



30. Oktober 2015

Neues Zusammenleben in der Stadt

A. Einleitung

Die Bevölkerungsentwicklung in Deutschland stellt uns vor neue Herausforderungen in der Stadtentwicklung. Wir erleben eine neue Welle der Urbanisierung: Immer mehr Menschen zieht es in die Städte und Ballungszentren. Städte sind wieder attraktiv. Sie bieten Arbeitsplätze, eine gute Infrastruktur und Versorgung und viele Möglichkeiten für die Freizeitgestaltung. In den Städten zeigt sich die ganze kulturelle Vielfalt unseres Landes.

Neben den Wanderungsbewegungen innerhalb des Landes kommen in diesen Monaten viele Menschen zu uns, die auf der Flucht vor Krieg und Gewalt ein friedliches Leben suchen. Wir wollen und können diesen Menschen eine neue Heimat bieten. Für alle Menschen, die neu in die Stadt kommen, muss Wohnraum geschaffen werden. Dabei gilt es Fehler der Vergangenheit zu vermeiden und schrittweise zu heilen. Unsere Städte müssen in jeder Hinsicht durchmischte sein: in den Nutzungen, in den sozialen Milieus und in der städtebaulichen Struktur. Für die Städte haben wir jetzt die Gelegenheit, das Leitbild der kompakten, integrierten und umweltfreundlichen Stadt schrittweise in die Realität umzusetzen: Die Stadt der kurzen Wege zwischen Arbeit, Freizeit und Wohnen – vielfältig und offen. Mit Menschen, die seit langem in ihrem Quartier wohnen. Und mit Menschen, die neu in die Städte kommen.

Eine „Stadt der kurzen Wege“ wird zwar nach wie vor Platz für Autos bieten. Immer weniger Menschen akzeptieren jedoch, dass das Auto im Stadtbild eine derartige Dominanz hat. Enorme Flächen stehen exklusiv für den Autoverkehr oder als Parkraum zur Verfügung. Schadstoffe belasten Mensch und Umwelt. Viele Menschen wünschen sich eine Abkehr von der autozentrierten Stadt. Ein leistungsfähiger

öffentlicher Nahverkehr, das Fahrrad, E-Bikes, Elektroautos und Carsharing-Angebote können zukunftsweisende Alternativen zum klassischen Auto sein.

Der Politik kommt die Aufgabe zu, diese Veränderungsprozesse zu organisieren und zu gestalten. Aber das Zusammenleben ist nicht mit Patentrezepten zu meistern. Die Vorstellung, dass etwa die Probleme von stark verdichteten Räumen sich vollständig beseitigen ließen, wäre falsch. Dieses Programm will seinen Beitrag dazu leisten, das Zusammenleben in der Stadt zu verbessern.

B. Wohnen und Arbeiten

Die größte Herausforderung für die wachsenden Städte ist es, neuen bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Das BMUB ist hier auf vielen Ebenen aktiv. Zum Januar 2016 steigt das Wohngeld. Wir haben zwei Milliarden Euro zusätzlich bis 2019 für den sozialen Wohnungsbau mobilisiert. Damit stellt der Bund insgesamt über vier Milliarden Euro für den sozialen Wohnungsbau zur Verfügung. Zusätzlich haben wir ein neues Programm zum Bau von günstigen Vario-Wohnungen aufgelegt, das flexibel nutzbare Wohnungen zum Beispiel für Studierende und Auszubildende fördert.

Mit dem Bundesfinanzminister und den Ländern sind wir im Gespräch über weitere steuerliche Anreize im Wohnungsbau. Daneben müssen wir Rechtsvorschriften so anpassen, dass Bauen und insbesondere die innerstädtische Verdichtung einfacher und kostengünstiger werden. Unser Ziel ist es, den Kommunen mehr Flexibilität zu geben. Dort müssen die Entscheidungen über die Entwicklung der Stadt getroffen werden.

Mit den Menschen zieht auch mehr Leben in die Städte. Das bedeutet auch: Konflikte, zum Beispiel im Bereich des Sportlärms. Der Vereinssport muss seinen Platz in unseren Städten auch bei zunehmender Verdichtung behalten und darf nicht als Störfaktor an den Stadtrand gedrängt werden.

