluss

Innerstädtischen Wohnraum schaffen

Wohnungsbau in verdichteten städtischen Gebieten ist künftig leichter möglich. Der Bundesrat hat am 31. März 2017 ein Gesetz gebilligt, das der Bundestag am 9. März 2017 verabschiedet hatte. Kommunen erhalten dadurch mehr Spielraum, um den Wohnungsmarkt zu entspannen.

Neues Zusammenleben in der Stadt: Urbane Gebiete

Eine neue Baurechtskategorie "urbane Gebiete" im Städtebaurecht erlaubt es künftig, auch in stark verdichteten städtischen Gebieten oder in Gewerbegebieten Wohnungen zu bauen und Gebäude als Wohnraum zu nutzen. Dabei folgt das urbane Gebiet dem Leitbild einer Stadt mit kurzen Wegen, Arbeitsplätzen vor Ort und einer guten sozialen Mischung.

Ziel ist es, dem großen Bedarf an innerstädtischem Wohnraum nachzukommen und zu einer nutzungsgemischten Stadt beizutragen, in der auch eine höhere Bebauungsdichte und weniger strenge Lärmschutzauflagen möglich sind. Darüber hinaus passt das Gesetz diverse Bestimmungen des Baugesetzbuches an die EU-Richtlinie Städtebaurecht und zur Stärkung des "neuen Zusammenlebens in der Stadt" an.

Außerdem regelt das Gesetz die Bedingungen für Zweit- und Ferienwohnungen insbesondere in touristisch geprägten Regionen neu und enthält Verbesserungen bei der Öffentlichkeitsbeteiligung der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Verkündung und Inkrafttreten

Das Gesetz wird nun über die Bundesregierung dem Bundespräsidenten zur Unterzeichnung vorgelegt. Es soll am Tag nach der Verkündung in Kraft treten.

Lärmschutzprivilegierung bei Sportanlagen

Grundsätzlich zugestimmt hat der Bundesrat auch der geänderten Sportanlagenlärmschutzverordnung (vgl.), Drucksache , die ebenfalls einen Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessen der Stadtbewohner schaffen soll: Um den Sport auch in verdichteten Stadtgebieten zu fördern, erhöht sie die zulässigen Immissionsrichtwerte in der Nähe von Sportplätzen. Der Bundesrat stellt seine Zustimmung allerdings unter die Bedingung, dass die Lärmschutzvorgaben in den Nachtstunden verschärft werden. Sofern die Bundesregierung diese Änderung übernimmt, kann sie die Verordnung veröffentlichen. Sie soll drei Monate nach Verkündung in Kraft treten.

EntschlieÙung zur Privilegierung für Kinderlärm

In einer zusätzlichen EntschlieÙung bittet der Bundesrat die Bundesregierung, in Zusammenarbeit mit den Ländern schnell Regelungen zu schaffen, um Kinderlärm an Sportanlagen in noch weiterem Maße lärmschutzrechtlich zu privilegieren. Es sei besonders wichtig, Kindern und Jugendliche zu ermöglichen, wohnortnah Sport treiben zu können, betonen die Länder.

Verwaltungsvorschrift zur TA-Lärm

Ebenfalls mit einer Änderung zugestimmt hat der Bundesrat einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur TA-Lärm (vgl.), Drucksache . Sie ergänzt diese um Immissionsschutzwerte in der neuen baurechtlichen Kategorie des urbanen Gebietes. Auch hier besteht der Bundesrat auf einer Reduzierung des zulässigen Werts auf 45 dB(A) für die Nachtstunden.

Stand: 31.03.2017

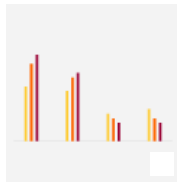
Reden



Startseite Presse & Service Presse Pressemitteilungen **43 Millionen Privathaushalte im Jahr 2035**

Pressemitteilung Nr. 067 vom 28.02.2017

43 Millionen Privathaushalte im Jahr 2035



WIESBADEN – Die Zahl der Privathaushalte wird bis 2035 weiter steigen. Das zeigt die neue Haushaltsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes (Destatis). Bereits im Jahr 2015 hatte es in Deutschland 40,8 Millionen Haushalte gegeben. Ihre Zahl dürfte bis 2035 auf 43,2 Millionen anwachsen.

Zwei Faktoren werden die Entwicklung der Privathaushalte in den kommenden zwei Jahrzehnten entscheidend prägen: Veränderungen in der Altersstruktur und Größe der Bevölkerung einerseits sowie der Trend zu kleineren Haushalten andererseits. Allein aufgrund der angenommenen Bevölkerungsentwicklung würde die Haushaltszahl im Jahr 2035 mit 41,5 Millionen um rund 760 000 höher sein als im Jahr 2015. Der Trend zu mehr Ein- oder Zweipersonenhaushalten würde zusätzlich für weitere 1,6 Millionen Haushalte sorgen.

Die Zahl der Menschen, die in Ein- oder Zweipersonenhaushalten leben, dürfte dabei von rund 45 Millionen im Jahr 2015 auf etwa 50 Millionen im Jahr 2035 zunehmen. Knapp 26 Millionen von ihnen würden dann 60 Jahre oder älter sein. Das wären 5,5 Millionen mehr als im Jahr 2015 (20,5 Millionen 60-Jährige und Ältere).

Die Zahl der Haushalte mit drei oder mehr Mitgliedern, die vor allem aus Familien mit Kindern bestehen, wird dagegen von 2015 bis 2035 von 9,9 auf 8,8 Millionen zurückgehen. Der Trend zur Abnahme der Zahl der Haushalte mit mehr als zwei Personen hat sich zwar zuletzt leicht abgeschwächt, da die Eheschließungen und Geburten gestiegen sind. Jedoch würde die Zahl der Menschen in größeren Haushalten schon allein aufgrund der Verschiebungen in der Altersstruktur der Bevölkerung voraussichtlich um 1,3 Millionen auf 35,3 Millionen sinken.

Regionale demografische Unterschiede werden sich auch auf die künftige Entwicklung der Privathaushalte auswirken. Während die Zahl der Haushalte in den westdeutschen Flächenländern von 2015 bis 2035 voraussichtlich um 7 % und in den Stadtstaaten sogar um 13 % steigen wird, wird sie in den ostdeutschen Flächenländern um circa 3 % abnehmen.

Methodische Hinweise:

Die dargestellten Ergebnisse beziehen sich auf die Haushaltsvorausberechnung 2017. Diese liegt in zwei Varianten vor. In der Trendvariante werden die langfristigen Veränderungen in der Verteilung der Bevölkerung nach Haushalten unterschiedlicher Größe fortgeschrieben. Daneben wurde auch eine Status-quo-Variante berechnet, in der die Ausgangsverhältnisse im Haushaltsbildungsverhalten konstant gehalten wurden. Beide Varianten spiegeln die Auswirkungen der künftigen Bevölkerungsentwicklung auf die Haushaltszahl und -struktur wider. Die Trendvariante berücksichtigt darüber hinaus die Verhaltensänderungen der Bevölkerung bei der Bildung der Privathaushalte und stellt somit ein umfassenderes Zukunftsmodell dar.

Grundlagen dieser Modellrechnungen sind die Angaben aus dem Mikrozensus zur Entwicklung der Privathaushalte in den Jahren 1991 bis 2015 und die Ergebnisse einer aktualisierten Variante der 13. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung. Die aktualisierte Variante fußt auf dem Bevölkerungsbestand zum 31.12.2015 und ist an diejenige Variante der 13. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (damals auf Basis des Bevölkerungsbestands zum 31.12.2013) angelehnt, in der von Konstanz der demografischen Trends und einer stärkeren Zuwanderung mit einer langfristigen jährlichen Nettozuwanderung von 200 000 Personen ausgegangen wird. Die ursprünglichen Annahmen zur Entwicklung der Geburtenhäufigkeit und Sterblichkeit wurden an die aktuellen Geburten- und Sterberaten 2015 angepasst und zur Nettozuwanderung wurden in den Jahren 2016 bis 2018 höhere Werte angenommen. Der Saldo der Zu- und Fortzüge geht in der aktualisierten Variante von 750 000 im Jahr 2016 schrittweise auf 200 000 im Jahr 2021 zurück und bleibt anschließend konstant. Damit wurde eine adäquate Datengrundlage für die Haushaltsvorausberechnung geschaffen. Die aktualisierten Berechnungen zeigen nach wie vor, dass der Bevölkerungsbestand zunächst ansteigen, dann jedoch bis 2060 sinken wird, wenn auch weniger stark als bisher vorausgerechnet. Im Hinblick auf die Alterung der Bevölkerung ergeben sich weniger Veränderungen, sie wird nach der aktualisierten Berechnung ähnlich schnell voranschreiten wie bisher abgenommen.

