



Diplomarbeit

Transformationsprozesse in Städten – Was wird aus Hauptverkehrsstraßen in Gründerzeitquartieren?

Das Beispiel Georg-Schwarz-Straße
in Leipzig-Leutzsch

Jeanette Müller

Universität Leipzig
Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät

Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft
im Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau
und Raumordnung e. V.

Diplomarbeit
Transformationsprozesse in Städten – Was wird aus den Hauptverkehrsstraßen in
Gründerzeitquartieren?
Das Beispiel Georg-Schwarz-Straße in Leipzig-Leutzsch
DSSW-Materialien, Berlin 2005

Vorgelegt von: Jeanette Müller im
April 2005 an der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Leipzig

Herausgeber (Alle Rechte vorbehalten) Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (DSSW) im
Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.
Nollendorfpfplatz 3-4, 10777 Berlin
T +49-30-24-34-600
F +49-30-24346015
E info@dssw.de

Der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. (DV) mit Sitz in Berlin, Landesgruppen und Geschäftsstelle in Brüssel ist als gemeinnützig anerkannt. Die DV-GmbH ist das Projektbüro des Verbandes. Im DV arbeiten das Deutsche Seminar für Städtebau und Wirtschaft (DSSW) und das Deutsch-Österreichische Urban-Netzwerk, finanziell getragen durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit und den Deutschen Sparkassen- und Giroverband. Der DV ist Mitglied im Internationalen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung (IVFWSR).

Vorwort

Während meines Studiums zur Wirtschaftsingenieurin der Fachrichtung Bauingenieurwesen hatte ich die Möglichkeit Vorlesungen im Bereich Stadtplanung und Stadtentwicklung zu besuchen. Besonderes Interesse hatte ich für die aktuellen Entwicklungen in unseren Städten.

Die Problematik der Hauptverkehrsstraßen in den Stadtquartieren, die früher Zentren städtischen Lebens waren, konnte ich selbst bereits auf meinen Fahrten durch verschiedene Städte beobachten. Der Bürgerverein Leutzsch e.V. lenkte meinen Blick auf den Stadtteil Leutzsch in Leipzig und besonders auf die Georg-Schwarz-Straße. Das praxisorientierte Thema hat mich angesprochen.

Bedanken möchte ich mich bei Tobias Habermann, Stadtteilmoderator Leipziger Westen für die Unterstützung bei der Organisation der Umfragen.

Als Einstimmung auf die nachfolgende Arbeit soll folgendes Zitat dienen.

„Leutzsch ist ruhig; der Ort das Leben zu nehmen, wie es ist, das Einfache zu genießen. Es liegt fernab großer Geschichte, großer Politik. Die Kulissen verändern sich kaum, das Flair bleibt. Empfindsamkeit für das einfache Besondere. Hier kann man es finden, zwischen Georg-Schwarz-Straße und William-Zipperer-Straße auf wilden, birnbaumbestandenen Wiesen der Hinterhöfe.“¹

Jeanette Müller

Leipzig, April 2005

¹ Brunner/ Fries, Leutzsch, 1995, S. 11

Vorwort.....	I
1 Einleitung.....	1
1.1 Problemstellung und Fragestellung	1
1.2 Ziel der Arbeit.....	2
1.3 Aufbau der Arbeit	2
2 Rahmenbedingungen in ostdeutschen Städten.....	4
2.1 Transformationsprozess als Begriff	4
2.2 Wirtschaftliche und technologische Entwicklungen	4
2.3 Demographische Veränderungen	5
2.4 Suburbanisierung der Bevölkerung	5
2.5 Suburbanisierung und Konzentration des Handels.....	6
2.6 Auswirkungen dieser Entwicklungen.....	7
3 Charakteristik von Hauptverkehrsstraßen im Gründerzeitquartier.	9
3.1 Städtebauliche Bedeutung der Gründerzeit	9
3.2 Die Zuordnung des Straßenraumes im Zeitwandel.....	11
3.3 Straßenraum und Funktion.....	13
3.4 Akteure, ihre Interessen und Ansprüche im Straßenraum.....	14
3.4.1 Eigentümer.....	15
3.4.2 Anwohner	16
3.4.3 Händler, Dienstleister und Konsumenten	16
3.4.4 Stadtverwaltung und Politik.....	18
3.4.5 Medien	19
3.5 Darstellung von Konflikten im Straßenraum	20
3.6 Zwischenfazit	21
4 Ansätze zur zielgerichteten Organisation der Akteure.....	23
4.1 Quartiersmanagement	23
4.2 Geschäftsstraßenmanagement	25
4.3 Business Improvement District.....	27
4.3.1 Die Idee.....	27
4.3.2 Merkmale des nordamerikanischen BID-Modells	28
4.3.3 Beispiele in Europa	30
4.3.4 Ansätze in Deutschland	31
4.3.4.1 Modell in Nordrhein-Westfalen	32
4.3.4.2 Modellprojekte in den neuen Bundesländern	32