Maßnahmen:

1. Neuer Baugebietstyp „Urbanes Gebiet“

Ein wichtiges Ziel der „kompakten Stadt“ ist die Verdichtung innerstädtischer Quartiere. Der rechtliche Rahmen ermöglicht bislang aber nur eingeschränkt das Nebeneinander

von Wohnen und Gewerbe und damit auch den Bau zusätzlicher Wohnungen in urbanen Zentren. Dabei ist dieses Nebeneinander eines der Kennzeichen der historisch gewachsenen europäischen Stadt. Wir wollen den Kommunen mehr Spielraum für lokal angepasste Lösungen zur Erschließung zusätzlichen Baulands in urbanen Räumen geben. Unser Ziel ist, die Entwicklung von Gebieten zu fördern, die einen hohen Anteil an Wohnbebauung haben, gleichzeitig aber auch Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe in kleinteiliger Nutzungsmischung beherbergen. Deshalb wollen wir eine neue Baugebietskategorie „Urbanes Gebiet“ schaffen und so das Bauplanungs- und Immissionsschutzrecht besser aufeinander abstimmen und flexibilisieren. Das mobilisiert zusätzlichen Wohnraum dort, wo die Stadt am attraktivsten ist, sorgt für eine funktionale Durchmischung und schont den Flächenverbrauch. Kommunen können dann in besonderen urbanen Lagen Baugebiete ausweisen, in denen eine höhere bauliche Dichte als in Mischgebieten möglich ist. Zugleich gilt für die Wohnnutzung ein innenstadttypischer Lärmschutzstandard wie im Mischgebiet. Damit erleichtern wir eine städtebaulich wünschenswerte Innenentwicklung der Städte.

2. Stärkung des Vereinssportes im Quartier

Der Sport hat eine herausragende gesellschaftspolitische Bedeutung und ist die größte Bürgerbewegung Deutschlands. Er kann seine Wirkung allerdings nur dann voll entfalten, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Deshalb wollen wir Rechtsklarheit, aber auch mehr Flexibilität für die Kommunen schaffen, um einen Ausgleich zwischen den Interessen der Sporttreibenden und den Anwohnerinnen und Anwohnern zu ermöglichen.

Wir werden erstens den Vereinssport von Kindern beim Lärmschutz privilegieren. Vereinssport von Kindern soll – unter anderem in den Ruhezeiten, etwa an Sonn- und Feiertagen zwischen 13 und 15 Uhr – uneingeschränkt stattfinden können. Dadurch kann in wachsenden Quartieren auf steigenden Bedarf reagiert werden. „Kinderlärm“ gehört zum Leben und ist kein Lärm, der nach dem Immissionsschutzrecht beurteilt werden sollte.

Wir werden zweitens mehr Spielraum für lokal angepasste Lösungen für den Vereinssport von Jugendlichen schaffen. Zum Teil drohen Sportstätten durch

Beschwerden der Anwohner vor allem in den Ruhezeiten (also werktags zwischen 6 und 8 Uhr sowie 20 bis 22 Uhr und an Sonn- und Feiertagen zwischen 7 und 9 Uhr, 13 und 15 Uhr sowie von 20 bis 22 Uhr) oder durch heranrückende Wohnbebauung massive Nutzungsbeschränkungen bis hin zur Gefährdung des weiteren Betriebs der Anlagen. Hier wollen wir mehr Flexibilität für die örtlich zuständigen Behörden schaffen. Diese sollen in die Lage versetzt werden unter Abwägung mit den Ruhebedürfnissen der Anwohner eine orts- und situationsangepasste Lösung zu finden.

Wir werden drittens den Sportbetrieb in den bereits vor 1991 genehmigten Sportanlagen rechtlich besser absichern und erhalten. Der sogenannte Altanlagenbonus gewährleistet, dass der Sportbetrieb auch bei Umbauten und Nutzungsänderungen und einer leichten Überschreitung der Lärmschutzwerte aufrechterhalten werden kann. Deshalb werden wir den Altanlagenbonus festschreiben und entsprechend einem Leitfaden aus Nordrhein-Westfalen konkretisieren. Außerdem wollen wir dafür sorgen, dass geringfügige Überschreitungen der Immissionsschutzrichtwerte unerheblich bleiben (sogenannte Irrelevanzregelung).