Die langfristigen Vorausberechnungen zeigen die Auswirkungen bereits angelegter Strukturen sowie erkennbarer und belegbarer Veränderungen auf die künftige Entwicklung der Bevölkerung und Privathaushalte. Sie können nicht die Zukunft vorhersagen, liefern jedoch quantitative „Wenn-Dann-Aussagen“. Dabei stützen sie sich auf eine fundierte Datengrundlage, welche die Ableitung der Annahmen über die künftige Entwicklung der demografischen Faktoren erlaubt.

Entwicklung der Privathaushalte bis 2035¹

| Gebiet | Jahr | Insge- samt | Einpersonen- haushalte | Mehrpersonenhaushalte mit . . . Personen | | | | Durchschnittliche Haushalts- größe |
|----------------------------|------|----------------|---------------------------|---|-------|-------|------------|--|
| | | | | 2 | 3 | 4 | 5 und mehr | |
| | | | | in 1 000 | | | | |
| Deutschland | 2015 | 40 774 | 16 875 | 13 956 | 4 940 | 3 679 | 1 323 | 2,00 |
| | 2035 | 43 170 | 18 985 | 15 413 | 4 377 | 3 308 | 1 087 | 1,90 |
| Westdeutsche Flächenländer | 2015 | 30 888 | 12 395 | 10 506 | 3 829 | 3 040 | 1 118 | 2,04 |
| | 2035 | 33 053 | 14 068 | 11 866 | 3 428 | 2 790 | 901 | 1,94 |
| Ostdeutsche Flächenländer | 2015 | 6 534 | 2 690 | 2 493 | 794 | 432 | 125 | 1,91 |
| | 2035 | 6 322 | 2 810 | 2486 | 628 | 305 | 92 | 1,80 |
| Stadtstaaten | 2015 | 3 352 | 1 790 | 958 | 317 | 207 | 80 | 1,77 |
| | 2035 | 3 796 | 2 107 | 1 061 | 321 | 213 | 94 | 1,73 |
| in % | | | | | | | | |
| Deutschland | 2015 | 100 | 41 | 34 | 12 | 9 | 3 | x |
| | 2035 | 100 | 44 | 36 | 10 | 8 | 3 | x |
| Westdeutsche Flächenländer | 2015 | 100 | 40 | 34 | 12 | 10 | 4 | x |
| | 2035 | 100 | 43 | 36 | 10 | 8 | 3 | x |
| Ostdeutsche Flächenländer | 2015 | 100 | 41 | 38 | 12 | 7 | 2 | x |
| | 2035 | 100 | 44 | 39 | 10 | 5 | 1 | x |
| | 2015 | 100 | 53 | 29 | 9 | 6 | 2 | x |

Stadtstaaten

| | | | | | | | |
|------|-----|----|----|---|---|---|---|
| 2035 | 100 | 56 | 28 | 8 | 6 | 2 | x |
|------|-----|----|----|---|---|---|---|

¹ 2015: Ergebnisse des Mikrozensus; 2035: Ergebnisse der Haushaltsvorausberechnung 2017, Trendvariante. Abweichungen in den Summen sind rundungsbedingt.

Eine ausführliche Darstellung der künftigen Entwicklung der Haushalte und der Bevölkerung in Privathaushalten in Deutschland, westdeutschen und ostdeutschen Flächenländern sowie in den Stadtstaaten enthält der Tabellenband „Entwicklung der Privathaushalte bis 2035 – Ergebnisse der Haushaltsvorausberechnung 2017“.

Weitere Auskünfte gibt:

Olga Pöttsch,

Telefon: +49 (0) 611 / 75 33 04,

[Kontaktformular](#)

[43 Millionen Privathaushalte im Jahr 2035 \(PDF, 89 kB, Datei ist nicht barrierefrei\)](#)

Weiteres

Ergebnisse und weiterführende Informationen liegen in den Themenbereichen [Bevölkerungsvorausberechnung](#) und [Haushalte & Familien](#) vor.

Folgen Sie uns auf Twitter



[@destatis](#)

Tagesaktuell alle Pressemitteilungen sowie Interessantes zu Bevölkerung, Gesundheit, Umwelt bis Wirtschaft.

Anschrift

[Statistisches Bundesamt](#)

[nach oben](#)

Herausgeber:

© Statistisches Bundesamt

Pressestelle, Verbreitung mit

Quellenangabe erwünscht

Kontakt:

Telefon: +49 (0)611 / 75-3444

Telefax: +49 (0)611 / 75-3976

presse@destatis.de

www.destatis.de

Servicezeiten:

Mo - Do: 8.00 - 17.00 Uhr

Fr: 8.00 - 15.00 Uhr

Postanschrift:

65180 Wiesbaden

Deutschland

Zusammenleben in der Stadt

Neue Spielräume für den Wohnungsbau

Kommunen können zukünftig auch in Gewerbegebieten oder in stark verdichteten städtischen Gebieten neue Wohnungen bauen. Dafür eröffnen die "Urbanen Gebiete" mehr Flexibilität. Nach dem Bundestag hat der Bundesrat die entsprechenden Änderungen des Bauplanungsrechts verabschiedet.

"Mit dem 'Urbanen Gebiet' schaffen wir eine wichtige Voraussetzung für den Wohnungsbau in den Städten. Die Städte bekommen damit ein neues Instrument an die Hand, um dichter und höher zu bauen und das Miteinander von Wohnen und Arbeiten in den Innenstädten zu erleichtern", so Bundesbauministerin Barbara Hendricks bei der abschließenden Behandlung des Gesetzes im Bundesrat.

Außerdem wurde der Umgang mit Ferienwohnungen sowie die Höchstgrenzen für Lärm geregelt. Das Kabinett hatte den entsprechenden Gesetzentwurf zur "Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt" am 30. November 2016 beschlossen, der Bundestag dem Gesetz im März 2017 zugestimmt.

"Urbane Gebiete" schaffen Wohnraum

Immer mehr Menschen zieht es in die Städte, aber dort fehlt es an Wohnraum. Bundesweit müssten 350.000 bis 400.000 Wohnungen im Jahr gebaut werden, um den Bedarf zu decken. Vor allem in den Städten sind preiswerte Wohnungen kaum auf dem Markt. Menschen mit geringerem Einkommen, Familien und Studenten haben es schwer, angemessene und bezahlbare Wohnungen zu finden. Die Unterbringung der hohen Zahl von Flüchtlingen stellt die Städte und Gemeinden zusätzlich vor große Probleme.

Mit der Novellierung des Baurechts ist nun die neue Baugebietskategorie "Urbane Gebiete" eingeführt worden. Der neue Baugebietstyp erlaubt den Kommunen, dass künftig auch in stark verdichteten städtischen Gebieten oder in Gewerbegebieten Wohnungen gebaut und Gebäude als Wohnraum genutzt werden dürfen. Handwerksbetriebe sollen dennoch nicht aus der Innenstadt verdrängt werden. Und der Milieuschutz gilt für zwölf Jahre.