4.3.4.3	Warum bestehen Unterschiede zum amerikanischen Modell?	33
4.3.4.4	Modell der Hansestadt Hamburg	35
4.4	Zusammenfassung und Bewertung der Ansätze	36
5	Maßnahmen zur Revitalisierung	40
5.1	Revitalisierung als Begriff	40
5.2	Abgrenzung von Handlungsfeldern	40
5.2.1	Handlungsfeld – Straßenraum – Kunstprojekte	41
5.2.2	Handlungsfeld – Gewerbestandort	43
5.2.2.1	Wochenmärkte	43
5.2.2.2	Gewerberaumbörse und Leerstandsmanagement	45
5.2.3	Handlungsfeld – Öffentlichkeitsarbeit	47
5.3	Bewertung der Konzepte	48
5.4	Städtebauförderung	50
6	Das Beispiel der Georg-Schwarz-Straße in Leipzig- Leutzsch	52
6.1	Datenerfassung	52
6.1.1	Methoden und Ziele der Datenerfassung	52
6.1.2	Durchführung der Datenerfassung	53
6.1.2.1	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	53
6.1.2.2	Felderkundungen und Kartierungen	53
6.1.2.3	Befragungen	54
6.2	Die Ausgangssituation in der Georg-Schwarz-Straße	57
6.2.1	Historischer Kontext	57
6.2.2	Städtebauliche Merkmale	59
6.2.3	Vorhandene Bausubstanz und Vermietungsgrad	60
6.2.4	Bevölkerungsstruktur und Wohnumfeld	61
6.2.5	Handel, Dienstleistung und Gastronomie	62
6.2.6	Verkehr und öffentlicher Nahverkehr	64
6.2.7	Freizeitqualität	65
6.2.8	Öffentlicher Raum	65
6.2.9	Planungen zur Georg-Schwarz-Straße	67
6.2.10	Akteursstrukturen in der Georg-Schwarz-Straße	70
6.2.10.1	Quartiersmanagement	70
6.2.10.2	Bürgerverein Leutzsch e.V.	71
6.2.10.3	Interessengemeinschaft der Händler	71

6.2.10.4	Grundstückseigentümer	72
6.2.10.5	Akteure der Stadtverwaltung	72
6.2.10.6	Mitwirkungsbereitschaft weiterer Akteure	73
6.2.10.7	Geschäftsstraßenmanagement	74
6.3	Zwischenbilanz	75
6.4	Revitalisierung der Georg-Schwarz-Straße in Leipzig-Leutzsch	76
6.4.1	Leitgedanken.....	76
6.4.2	Ableitung von Handlungsfeldern	77
6.4.3	Zielformulierung	77
6.4.4	Handlungsoptionen für die Revitalisierung	78
6.4.4.1	Maßnahmenkatalog.....	78
6.4.4.2	Handlungsfeld – Organisation der Akteure.....	79
6.4.4.3	Handlungsfeld – Öffentlicher Raum.....	79
6.4.4.4	Handlungsfeld – Gewerbestandort	79
6.4.4.5	Handlungsfeld – Öffentlichkeitsarbeit	79
6.4.4.6	Handlungsfeld – Verkehr	79
6.4.4.7	Ergänzende Anmerkungen.....	79
7	Zusammenfassung und Schlussfolgerung	79
	Abbildungsverzeichnis	LXXIX
	Tabellenverzeichnis	LXXIX
	Abkürzungsverzeichnis	LXXIX
	Literaturverzeichnis	LXXIX
	Quellenverzeichnis.....	LXXIX
	Kurzfassung.....	LXXIX
	Anhang 1 - Abbildungen und Fotos.....	LXXIX
	Anhang 2 - Karten	LXXIX
	Anhang 3 - Bewohnerbefragung.....	LXXIX
	Anhang 4 - Befragung von Händlern und Gewerbetreibenden....	LXXIX
	Anhang 5 - Schülerbefragung	LXXIX
	Anhang 6 - Protokolle	LXXIX
	Eidesstattliche Erklärung	LXXIX