3. Bauordnungsrecht: Bürokratiekosten senken, mehr Flexibilität für Kommunen

Das Bauordnungsrecht ist Landesrecht. 16 verschiedene Landesbauordnungen mit teilweise erheblichen Unterschieden sind zwar Ausdruck eines lebendigen Föderalismus, führen aber häufig zu höheren Baukosten und steigern den bürokratischen Aufwand. Im Bauordnungsrecht werden wir daher auf die Länder mit dem Ziel zugehen, den existierenden Rahmen in der Musterbauordnung mit Blick auf Kosten und Nachhaltigkeit weiterzuentwickeln. Es gilt, Normen und Standards zu hinterfragen – zum Beispiel die Stellplatzpflicht für PKW und Fahrräder – die kostengünstigen Wohnungsbau und Nachverdichtung der Innenstädte verteuern.

Bei den Regelungen zur Stellplatzpflicht sollten die Kommunen mehr Flexibilität für lokal angepasste Lösungen erhalten. Die Entscheidung sollte in allen Bundesländern kommunalisiert werden (bundesweite Abkehr von landesgesetzlichen Pflichtvorgaben, wie bereits 2002 in der Musterbauordnung beschlossen). Einige Länder haben das

bereits umgesetzt, mit guten Erfahrungen. Wir schlagen vor, dass die Musterbauordnung 2002 auch in diesem Punkt nunmehr einheitlich in allen Ländern umgesetzt und die Stellplatzpflicht in die Kompetenz der Kommunen gegeben wird.

Wir werden das Baurecht darüber hinaus dort zur Diskussion stellen, wo durch unnötig hohe Standards in den Vorschriften vermeidbare Kostensteigerungen entstehen. Wir werden, wo nötig, auf entsprechende Anpassungen dringen. Auf diese Weise wollen wir die Baukosten und den Flächenverbrauch senken.

4. Bundesstiftung Soziale Stadt

Stadt und Quartier sind die Orte, in denen Menschen in unserer Gesellschaft integriert werden. Aber das passiert nicht von allein. Das braucht staatliche und private Unterstützung. Mit dem Programm Soziale Stadt haben wir ein hervorragendes Instrument zur Verfügung, um die Orte zu unterstützen, an denen soziale Konflikte, ökonomische Probleme und kulturelle Unterschiede aufeinanderprallen. Vor dem Hintergrund der aktuellen Flüchtlingszahlen wird der Bedarf an unterstützender Quartiersarbeit in den kommenden Jahren zunehmen.

Wir arbeiten daran, das Programm „Soziale Stadt“ zu einem Leitprogramm der sozialen Integration auszubauen und zu einer ressortübergreifenden Strategie weiter zu entwickeln. Eine gute Quartierspolitik lebt aber nicht nur durch staatliche Programme, sondern durch die Beteiligung, die Einbindung und das Engagement aller lokalen Akteure. Wir wollen daher neben den öffentlichen Mitteln verstärkt auch die Bürgerinnen und Bürger, die Vereine und die Unternehmen für die aktive Stadtteilarbeit mobilisieren. Deshalb werden wir ein Konzept für eine „Bundesstiftung Soziale Stadt“ erarbeiten. Die Stiftung soll privates Engagement anstoßen und unterstützen, herausragende Projekte sozialer Stadtteilarbeit fördern und in die Quartiersarbeit integrieren. Sie soll das Netzwerk von Akteuren, Stiftungen und Institutionen in den Städten für mehr sozialen Zusammenhalt, für Integration und eine durch die dort lebenden Menschen mitgestaltete Quartiersentwicklung stärken.

C. Nachhaltige Mobilität und saubere Luft

Eine wachsende und verdichtete Stadt darf Mensch und Umwelt nicht zusätzlich belasten. Im Gegenteil: Die Belastungen müssen sinken. Bereits heute machen zu viele Schadstoffe und zu viel Lärm Menschen krank. Das hat auch eine soziale Komponente: Oft wohnen die ärmsten Menschen an den lautesten und schadstoffreichsten Orten der Stadt.