"Wir setzen damit eine Stadtentwicklung in Gang, die auf weniger Flächenverbrauch ausgerichtet ist", sagte Hendricks. "Das 'Urbane Gebiet' soll ermöglichen, mehr Wohnraum zu schaffen, gerade in den besonders nachgefragten Innenstädten – und greift damit die Vorstellungen der 'Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt' auf." Leitbild ist eine Stadt mit kurzen Wegen, Arbeitsplätzen vor Ort und einer guten sozialen Mischung. "Urbane Gebiete" zeichnen sich durch Nutzungsmischung aus: Gewerbebetriebe, Wohnungen, aber auch soziale, kulturelle und andere Einrichtungen werden in nächster Nähe gemeinsam existieren. Das Miteinander von Wohnen und Arbeiten wird dadurch erleichtert, ohne dass die Wohnnutzung nicht wesentlich gestört ist.

Umweltverträglichkeit prüfen und Öffentlichkeit beteiligen

Das Gesetz passt das Städtebaurecht an die Vorgaben der Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments an, die bis zum 16. Mai 2017 in nationales Recht umgesetzt werden müssen.

Jedes Bauplanungsverfahren erfordert auch in urbanen Gebieten eine vorausgehende Umweltverträglichkeitsprüfung. Diese Anforderungen wurden nun konkretisiert. Es muss ein Umweltbericht vorgelegt werden, der die Ziele des Bauleitplans beschreiben und eine Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes enthalten muss. Auch eine Prognose über die Entwicklung dieses Zustandes bei der Durchführung der Planung muss enthalten sein.

Zudem werden diese Verfahren transparenter: Zukünftig müssen die Informationen über die Bebauungspläne immer ins Internet eingestellt werden. Die Gemeinden sind verpflichtet, nachzuweisen, dass die Ergebnisse der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung im Flächennutzungsplan berücksichtigt worden sind. Sie müssen

zudem begründen, warum anderweitige Planungsmöglichkeiten nicht in Betracht kommen.

Um die Planungsverfahren für den Wohnungsbau zeitlich zu straffen, dürfen nun Bebauungspläne im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden. Dies gilt für Pläne mit einer Grundfläche bis zu 10.000 Quadratmetern für Wohnnutzung. Diese Flächen müssen sich an Ortsteile anschließen, die im Zusammenhang bebaut sind. Diese Regelung ist bis zum 31. Dezember 2019 befristet.

Lärmschutz bleibt wichtig

Wohnen im Gewerbegebiet bedeutet häufig auch Leben mit einem höheren Geräuschpegel. "In Bezug auf Gewerbelärm wollen wir mehr Flexibilität ermöglichen", führte die Bundesbauministerin dazu aus. "Wir erhöhen in der hierfür geltenden immissionsschutzrechtlichen Verwaltungsvorschrift, der TA Lärm, die Richtwerte des Urbanen Gebiets gegenüber dem Mischgebiet um drei Dezibel." Die Kommunen können selbst die Auflagen zum aktiven und passiven Lärmschutz regeln.

Die Richtwerte der zumutbaren Lärmbelastung [<http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/laermenschutz/kurzinfo/>] für Kern-, Dorf- und Mischgebiete sind in der "Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm" (TA Lärm) geregelt. Die TA Lärm sieht eine Erhöhung von Immissionswerten vor, wenn "dem Wohnen dienende Gebiete an gewerblich oder industriell genutzte Flächen angrenzen". Die gewerblichen Lärmimmissionswerte dürfen am Tag um drei Dezibel (A) höher sein und damit bei 63 Dezibel liegen. In der Nacht sollen dagegen nach Vorstellung der Länder auch im Urbanen Gebiet die Werte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete gelten, die bei 45 Dezibel liegen. Die Bundesregierung hat die entsprechende Vorlage am 12. April 2017 beschlossen.

Auch die Immissionsrichtwerte von Sportanlagen wurden neu geregelt, um den Spielbetrieb auf Sportanlagen zu fördern. Die Richtwerte dürfen in den Abendstunden, sowie den Ruhezeiten an Sonn- und Feiertagen um fünf Dezibel erhöht werden. Für urbane Gebiete gelten die in der TA Lärm festgelegten Grenzwerte. "Sportanlagen gehören in die Mitte der Gesellschaft, auch räumlich", so Hendricks im Bundesrat.

"Rollladen-Siedlungen" begrenzen

In den begehrten Urlaubsgebieten und in den attraktiven Städten wird der Wohnungsmangel verschärft, weil viele Eigentümer ihre Wohnungen nur vorübergehend nutzen. Oft werden diese Wohnungen sogar ausschließlich als Ferienwohnungen jeweils kurzfristig vermietet.

Das Gesetz regelt den Umgang mit diesen Ferienwohnungen. Gemeinden können einen Genehmigungsvorbehalt gegen den Neubau oder die Nutzung von Wohnraum als "Ferienwohnung" aussprechen. Dadurch sollen "Rollladen-Siedlungen" unterbunden werden. In Sondergebieten, wie beispielsweise Kurorten sind aber Ferienwohnungen und Dauerwohnungen nebeneinander als Regelnutzungen weiterhin zugelassen.

Das Zusammenleben in der Stadt stärken

Das Zusammenleben der Menschen in den Städten ist von Vielfalt und Wandel geprägt: Gerade in Ballungszentren stoßen unterschiedliche Wünsche und Interessen aufeinander. Die Stadtplaner müssen nicht nur die sozialen Folgen von Bebauungsplänen berücksichtigen, sondern auch ökologische, wirtschaftliche und infrastrukturelle Aspekte in die Planung einbeziehen. So sollen beispielsweise keine neuen Flächen versiegelt werden. Es soll genügend Grünflächen geben, damit Erholungsräume entstehen.

Läden, Schulen, Kindergärten, Arbeitsplätze in erreichbarer Nähe – all das beeinflusst das soziale Klima im Stadtteil. Nicht zuletzt ist gute Nachbarschaft auch entscheidend dafür, ob Flüchtlinge und Migranten sich willkommen fühlen und sich integrieren können.

Mit der Einführung der neuen Baugebietskategorie "Urbane Gebiete" in der Baunutzungsverordnung können diese Ziele umgesetzt werden. Alle Bevölkerungsgruppen mit Förderbedarf profitieren gleichermaßen vom sozialen Wohnungsbau und der sozialen Infrastruktur in den Nachbarschaften. Nur so können Nachbarschaften gestärkt werden und Integration vor Ort gelingen.

Der **Wohnungsbau ist Ländersache**. Dies wurde 2006 festgelegt, als die Beziehungen zwischen Bund und Ländern neu geordnet wurden. Seitdem darf der Bund die Länder nur noch bis zum Jahr 2019 finanziell unterstützen. Ab 2020 fallen die Zuschüsse weg. Für 2016 bis 2019 unterstützt der Bund die Länder und Kommunen durch eine Aufstockung der Kompensationsmittel für die soziale Wohnraumförderung. Dadurch

stehen den Ländern jährlich insgesamt eine Milliarde Euro zur Verfügung. Damit keine sozialen Brennpunkte entstehen, werden wohnungsbaupolitische Maßnahmen mit stadtentwicklungspolitischen Instrumenten stärker verzahnt. Dafür hat der Bund die Städtebaufördermittel auf 700 Millionen Euro erhöht.

Mittwoch, 12. April 2017

AKTUELLES

10.05.2017

BAUGB-NOVELLE TRITT AM 13. MAI 2017 IN KRAFT



Die BauGB-Novelle und damit das „Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenhalts in der Stadt“ wird am 12. Mai 2017 im Bundesgesetzblatt (BGBl. Teil I Nr. 25, S. 1057 ff.) bekannt gemacht. Es tritt damit einen Tag später, also am Sonnabend, 13. Mai 2017, in Kraft.

Anlass für das „Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenhalts in der Stadt“ war die bis zum 16. Mai 2017 umzusetzende EU-UVP-Änd-RL 2014. Zusätzlich will die Novelle aber das Zusammenleben in Städten und Gemeinden stärken. Die wesentlichen Neuerungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Internetveröffentlichung

Ein neuer § 4a Abs. 4 BauGB gibt vor, künftig den Inhalt der ortsüblichen Bekanntmachung der Bauleitpläne und die auszulegenden Unterlagen auch in das Internet der Gemeinde einzustellen und über ein zentrales Internetportal des Landes (s. Art. 6 Abs. 5 UVP-Richtlinie) zugänglich zu machen. Zur Einstellung in das Gemeinde-Internet genügt, wenn die Unterlagen für die Öffentlichkeit auffindbar und abrufbar sind.

