

Maßnahmensteckbrief: Innenentwicklung – Stadt der kurzen Wege

Räumliche Bezugsebenen: City und Stadtteilzentrum | Sonstige Wohngebiete | GE- /GI- /SO-Gebiete und Großflächiger Einzelhandel

| Handlungsfelder | Innenentwicklung | Erneuerbare Energien | Mobilität |
|-----------------|---|----------------------|---|
| Unterziele | <ul style="list-style-type: none"> - Nutzungsmischung an geeigneten Standorten - (Arbeiten + Wohnen + Erholung + Nahversorgung) - Bevorzugung von Standorten mit guter ÖPNV-Anbindung / attraktiver Radweganbindung - Kompakte Bauformen - Nachverdichtungspotenziale nutzen | | <ul style="list-style-type: none"> - MIV verringern - ÖPNV -Nutzung stärken - Radverkehr fördern |

1. Grundlegende Informationen

Die Innenentwicklung bzw. die Stadt der kurzen Wege stellt ein Planungsziel bzw. ein übergeordnetes städtebauliches Leitbild dar und weicht insofern von der grundlegenden Struktur der Maßnahmensteckbriefe mit Vorschlägen für konkrete Standards ab. Durch eine Nutzungsmischung soll der monofunktionalen Quartiersentwicklung entgegengewirkt und damit viele positive Impulse für die städtebauliche Entwicklung gegeben werden. Durch ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten sollen urbane Qualitäten entstehen und gleichzeitig die oft großen Wegstrecken zwischen Wohnung, Arbeitsplatz, Dienstleistungs- und Versorgungsangeboten reduziert werden. Angestrebt wird eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, die zu einer CO₂-Reduzierung beiträgt und gleichzeitig auch die Inanspruchnahme unversiegelter Flächen z.B. für Stellplätze oder den Ausbau von Straßen begrenzt. In diesem Zusammenhang sind auch autofreie Siedlungen in integrierter Lage jedoch ohne Nutzungsmischung zu erwähnen. Das Leitbild der Stadt der kurzen Wege basiert auf Diskussionen zur nachhaltigen Stadtentwicklung seit den 1990er Jahren und wurde in einigen Modellprojekten, z.B. Tübinger Südstadt, mit großem Erfolg umgesetzt.

Die Umsetzung dieses Leitbildes führt in der Regel zu einer kompakten städtebaulichen Struktur, die eine Gefahr der Entstehung von Hitzeinseln beinhalten kann.

| Vorteile | Nachteile |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Begrenzung des Flächenverbrauchs - Förderung und Erhaltung von bestehenden Infrastruktureinrichtungen - Durch kurze Wege zu möglichst vielen Infrastruktureinrichtungen gewinnt das Fahrrad weiter an Attraktivität - Die Innenentwicklung trägt zur Reduzierung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs bei und so auch zur CO₂-Reduzierung - Flächen im Außenbereich (Kaltluftentstehungsgebiete) können von Bebauung freigehalten werden (Synergie zur Klimaanpassung) | <ul style="list-style-type: none"> - Durch eine konsequente Nachverdichtung gehen innerstädtische Grün- bzw. Brachflächen verloren - Durch eine intensivere Grundstücksnutzung (z.B. Aufstockungen) können Nachbarschaftskonflikte entstehen (Schattenwurf, Einsichtnahme) - Aufheizung / Wärmeinsel - Reduzierung des Kaltlufteintrages - Nutzungskonflikte zwischen Arbeiten u. Wohnen |

2. Umsetzung des übergeordneten städtebaulichen Leitbildes

Im Gegensatz zu den anderen Steckbriefen können hier keine planungsrechtlichen Festsetzungen für die Definition von Standards verwendet werden, gleichwohl sollen nachfolgende Grundsätze bei der planerischen Entscheidungsfindung berücksichtigt werden.