Der motorisierte Individualverkehr ist hauptsächlich verantwortlich für verkehrsbedingte Emission an Schadstoffen, CO₂ und Lärm in den Städten. Für eine nachhaltige, klimagerechte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung brauchen wir die kompakte und funktionsgemischte Stadt der kurzen Wege. In ihr sind die unterschiedlichen Verkehrsmittel integriert und intelligent verknüpft. Fußgänger- und Fahrradverkehr, die öffentlichen Verkehrsmittel und nachhaltiger Wirtschaftsverkehr müssen Vorrang genießen. Eine Stadt, in der das Auto zwar ein Verkehrsmittel unter vielen ist, aber nicht mehr eine dominante Rolle spielt, ist lebenswerter, umweltfreundlicher und schafft neue Flächen für Wohnraum und Erholung.

Deutschland ist ein Land mit über 40 Millionen Pkw, gleichzeitig aber auch ein Land mit 80 Millionen Fahrrädern und Fußgängern. Die Kommunen sollten das berücksichtigen und die Bedingungen für den Fußgänger-, den Rad- und den öffentlichen Nahverkehr verbessern.

Obwohl viele Städte wachsen, müssen wir dafür Sorge tragen, dass die Luftverschmutzung sinkt. Gerade in dicht besiedelten Gebieten ist die Schadstoffbelastung noch zu hoch. Deshalb werden wir den Immissionsschutz weiter verbessern.

Maßnahmen:

1. Förderung des Radverkehrs

Der Radverkehr spielt dabei eine besonders wichtige Rolle: Wer Rad fährt, verbessert die Klimabilanz, vermindert die Schadstoffbelastung, benötigt deutlich weniger Fläche als der Autoverkehr und reduziert den Lärm in unseren Städten. Und ganz nebenbei machen Radfahrer auch noch etwas für die eigene Gesundheit. Mehr Radverkehr macht unsere Städte lebenswerter.

Wir wollen die Kommunen bei der Radverkehrsinfrastruktur unterstützen. In der Städtebauförderung sind entsprechende Mittel zur Aufwertung der öffentlichen Räume gerade in den Zentren vorgesehen. Erstmals werden wir ab dem kommenden Jahr den Radverkehr in größerem Umfang aus der Nationalen Klimaschutzinitiative fördern.

Gefördert werden

- die Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen, mit dem Ziel, Fußverkehr, Radverkehr, Carsharing und ÖPNV zu vernetzen,
- die Einrichtung von Wegweisungssystemen für den alltagsorientierten Radverkehr,
- die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch die Ergänzung vorhandener Radwegenetze (Lückenschluss durch Radwege, Fahrradstraßen, Radschnellwege oder Radfahr- und Schutzstreifen), die Umgestaltung von Knotenpunkten sowie die LED-Beleuchtung der neu errichteten Radwege,
- die Errichtung von Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit öffentlichen Einrichtungen oder dem öffentlichen Verkehr.

Zur Steigerung des Fahrradanteils am Alltagsverkehr werden die folgenden Ergänzungen des Radwegenetzes gefördert:

- Radverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen oder baulich angelegten Radwegen, sofern diese als Lückenschlüsse ein bestehendes Radverkehrsnetz ergänzen,
- Radschnellwege, die zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils bei mittleren Distanzen (größer als 5 km) führen,
- die Umgestaltung bestehender Radverkehrsanlagen, um sie an ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen anzupassen,
- die Umgestaltung von Knotenpunkten mit vorbildlicher Radverkehrsführung und Signalisierung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses des Radverkehrs.

Wir setzen uns innerhalb der Bundesregierung dafür ein, dass der Bund für Aus- und Neubau überregionaler Radwege eine größere Verantwortung übernimmt, auch finanziell. Wir wollen, dass die überregionale Radverkehrsinfrastruktur neben Straßen, Wasserstraßen und Schienenwegen ein Teil des Bundesverkehrswegeplans wird.

2. Förderung der E-Mobilität

Wir wollen die Elektromobilität weiterentwickeln. Für die Luftreinhaltung in den Städten und zur Minderung des Straßenverkehrslärms kann sie einen wichtigen Beitrag leisten. Sie birgt generell enorme wirtschaftliche, umweltpolitische und gesellschaftliche Chancen. Sie ist zukunftsweisend.