- Urbanes Gebiet und neue Lärmwerte

Mit dem Ziel der Nachverdichtung wurde ein neuer Gebietstyp, das „Urbane Gebiet“ geschaffen (§ 6a BauNVO). Das „Urbane Gebiet“ kommt primär für dicht besiedelte Großstädte in städtebaulichen Umbruchsituationen zur Anwendung, weniger für ländlich geprägte Gemeinden. Städte können in diesen innerstädtischen Gebieten zum Zwecke der verstärkten Nutzungsmischung Wohnen und Gewerbe mit dem Ziel, mehr Wohnungen auf der gleichen Fläche wie bisher schaffen zu können, enger zusammen bringen. Parallel zur Einführung des Urbanen Gebiets erfolgte die Änderung der Verwaltungsvorschrift zum Lärmschutz (TA Lärm). Der zulässige Lärmwert ist im Urbanen Gebiet auf 63 dB(A) (Bisher: 60) angehoben worden. Nachts bleibt der zulässige Grenzwert von 45 dB(A) bestehen.

- Lärmschutzprivilegierung bei Sportanlagen

Um den Sport auch in verdichteten Gebieten zu fördern, wurden durch Änderung der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) die zulässigen Immissionsrichtwerte am Tag in der Nähe von Sportplätzen erhöht.

- Absicherung der Einheimischenmodelle

§ 11 BauGB („Städtebaulicher Vertrag“) sieht nunmehr vor, dass u. a. „Gegenstand eines städtebaulichen

Vertrags der Erwerb angemessenen Wohnraums durch einkommensschwache und weniger begüterte Personen der örtlichen Bevölkerung“ sein kann. Damit werden die von der EU-Kommission gegenüber Deutschland beanstandeten „Einheimischenmodelle“ auf eine rechtssichere Basis gestellt. Die jetzige Regelung ist mit der EU-Kommission abgestimmt.

- **Beschleunigtes Verfahren für die Einbeziehung von Außenbereichsflächen**

Ein neuer § 13b BauGB ermöglicht Städten und Gemeinden ein beschleunigtes Verfahren zur Einbeziehung von Außenbereichsflächen für den Wohnungsbau. Gemeinden können künftig Bebauungspläne mit einer Grundfläche bis zu einem Hektar für Wohnnutzung im beschleunigten Verfahren aufstellen. Die Grundstücke müssen an bebaute Ortsteile anschließen. Die neue Regel ist bis Ende 2019 befristet.

- **Bessere Steuerung von Ferienwohnungen in Wohngebieten**

Zur Ausräumung einer bestehenden Rechtsunsicherheit, ob insbesondere in Wohngebieten Ferienwohnungen zulässig sind, werden Ferienwohnungen künftig mit nicht störenden Gewerbebetrieben und kleinen Beherbergungsbetrieben gleichgesetzt und in Wohngebieten als zulässig angesehen (§ 13a BauNVO).

Auch die Handhabe von Kommunen gegen sogenannte Rollladensiedlungen, also Siedlungen in Tourismusgebieten, deren Wohnungen als Nebenwohnsitz nur wenige Wochen im Jahr genutzt werden und sonst leer stehen, wurde verbessert. Künftig kann auch die Begründung von Bruchteilseigentum unter Genehmigungsvorbehalt gestellt werden. Damit erhalten touristisch geprägte Gemeinden, etwa an Nord- und Ostsee, eine bessere städtebaurechtliche Steuerungsmöglichkeit.

- **Fazit**

Das neue Städtebaurecht beinhaltet eine moderate und in vielen Punkten sinnvolle Ergänzung bestehender Regeln. Es erweitert Gestaltungsspielräume der Städte und Gemeinden und ist aus kommunaler Sicht insgesamt zu begrüßen.

Weitere Informationen:

www.bundesgesetzblatt.de

DStGB-Schwerpunkt "Städtebau"





Schader Stiftung

Umsetzung der Leipzig Charta: Rahmenbedingungen für kommunale Stadtentwicklung

Artikel vom 25.08.2008

[STARTSEITE](#) / [THEMEN](#) / [STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN](#) / [STADTENTWICKLUNGSPOLITIK](#)



Foto: Oleg Senkov/Shutterstock.com

Stadtentwicklung steht vor der Herausforderung, viele einander berührende Politik- und Handlungsfelder zu berücksichtigen, um tragfähige Lösungen anbieten zu können. Basis und Rahmen für die Diskussion um eine integrierte Stadtentwicklung bildet die Leipzig Charta. *Von Engelbert Lütke Daldrup*

Aktuelle Herausforderungen der Stadtentwicklung

Städte sind seit je her einem stetigen Wandel unterworfen und sind räumliches und soziales Abbild gesamtgesellschaftlicher Veränderungen. Momentan ist dieser Wandel möglicherweise so intensiv wie selten zuvor. Dieser Umstand hat gravierende Auswirkungen auf Fragen der Stadtentwicklung, die immer komplexer werden und den neuen Herausforderungen entsprechend angegangen werden müssen. Bei allen Problemen, die den Städten auf den Nägeln brennen, liegen Chancen und Risiken eng beieinander. Die demographischen Strukturveränderungen, der Klimawandel und die

wirtschaftliche Globalisierung überlagern sich in ihren Auswirkungen auf die Stadt und sind nicht mehr voneinander isolierbare Entwicklungen.

Redet man heute über den Zustand und die Perspektiven von Städten (und die damit verbundenen Ängste), langt man schnell beim demographischen Wandel und den damit verbundenen Herausforderungen an. Die durch Alterung erzwungenen Anpassungen sind nicht schlicht eine Herausforderung für die Infrastruktur, sondern berühren zentrale Lebens- und Funktionsbedingungen in den Städten. Städte müssen - zumindest in Teilbereichen - eher langsamer als schneller, eher entspannter als aufgeregter und eher integriert als spezialisiert werden. Das ist eine komplexe Aufgabe, die über die traditionellen „Zuständigkeiten“ der Akteure hinausgeht.

Hinzu kommt die ebenso beunruhigende demografische Perspektive schnell wachsender Migrantenanteile, vor allem in den größeren Städten. Bei Anteilen Zugewanderter von absehbar mehr als 40% der Gesamtbevölkerung und über 60% in den „jugendlichen Altersgruppen“ wird das Fremde zur Normalität und die Bewältigung der Integrationsaufgabe zur städtischen Überlebensaufgabe. Identitätsbilder und Selbstwahrnehmungen der bisherigen Mehrheitsgesellschaft geraten ins Wanken. Damit drohen die Ausgangs- und Ankerpunkte von Stadt-gestaltung verloren zu gehen. Dies umso mehr, als sich auch innerhalb der deutschen Ursprungsgesellschaft soziale Differenzen verstärken. Selbst in der gegenwärtigen ökonomischen Aufschwungphase kann man beobachten, dass sich gesellschaftliche Benachteiligungen räumlich überlagern und dadurch nochmals verstärkt werden. Die Unterschiede zwischen armen und reichen Städten und Stadtteilen, zwischen deutschen und migrantengeprägten Quartieren, zwischen wachsenden und schrumpfenden Wohngebieten und zwischen bildungsnahen und bildungsfernen Bevölkerungsteilen wachsen.

Daneben baut sich auch durch den Klimawandel ein stadtpolitischer Handlungsdruck auf. Fast 70% des gesamten Energieverbrauchs fallen in den Bereichen Gebäude und Mobilität an – also originär städtischen Faktoren. Will man bei der Energieeinsparung quantitativ relevante Erfolge erreichen, ist dies ohne veränderte Mobilitätskonzepte, höhere Gebäudeenergieeffizienz und verstärkte Nutzung regenerativer Energien in Städten nicht darstellbar.

Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt

Im Bewusstsein der hohen Relevanz von städtischen Themen hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft in der ersten Hälfte des Jahres 2007 die für Stadt- und Raumentwicklung zuständigen Ministerinnen und Minister der übrigen 26 EU-Staaten unter der Schirmherrschaft von Bundesminister Wolfgang Tiefensee zu einem informellen Ministertreffen nach Leipzig geladen. Ziel war es, sich im Interesse einer bürgernahen Politik auf Eckpunkte eines gemeinsamen Handelns in der Stadt- und Raumentwicklung zu verständigen. Dabei wurden unter dem Leitthema „Die europäische Stadt und ihre Region stärken – Wettbewerbsfähigkeit, sozialen und territorialen Zusammenhalt in den Städten und Regionen Europas entwickeln“ drei politische Dokumente verabschiedet:

- Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt,
- Territoriale Agenda der Europäischen Union,
- Schlussfolgerungen der deutschen Ratspräsidentschaft zum informellen Ministertreffen (diese enthalten insbesondere Aussagen über die Umsetzungsschritte zur Leipzig Charta und zur Territorialen Agenda).

Hinter der Verabschiedung der Leipzig Charta und der Territorialen Agenda steht die gemeinsame Erkenntnis, dass Themen der integrierten Stadtentwicklung und des territorialen Zusammenhalts auf die politische Agenda der Europäischen Union gesetzt werden müssen, um in den Städten und Regionen den demografischen und sozialen Wandel, den Klimawandel und die Auswirkungen des ökonomischen Strukturwandels bewältigen zu können. Beide Dokumente sehen sich dem Nachhaltigkeitsziel (Göteborg-Strategie) und den Zielen der Lissabon-Strategie (Wettbewerbsfähigkeit) gleichermaßen verpflichtet. Besondere Aufmerksamkeit soll dabei auf benachteiligte Stadtquartiere und „Europa als Sozialraum“ gelegt werden.

Die Ministerinnen und Minister haben sich in der Leipzig Charta dazu verpflichtet, in den Mitgliedstaaten Initiativen zur Einbettung der Ziele, Grundsätze und Strategien der Leipzig Charta in nationale, regionale und lokale Entwicklungspolitiken zu ergreifen. Um das Instrument der integrierten Stadtentwicklung voranzubringen und entsprechende Governance-Strukturen zu unterstützen sollen die erforderlichen Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene geschaffen werden.

Nationale Stadtentwicklungspolitik

Die Leipzig Charta wird in Deutschland mit der Nationalen Stadtentwicklungspolitik umgesetzt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Initiative für eine eigenständige Nationale Stadtentwicklungspolitik 2007 im direkten Anschluss an die deutsche EU-Ratspräsidentschaft gemeinsam mit der Bauministerkonferenz, dem Deutschen Städte- und Gemeindebund sowie dem Deutschen Städtetag ins Leben gerufen. Mit dieser partnerschaftlich angelegten Initiative soll die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands und seiner Städte und Regionen gestärkt und gesichert werden. Städte und Gemeinden sollen sich im Sinne der Nachhaltigkeit entwickeln, d. h. sie sollen den sozialen Ausgleich ermöglichen, die natürlichen Lebensgrundlagen schonen und wirtschaftlich erfolgreich sein.

Gute Praxis

Unter diesen Zielsetzungen erarbeitete die Bundesregierung bereits verschiedene Handlungs- und Förderprogramme, die spezifische Problemlagen in den Städten und Gemeinden in den Blick nehmen und mit einer Vielzahl von Angeboten die Kommunen bei der Bewältigung ihrer Herausforderungen unterstützen. Bei der Weiterentwicklung der „Guten Praxis“ wird im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung die ressortübergreifende Kooperation, die bei der Sozialen Stadt erfolgreich praktiziert wird, auf alle Programme der Stadtentwicklung übertragen. Mit „integriert“ ist hier aber nicht nur die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Dezernaten bzw. Fachbereichen gemeint, vielmehr soll auch die Kooperation zwischen Bund, Ländern und Kommunen auf allen Ebenen zur Bündelung der Kräfte beitragen.

Im Rahmen der verschiedenen Programme der Städtebauförderung des Bundes werden in vielfältigen Bereichen notwendige Investitionen in Städten und Gemeinden möglich gemacht. Im Jahr 2008 stehen dabei über 500 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung. Diese fließen neben der Sozialen Stadt in die Programme Stadtumbau Ost und West, Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen, in die energetische Sanierung der sozialen Infrastruktur, den Bereich Denkmalschutz und das Innenstadtprogramm „Aktive Stadt und Ortsteilzentren“ zur Revitalisierung und Stärkung der Innenstädte.

Projektreihe für Stadt und Urbanität

Stadtentwicklung ist durch ständigen Wandel und veränderte Herausforderungen geprägt, Nationale Stadtentwicklungspolitik muss somit als lernender Prozess angelegt sein. Unter der „Projektreihe für Stadt und Urbanität“ unterstützt die Nationale Stadtentwicklungspolitik folglich innovative, beispielgebende und partnerschaftliche Ansätze der Stadtentwicklung. Im Rahmen des Auftaktkongresses im Juli 2007 wurden einem Teilnehmerkreis von mehr als 1.000 Personen nicht nur die Zielsetzungen der Leipzig Charta vorgestellt, sondern mit dem 1. Projektaufruf zugleich die Projektreihe für Stadt und Urbanität gestartet. Die Nachfrage hat die Erwartungen übertroffen, der Bedarf an einer abgestimmten, integrierten Stadtentwicklungspolitik wurde von zahlreichen Akteuren der Stadtentwicklung geäußert: Rund 330 Interessenbekundungen von Kommunen, kommunalen Kooperationen, aber auch von zivilgesellschaftlichen Gruppen und Vereinen wurden eingereicht, erste Pilotprojekte konnten bereits beim Zweiten Nationalen Stadtentwicklungskongress im April 2008 vor über 800 Teilnehmern vorgestellt werden.

Um auch künftig eine möglichst breite Öffentlichkeit zum „Mitmachen“ zu animieren, wurden im Rahmen der umfassenden Diskussion mit den Partnern der Nationalen Stadtentwicklungspolitik, d.h. den Ländern und Kommunen – aber auch mit Vertretern aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft, sechs „Glaubenssätze“ der Nationalen Stadtentwicklungspolitik festgelegt. Die verschiedenen Verantwortlichen aus Politik, Verwaltung, planenden Berufen, Wirtschaft, Wissenschaft, Zivilgesellschaft – kurz: alle Interessierten – sollen sich im Rahmen dieser sechs Schwerpunkte in die Weiterentwicklung der Nationalen Stadtentwicklungspolitik einbringen:

- Zivilgesellschaft – Bürger für ihre Stadt aktivieren
- Soziale Stadt – Chancen schaffen und Zusammenhalt bewahren
- Innovative Stadt – Motor der wirtschaftlichen Entwicklung
- Klimaschutz und globale Verantwortung – Die Stadt von morgen bauen
- Baukultur – Städte besser gestalten
- Regionalisierung – Die Zukunft der Stadt ist die Region

Diese sechs Handlungsfelder bilden nun auch den Rahmen für den 2.

Projektaufruf der Projektreihe für Stadt und Urbanität, der im April 2008 auf dem 2. Bundeskongress zur Nationalen Stadtentwicklungspolitik veröffentlicht wurde.

Im Frühjahr dieses Jahres wurde zusätzlich unter dem Vorsitz von Bundesminister Wolfgang Tiefensee das Kuratorium der Nationalen Stadtentwicklungspolitik ins Leben gerufen. Gemeinsam mit etwa 40 Kuratoriumsmitgliedern aus dem In- und Ausland (Bundesländer, Kommunen, Verbände, Zivilgesellschaft, Einzel-persönlichkeiten aus Wirtschaft und Wissenschaft) wurde eine Plattform geschaffen mit der Zielsetzung, städtische Themen stärker im fachlichen und gesellschaftlichen Dialog zu verankern.