| City + Stadtteilzentrum | Sonstige Wohngebiete | GE-/GI-/SO-Gebiete/ großflächiger Einzelhandel |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Alternativstandortbewertung bei der Ausweisung von neuen Gebieten - Nebeneinander von Wohn- und Gewerbegebieten anstreben, sofern der Immissionsschutz dies zulässt - Vorrangige Nachnutzung brachfallender Gewerbe- oder Konversionsflächen - Stärkung von Einzelhandel und Nahversorgung in City und Stadtteilzentren - Aktivierung nicht genutzter Reserveflächen - Baulückenschließung - Aufstockung von Gebäuden (Im Regelfall bis zur Höhe der Nachbarbebauung) - Erhalt und qualitätsvoller Ausbau eines Rad- und Fußwegenetzes innerhalb und zwischen den Quartieren | | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Wohnen in Innenstadt und Stadtteilzentren stärken - Zur Durchmischung von Nutzungen sollte eine verstärkte Ausweisung von MI- / Urbanen Gebieten in geeigneten Fällen erfolgen - Das Erreichen einer angemessenen Dichte (GRZ/ GFZ) sollte in zentralen Lagen angestrebt werden - Das Stellplatzangebot sollte unter Berücksichtigung des unabweisbaren Bedarfes auf ein verträgliches Maß reduziert werden - Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen mit dem ÖPNV optimieren | <ul style="list-style-type: none"> - Ein wesentliches Kriterium für die Auswahl geeigneter Baugebiete sollte die Erreichbarkeit mit bestehenden oder geplanten ÖPNV-Anbindungen sein - Monofunktionale Wohngebiete (WR) nach Möglichkeit vermeiden - Zur Nutzungsmischung sollte nichtstörendes Gewerbe auch in WA-Gebieten zugelassen werden - Nahversorgung bzw. sonstige Infrastruktureinrichtungen an geeigneten Standorten berücksichtigen | <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Planung auf die Erreichbarkeit mit ÖPNV und Fahrrad achten - Möglichst keine reinen Autostandorte für SO-Gebiete am Stadtrand - Reduzierung des Stellplatzbedarfes auf ein verträgliches Maß |

3. Begründung

| City + Stadtteilzentrum | Sonstige Wohngebiete | GE-/GI-/SO-Gebiete/ großflächiger Einzelhandel |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Das Leitbild der urbanen Stadt erfordert in zentralen Lagen eine angemessene städtebauliche Dichte, um zentrale Infrastruktureinrichtungen ohne Anfahrt im KFZ nutzen zu können - Kompensation von Eingriffen durch Dachbegrünung und weitere Pflanzmaßnahmen anstreben | <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Entwicklung oder Ergänzung sonstiger Wohngebiete können eine gute ÖPNV- und Radverkehrsanbindung sowie eine günstige Lage des Gebietes im Stadtgefüge zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen | <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Entwicklung von Gewerbe- und Industriegebieten stellen sich die Lieferverkehre als ein zentrales Ansiedlungskriterium dar. Die Erreichbarkeit für Beschäftigte und Kunden ist ebenfalls angemessen zu berücksichtigen. - Bei der Entwicklung von Handelsstandorten werden oft Stellplatzangebote angestrebt, die über den bauordnungsrechtlich erforderlichen Richtzahlen liegen. |

4. Umsetzung

Für Umsetzung der Leitidee „Stadt der kurzen Wege/ Innenentwicklung“ stehen nachstehende Instrumente zur Verfügung:

- Darstellungen im Flächennutzungsplan (BauGB): Auswahl geeigneter Standorte
- Festsetzungen im Bebauungsplan (BauGB): Art und Maß der Baulichen Nutzung
- Vereinbarungen im Rahmen städtebaulicher Verträge: z.B. Aktivierung von Reserveflächen
- Bedingung im Förderbescheid für geförderten Wohnraum
- freiwillige Selbstverpflichtung

Ausführende/Beteiligte: Stadt Hamm, Bauherren

Sonstige Anmerkungen: /

5. Best Practice Beispiel im WEB/ Literatur

Umweltbundesamt 2011: Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie unter <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4151.pdf> (zuletzt abgerufen am 29.06.2021)

Freiburg im Breisgau o.J.: Beispiele zur Nutzungsmischung unter <https://www.freiburg.de/pb/1314777.html> (zuletzt abgerufen am 29.06.2021)

Universitätsstadt Tübingen o.J.: Französisches Viertel/ Loretto unter: <https://www.tuebingen.de/1544.html#/1608> (Beispiel zuletzt abgerufen am 29.06.2021)

Webdatenbank nachhaltiger Siedlungen und Quartiere 2016: Stellwerk 60 Köln-Nippes. Autofreie Wohnsiedlung in integrierter Lage unter https://sdg21.eu/db/stellwerk-60-koeln-nippes_ (Beispiel zuletzt abgerufen am 29.06.2021)