Wir wollen Elektrofahrzeuge durch eine bessere Ladeinfrastruktur attraktiver machen. Das Laden muss einfacher werden – zu Hause, beim Arbeitgeber und an öffentlichen Orten. Wir brauchen ein bundesweites Netz öffentlich zugänglicher (Schnell-)Ladestationen. Wir halten neben steuerlichen Anreizen – zum Beispiel Sonderabschreibungsmöglichkeiten für gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge – auch direkte staatliche Kaufzuschüsse für vernünftig. Mit einer herstellerbezogenen E-Fahrzeug-Quote nehmen wir parallel auch die Automobilindustrie in die Pflicht, Elektrofahrzeuge zu attraktiven Konditionen anzubieten. Dafür setzen wir uns innerhalb der Bundesregierung ein.

3. Rückbau autogerechte Stadt

Die Stadt- und Verkehrsplanung der 50er und 60er Jahre hat die autogerechte Stadt als Leitbild in vielen Städten durchgesetzt. Dieses Leitbild hat in vielen Kommunen eine Art zweite Stadtzerstörung zur Folge gehabt. Vielerorts wurden überdimensionierte Verkehrsinfrastrukturen mit deutlicher Trennwirkung der Lebensbereiche, negativen Folgen für Luftreinhaltung und Lärm geschaffen und zudem einer urbanen Dichte der Städte entgegengewirkt. Entlang von großen Straßen wurden Vor- und Rückseiten der Stadt geschaffen, bei denen gerade bezahlbarer Wohnraum für mittlere und kleine Einkommen an den gesundheitlich belastenden Stellen liegt. Die Folge ist neben dem Verlust an Urbanität und Vielfalt eine Verinselung der Quartiere. Historisch gewachsene Innenstädte mit dem Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten und Handeln wurden zu monofunktionalen Kulissen des Einzelhandels. Darüber hinaus stehen Flächen, die exklusiv dem Auto zur Verfügung stehen, heute nicht mehr für den Bau von Wohnungen oder von öffentlichen Begegnungsorten zur Verfügung.

Wir wollen die Kommunen beim Rückbau überdimensionierter Infrastrukturen und der Korrektur der Fehlplanungen aus dieser Zeit unterstützen. Deshalb werden wir ein

Programm vorbereiten, das Städte und Gemeinden hilft, Flächen für mehr Wohnungsbau und mehr Lebensqualität in der kompakten Stadt zurück zu gewinnen.

4. Weniger Tempo

Die Luftverschmutzung ist in vielen Ballungsgebieten nach wie vor ein Problem. Bereits heute können Kommunen „Umweltzonen“ einrichten und damit die Belastungen reduzieren.

Ein weiteres Mittel ist die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in innerstädtischen Gebieten. „Tempo 30“ verbessert bei gleicher Fahrzeit den Verkehrsfluss innerorts und macht den Verkehr sicherer. Gleichzeitig sinkt der Spritverbrauch bei „Tempo 30“ und es gelangen weniger Schadstoffe in die Umwelt. Und nicht zuletzt gibt es weniger Lärm – das ist gut für die Gesundheit.

Wir unterstützen die Forderung der Verkehrsministerkonferenz, es den Kommunen leichter zu machen, „Tempo 30-Zonen“ einzurichten. Die Länder wollen noch in diesem Jahr über den Bundesrat konstruktive Vorschläge für entsprechende Gesetzgebungsinitiativen und Maßnahmen vorlegen. Das BMUB wird dies durch entsprechende Initiativen in der Umweltministerkonferenz und der Bauministerkonferenz unterstützen. „Kein Tempo 30“ flächendeckend von oben, sondern situationsabhängig von unten.

5. Saubere Luft

Die Luft in unseren Städten muss sauberer werden. Deshalb wollen wir den Ausbau der E-Mobilität stärken und setzen uns für anspruchsvolle Emissionsgrenzwerte und ein realitätsnahes Messverfahren für den Autoverkehr ein. Darüber hinaus treiben wir die Fortentwicklung des Standes der Technik der „Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft“ (TA-Luft) voran. Neue Emissionswerte unter anderem für Staub, Stickoxid und Quecksilber im Abgas von Anlagen werden hierzu einen wichtigen Beitrag leisten. Die Neuregelungen werden nach einer Übergangszeit auch für bereits bestehende Anlagen gelten.