Nationale Stadtentwicklungspolitik baut somit auf neue Ideen, auf das Engagement und auf den offenen Diskurs einer Vielzahl von Beteiligten. Dazu trägt auch der Internetauftritt www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de bei, der seit April 2008 „online“ ist und unter anderem einen Überblick zu den Pilotprojekten, Veranstaltungen und Veröffentlichungen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik bietet.

Der Autor: Dr. Engelbert Lütke Daldrup, Stadtplaner, war von 2006 bis 2009 Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Stress, Lärm, Anonymität

"Stadtstress ist Kriechstress"

Tempo statt Langeweile, Inspiration an jeder Ecke - das Leben in der Stadt kann spannend sein. Doch mitunter machen Stress, Lärm und Anonymität psychisch krank. Um sich davor zu schützen, hilft vor allem eines: unter Leute gehen.

 Fotos

Getty Images



Teilen



Twittern



E-Mail



Montag, 09.03.2015 16:48 Uhr

[Drucken](#) [Nutzungsrechte](#) [Feedback](#) [Kommentieren](#)

Das Leben in der Stadt ist schnell, laut, spannend und aufregend. Doch was manchem guttut, bedeutet für den anderen Stress, der zu einer großen Belastung werden kann.

Tatsächlich leiden Städter öfter an psychischen Erkrankungen als Landbewohner. "[Angsterkrankungen](#) und [Depressionen](#) kommen bei Menschen, die in der Stadt leben, etwa 30 bis 40 Prozent häufiger vor", sagt Andreas Meyer-Lindenberg vom Zentralinstitut für Seelische Gesundheit an der Universität Mannheim.

[Schizophrenie](#), so ein Ergebnis einer Untersuchung des Institutes, trete bei Menschen, die in der Stadt aufgewachsen sind, sogar dreimal so oft auf wie bei Menschen, die auf dem Land leben. Meyer-Lindenberg zufolge gilt das nicht nur für eine bestimmte Stadt, sondern ist in aller Welt so. "Je größer die Stadt, in der man aufgewachsen ist, desto höher das Schizophrenie-Risiko als Erwachsener", sagt auch Mazda Adli, Chefarzt der Fliedner Klinik in Berlin und Stressforscher an der Charité.

Wie sich die Großstadt auf die psychische Gesundheit ihrer Bewohner auswirkt und was genau am Leben in der Stadt krank macht, das erforschen Meyer-Lindenberg und Adli. Gemeinsam mit Stadtplanern, Architekten und Neurowissenschaftlern gründete Adli Anfang des Jahres die Fachgruppe Neuro-Urbanistik.

ANZEIGE



Lohnt sich der Verkauf?

Hauspreise sind auf Rekordhoch. Lohnt sich der Verkauf in Ihrer Region jetzt?

[Mehr dazu](#)

Städtehirn reagiert empfindlicher

Dem Laien fällt auf Antriebe einiges ein, was nerven kann: Lärm, Dreck und Staub, Gerüche, beengte Wohnverhältnisse, Anonymität. Meyer-Lindenberg und sein Team fanden heraus, dass Stress und Gefühle bei Menschen aus der Großstadt anders verarbeitet werden: Ihr Hirn reagiert deutlich empfindlicher auf Stress als das von Kleinstädtern und erst recht das von Landbewohnern.

Doch längst nicht jeder, der in der Stadt lebt, wird auch psychisch krank. Manche Menschen sind grundsätzlich gelassener als andere. Und eine Menge Städter empfinden es gerade als wohltuend, dass in der Stadt immer etwas los ist. Davon, so Adli, könnten jedoch nur diejenigen profitieren, die sich dem jederzeit entziehen können, wenn es ihnen reicht.

"Wenn Menschen das Gefühl haben, sie können ihr Leben kontrollieren und entscheiden, ob sie sich zurückziehen oder unter Freunde gehen, fühlen sie sich wohl", sagt auch Iris Hauth vom Alexianer St. Joseph-Krankenhaus Berlin-Weißensee. "Wer dies nicht kontrollieren kann, ist den Stresseffekten der Großstadt mehr ausgeliefert."

Manche Bewohner einer Großstadt sind sozial isoliert: "80 Prozent der Menschen in der Stadt kennen ihre Nachbarn nicht", sagt Meyer-Lindenberg. "Dabei ist ein soziales Netzwerk für die psychische Gesundheit eines Menschen sehr wichtig."

Der Stress kommt unbemerkt daher

Die Folgen der Belastung sind nicht gleich offenbar. "Stadtstress ist Kriechstress", sagt Adli. "Er kommt unbemerkt daher." Eine gereizte Stimmung, Anspannung und Schlafstörungen können Anzeichen dafür sein. Aber nicht jeder Stress sei auf die Großstadt zurückzuführen, sagt Iris Hauth. Auch beruflicher Druck oder Ärger seien belastend. "Wenn Großstadtstress hinzukommt, kann sich die Situation zuspitzen."

Wer die Symptome an sich bemerkt, sollte so früh wie möglich gegensteuern. Die erste Maßnahme: Für Entspannung und Ausgleich sorgen. Ob mit Sport oder Wochenendausflügen in die Natur: "Wichtig ist es, einen festen Termin in der Woche für diese Auszeit festzulegen", sagt Hauth.

Hilft das nicht, sollte der Hausarzt oder ein Facharzt für Psychiatrie und Psychotherapie aufgesucht werden. Ändert man nichts an den Umständen, ist das Risiko für eine Angststörung oder eine Depression laut Hauth hoch. Um dem Stress etwas entgegenzusetzen, rät Meyer-Lindenberg zu mehr Achtsamkeit, die etwa in Kursen an der Volkshochschule vermittelt wird. Bewusst den Augenblick mit allen Sinnen wahrnehmen bringe "eine massive Besserung der Lebensqualität".

Da aber die soziale Isolation einer der entscheidenden Stressfaktoren in der Stadt ist, sollte man das Übel bei der Wurzel packen und unter Leute kommen. Dafür sind die Möglichkeiten nirgendwo so prächtig wie in der Stadt. Ob Sportvereine oder andere Interessengruppen, im Chor, Lesekreis oder in kirchlichen Begegnungsstätten: Es gibt viele Orte, an denen man mit Gleichgesinnten Kontakte knüpfen kann.

Am einfachsten, könnte man meinen, wäre der Umzug in ländlichere Gefilde. Die Sehnsucht nach dem Leben auf dem Land sei in den vergangenen Jahren nicht umsonst so groß geworden, sagt Adli. Allerdings sei auch auf dem Land nicht alles pure Romantik. Besser sei es, sich bewusst zu machen, was die eigenen Bedürfnisse sind - und dann die Stadt neu für sich zu entdecken.

ANZEIGE

Welcher ist dein Nächster?



Finde dein Traumauto auf Deutschlands größtem Fahrzeugmarkt - wähle aus über 1.5 Millionen Fahrzeugen!

| | |
|----------------|---|
| Jobsuche | ► |
| Reise-Deals | ► |
| Eurojackpot | ► |
| Immobilienuche | ► |

MEHR ZUM THEMA ACHTSAMKEIT



Corbis

Beobachten, fühlen, entschleunigen: Das Gespräch mit dem Chef, der Clinch mit den Nachbarn oder die offene Stromrechnung: Vielen Menschen schwirrt pausenlos Alltagsstress durch den Kopf. Mit ein paar einfachen Übungen lässt sich die Hektik der Gedanken jedoch dämpfen - und sogar psychischen Erkrankungen vorbeugen.

Alexandra Bülow, dpa

[Zur Startseite](#)

Diesen Artikel...

[Drucken](#) | [Feedback](#) | [Nutzungsrechte](#)



Teilen



Twittern



E-Mail



Auch interessant

ANZEIGE



gesund-macht-schlank.de

Schlanker Bauch durch diese 2 Tipps

ANZEIGE



Volkswagen

Aus alt mach neu - Gilt die Volkswagen-Umweltprämie für mich?

ANZEIGE



Thiocyanat

Neuer Wirkstoff gegen dünnes Frauenhaar?

Mehr von SPIEGEL ONLINE



Ein rätselhafter Patient:
Dunkles Jucken



Prozess in Leipzig:
Angeklagte verweigern Aussage zu Mord in Rockermilieu



Italien:
Mindestens sieben Tote durch Unwetter in der Toskana

empfohlen von

Verwandte Artikel

Stress durch Lärm: Stille ist Luxus (27.04.2014)

Psychologie: "An Lärm kann man sich nicht gewöhnen" (16.04.2014)

ANZEIGE

Psychische Gesundheit von Großstädtern: Stadt, Land, Stress
(30.08.2013)

Übungen gegen Stress: Beobachten, fühlen, entschleunigen
(27.03.2013)

Psychologie: Die Seelennöte der Stadtmenschen (06.06.2012)

Hirnforschung: Städter sind stressanfälliger (23.06.2011)

Gesundheitsstudie DEGS: So krank ist Deutschland (14.06.2012)

Mehr zum Thema

ANZEIGE

Stress **Angst** **Depressionen** **Schizophrenie** **Lärm**
Schlafstörungen [Alle Themenseiten](#)

Forum >



Diskutieren Sie über diesen Artikel

insgesamt 17 Beiträge



[Alle Kommentare öffnen](#)

Seite 1 von 4



krise0815 09.03.2015

1. Unter Leute gehen ?

Mach ich ja auch. Hier.



trader_07 09.03.2015

2. Auch auf dem Land...

Auch auf dem Land gibt es "Lärm". Bei mir ist das im April/Mai (da quaken die Frösche) und im September (da röhren die Hirsche). Trotzdem schlafe ich problemlos von März bis November bei offenem Fenster. Ansonsten [...]



matthias089 09.03.2015

3. Welche Stadt? Welches Land?

Was ist mit Stadt gemeint? Die mittelalterliche Altstadt? Die Gründerzeitstadt? Die monotone autogerechte Wohnstadt des 20. Jahrhunderts, die Vorstadt und Zwischenstadt? Wo fängt überhaupt das Land an?



mipez 09.03.2015

4.

"Dabei ist ein soziales Netzwerk für die psychische Gesundheit eines Menschen sehr wichtig." Als ob man dazu Nachbarn benötigen würde. Wieder so eine unglaublich aussagekräftige und stichhaltige Studie. Und als [...]



sikasuu 09.03.2015

5. Stadtstress sehe ich differenziert, wenistens hier in Europa.

In einer Mittelstadt, bis 1 Mio Einwohnern, gibt es sehr wohl Zonen der Ruhe, aber auch oft in nächster Nähe Zonen mit sehr viel, oft zu viel Leben:-)) . So lange Städte nicht "ausufern" wie z.B. Tokio, Peking, NY, [...]



Ihr Kommentar zum Thema

Bitte melden Sie sich an, um zu kommentieren.

[Anmelden](#) | [Registrieren](#)

Das SPON-Forum: So wollen wir debattieren

Überschrift

optional

Beitrag

Kommentar senden

© SPIEGEL ONLINE 2015

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit Genehmigung der SPIEGELnet GmbH

 TOP

Serviceangebote von SPIEGEL-ONLINE-Partnern

AUTO

Benzinpreis
Bußgeldrechner
Werkstattvergleich
Kfz-Versicherung
Automarkt

ENERGIE

Gasanbietervergleich
Stromanbietervergleich
Energievergleiche

JOB

Gehaltscheck
Brutto-Netto-Rechner
Uni-Tools
Jobsuche
Online Englisch lernen

FINANZEN

Währungsrechner
Immobilien-Börse
Versicherungen

FREIZEIT

Eurojackpot
Lottozahlen
Sudoku
Kenken
Street
Reise-Deals

Bücher bestellen
Hörbücher
Arztsuche
DSL-Vergleich
Ferientermine
Mediaplanet Themen

SPIEGEL GRUPPE

Abo - Shop - manager magazin - Harvard Business Manager - buchreport - Werbung - Jobs

DER SPIEGEL

Dein SPIEGEL

SPIEGEL WISSEN

SPIEGEL BIOGRAFIE

SPIEGEL GESCHICHTE





Anmelden

[Menü](#) | [Politik](#) [Meinung](#) [Wirtschaft](#) [Panorama](#) [Sport](#) [Kultur](#) [Netzwerk](#) [Wissenschaft](#) [mehr ▼](#)

WISSENSCHAFT

[Schlagzeilen](#) | [Wetter](#) | DAX 12.303,98 | [TV-Programm](#) | [Abo](#)[Nachrichten](#) > [Wissenschaft](#) > [Mensch](#) > [Demografie Deutschlands](#) > Bertelsmann-Studie: Deutschland schrumpft und vergreist bis 2030

ANZEIGE



Prognose für 2030

Deutschland schrumpft und vergreist

Trotz Zuwanderung wird Deutschland in 15 Jahren eine halbe Million Einwohner weniger haben, zeigt eine Hochrechnung. Mehr als die Hälfte der Menschen wäre älter als 48. Das hat für Stadt und Land teils dramatische Folgen.



DPA

Wir werden immer älter: Zahl über 80-Jähriger steigt bis 2030 um fast 50 Prozent



Teilen



Twittern



E-Mail



Mittwoch, 08.07.2015 14:56 Uhr

[Drucken](#) [Nutzungsrechte](#) [Feedback](#) [Kommentieren](#)

In 15 Jahren sollen nur noch 79,97 Millionen Menschen in Deutschland leben. Das bedeutet ein Minus von 0,7 Prozent im Vergleich zum Jahr 2012, [berichtet die Bertelsmann Stiftung](#). In absoluten Zahlen werde Deutschland bis zum Jahr

2030 um mehr als eine halbe Million Einwohner schrumpfen.

Ausgangspunkt waren Daten für Städte und Gemeinden ab 5000 Einwohnern und alle Landkreise in Deutschland. Daraus hat die Stiftung die Bevölkerungsentwicklung unter Berücksichtigung von erwarteten Zuwanderungsströmen hochgerechnet.

6,3 Millionen über 80-Jährige

Demnach steigt die Zahl der über 80-Jährigen bis 2030 bundesweit um fast 50 Prozent auf über 6,3 Millionen. Die Forscher warnen aufgrund der Daten vor Versorgungslücken für ältere Menschen. Kommunen müssten sich auf einen erhöhten Pflegebedarf einstellen.

Auch Städte wie Berlin, in denen die Bevölkerung wächst und in denen viele junge Menschen leben, müssen sich auf ein starkes Plus bei den über 80-Jährigen einstellen. 2030 wird die Hauptstadt laut Studie rund drei Viertel mehr über 80-Jährige haben.

Einen starken Anstieg bei dieser Altersgruppe gibt es auch in Schleswig-Holstein (+69 Prozent) und Brandenburg (+61 Prozent). Moderater geht es im Saarland (+32) und in Nordrhein-Westfalen (+36) zu.

Im März 2015 hatte das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung eine ähnliche Prognose vorgestellt - damals aber Daten von 2010 bis 2030 verglichen. Die ausführlichen Ergebnisse und interaktive Grafiken dieser Analyse, sortiert nach Regionen, [finden Sie hier](#):

ANZEIGE



ANZEIGE

Welcher ist dein Nächster?



Finde dein Traumauto auf Deutschlands größtem Fahrzeugmarkt - wähle aus über 1.5 Millionen Fahrzeugen!

- Immobilienuche ▶
- Jobsuche ▶
- Reise-Deals ▶
- Eurojackpot ▶

Bevölkerungsentwicklung 2010 bis 2030 nach Regionen



SPIEGEL ONLINE

Regionalprognose: Deutschland in fünfzehn Jahren

Hamburg und Berlin sind im Durchschnitt die Jüngsten

Laut der neuen Studie werden 2030 im Durchschnitt mehr als die Hälfte der Deutschen älter als 48,1 Jahre sein - 2012 lag dieses sogenannte Medianalter noch bei 45,3 Jahren. Allerdings unterscheidet sich die Situation stark von Bundesland zu Bundesland:

- In den Stadtstaaten Berlin und Hamburg wird das Medianalter der Prognose zufolge 2030 mit 43 Jahren am niedrigsten sein
- In Brandenburg, Sachsen-Anhalt (beide 53) und Mecklenburg-Vorpommern (52,6) soll es den höchsten Wert erreichen.

Betrachtet man einzelne Gemeinden und Städte, ergibt sich wieder ein anderes Bild:

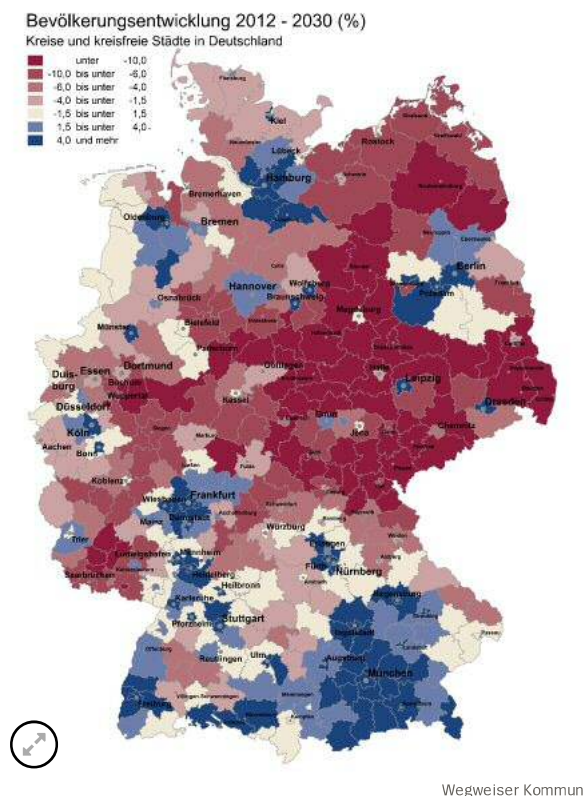
- München, Unterföhring und Münster in Westfalen werden die jüngsten Städte sein.
- Eine besonders alte Bevölkerung sollen 2030 dagegen Bad Füssing in Bayern, Guben in Brandenburg und Grömitz in Schleswig-Holstein haben.

Alle ziehen in die Stadt

Ähnlich wie bei der Studie aus dem März zeigt auch die neue Untersuchung, dass es die Menschen immer stärker vom Land in die Städte zieht.

Ein Beispiel: In Sachsen-Anhalt und Thüringen wird die Zahl der Einwohner mit einem Minus von 13,6 und 9,9 Prozent deutlich zurückgehen. In den Stadtstaaten Berlin und Hamburg werden dagegen deutlich mehr Menschen leben - 10,3 und 7,5 Prozent mehr als 2012.

Grafik zur Bevölkerungsentwicklung 2012 bis 2030



Die Stiftung warnt aufgrund der Daten vor dramatischen Folgen für den ländlichen Raum. Dort werde es immer schwieriger werden, eine funktionierende Infrastruktur etwa bei Nahverkehr oder ärztlicher Versorgung sicherzustellen.

jme/dpa

[Zur Startseite](#)

Diesen Artikel...

[Drucken](#) | [Feedback](#) | [Nutzungsrechte](#)

Teilen



Twittern



E-Mail



Auch interessant

ANZEIGE

**SMART DEVICE TRENDS**

Bereits Millionen kündigen Ihren Kabel TV. Hier erfahren

ANZEIGE

**Legoland**

Sommerferien im LEGOLAND®: Ein Tag voller Spaß & Abenteuer für die...

ANZEIGE

**brillen.de**

Beim Optiker: Eine neue Technologie für Gleitsichtbrillen ermöglicht...

Mehr von SPIEGEL ONLINE

**Gehälter von Männern und Frauen:**
Schulz will Lohnlücke "nicht hinnehmen"**Ex-Trump-Strategie Steve Bannon i...**
"Ich bin ein Straßenkämpfer"**Prüfungsangst im Studium:**
Akademikerkinder sind deutlich entspannter

empfohlen von

Verwandte Artikel

Regionalprognose: Deutschland in fünfzehn Jahren (14.03.2015)

Mehr im Internet

Demographischer Wandel verstärkt Unterschiede zwischen Stadt und Land: Studie der Bertelsmann Stiftung

SPIEGEL ONLINE ist nicht verantwortlich für die Inhalte externer Internetseiten.

Mehr zum Thema

Demografie Deutschlands **Weltbevölkerung** **Altern**

[Alle Themenseiten](#)

ANZEIGE



Forum >



Diskutieren Sie über diesen Artikel

insgesamt 189 Beiträge



[Alle Kommentare öffnen](#)

Seite 1 von 38



andneu 08.07.2015

1. So what?

"Trotz Zuwanderung wird Deutschland in 15 Jahren eine halbe Million Einwohner weniger haben (...)"
Also statt knapp 83.000.000 dann eine halbe Millionen weniger. Und wo soll da das Problem sein? Hat mir bis heute [...]



Leser161 08.07.2015

2. Chance

Man muss bei sowas immer auch die Chancen sehen. Vielleicht werden Arbeitnehmer ab 50 dann endlich mal wieder gewürdigt. Oder man erkennt das ein Certified XYZ zwar eine gute Grundlage ist, aber Erfahrung auch irgendwie wichtig [...]



s342 08.07.2015

3. Umdenken

Wir sollten mal umdenken und ein Schrumpfen der Bevölkerung als positiv sehen. 1. Die Welt ist überbevölkert, die Umwelt würde es nur zu gute kommen, wenn weniger Menschen diesen Planeten besiedeln würden. 2. Zunehmende [...]



onkel-ollo 08.07.2015

4. Es kann auch ein Segen sein!

Jeder einzelne Mensch verbraucht Ressourcen. Für jeden einzelnen Menschen werden die Meere leer

gefischt, Autos gebaut, muß Strom produziert werden und werden Landschaften mit Häusern und Straßen versiegelt. Als nächstes soll [...]



infonet 08.07.2015

5.

Wundert mich nicht bei der Politik in den letzten 30 Jahren. Kinder haben wollen ist heute zum Luxus geworden und immer weniger können sich das leisten. So habe ich bewußt auf Kinder verzichtet weil ich es mir damals (1990er [...])



Alle Kommentare öffnen

Seite 1 von 38

Ihr Kommentar zum Thema

Bitte melden Sie sich an, um zu kommentieren.

[Anmelden](#) | [Registrieren](#)

Das SPON-Forum: So wollen wir debattieren

Überschrift

optional

Beitrag

Kommentar senden

© SPIEGEL ONLINE 2015

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit Genehmigung der SPIEGELnet GmbH

ANZEIGE

TOP

Serviceangebote von SPIEGEL-ONLINE-Partnern

AUTO

ENERGIE

JOB

Benzinpreis
Bußgeldrechner
Werkstattvergleich
Kfz-Versicherung
Automarkt

Gasanbietervergleich
Stromanbietervergleich
Energievergleiche

Gehaltscheck
Brutto-Netto-Rechner
Uni-Tools
Jobsuche
Online Englisch lernen

FINANZEN

Währungsrechner
Immobilien-Börse
Versicherungen

FREIZEIT

Eurojackpot
Lottozahlen
Sudoku
Kenken
Street
Reise-Deals

Bücher bestellen
Hörbücher
Arztsuche
DSL-Vergleich
Ferientermine
Mediaplanet Themen

SPIEGEL GRUPPE

Abo - Shop - manager magazin - Harvard Business Manager - buchreport - Werbung - Jobs

DER SPIEGEL

Dein SPIEGEL

SPIEGEL WISSEN

SPIEGEL BIOGRAFIE

SPIEGEL GESCHICHTE



Twitter Facebook Google+

[Impressum](#) - [Datenschutz](#) - [Nutzungsrechte](#) - [Kontakt](#) - [Hilfe](#)