1 Einleitung

1.1 Problemstellung und Fragestellung

Die ostdeutschen Städte befinden sich in einem anhaltenden Transformationsprozess. Große Teile der Industrie sind nach der politischen Wende zusammengebrochen. Dies führte zu einer Abwanderung von Arbeitskräften in andere Bundesländer. Parallel setzten Suburbanisierungsprozesse bei der Bevölkerung, Handel und Gewerbe ein. Diese Entwicklungen wie auch der dramatische Geburtenrückgang führten dazu, dass das Angebot an Wohn- und Gewerbeflächen in der Kernstadt die Nachfrage deutlich übersteigt.

Während Gebäude in attraktiven Lagen heute meist saniert sind, bestehen gerade an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen deutlich sichtbare Defizite in der Bausubstanz. Sanierte Gebäude weisen in diesen, als unattraktiv empfundenen Lagen, einen erhöhten Leerstand auf. Unsanierte Gebäude sind meist unbewohnt. Ungünstige Gewinnaussichten und schwierige Eigentumsverhältnisse verhindern weitere private Investitionen.

Handel und Dienstleistung in diesen Hauptstraßen stehen in Konkurrenz zu Einkaufsmärkten im Umland und auch zur Innenstadt. Multifunktionale Einkaufszentren sind genau auf Kundenbedürfnisse ausgerichtet. Innenstadtlagen bieten attraktive Fußgängerzonen, Angebotsvielfalt und Lebensart. Geschäftsstraßen in vielen Stadtteilen sind diesen Vergleichen nicht gewachsen. Kleinteiliger Ladenbesatz, unterbrochen von nicht bewirtschafteten Läden, Parkflächenprobleme, hohes Verkehrsaufkommen verbunden mit Lärm und Abgasen sowie wenig Freiraum zum Verweilen, bieten nicht das gewünschte Umfeld für den Kunden.

Ausgehend von diesen Entwicklungen stellt sich die zentrale Frage, was wird aus diesen stadträumlich sehr bedeutsamen und für die Nahversorgung wichtigen Hauptstraßen in den Stadtteilen? Welche zukünftige Bedeutung können diese Straßen für den Stadtteil bzw. für die gesamte Stadt haben? Welche Ansätze gibt es, diese Straßen zu revitalisieren? Welche Möglichkeiten bestehen, die Akteure im Straßenraum zu organisieren? Diese Fragen sollen am konkreten Beispiel der Georg-Schwarz-Straße in Leipzig–Leutzsch bearbeitet werden.

1.2 Ziel der Arbeit

Ziel der Arbeit ist es, verschiedene Ansätze und Konzepte für die Revitalisierung von Hauptverkehrsadern, welche gleichzeitig Hauptwohn- und Hauptgeschäftsstraßen sind, darzustellen und zu bewerten. Auf Grundlage dieser Ansätze und der Auswertung des erhobenen Datenmaterials für den konkreten Untersuchungsraum werden für den Revitalisierungsprozess in der Georg-Schwarz-Straße Ziele und Handlungsoptionen abgeleitet. Der Focus liegt auf der Beleuchtung von strategischen und organisatorischen Ansätzen.

1.3 Aufbau der Arbeit

Im zweiten Kapitel wird der aktuelle Transformationsprozess in den ostdeutschen Städten mit ihren Auswirkungen auf die Entwicklung von Hauptstraßen in Stadtteilen verdeutlicht.

Charakteristische städtebauliche Merkmale und die Funktionen im Straßenraum werden im dritten Kapitel dargestellt. Ebenso werden die Akteure und ihre Interessen im öffentlichen Raum betrachtet. Ziel dieses Abschnittes ist es aufzuzeigen, welche Interessenskonflikte eine positive Entwicklung von Straßenräumen beeinflussen oder gar verhindern. Die Notwendigkeit zur zielgerichteten Bündelung dieser Interessen wird verdeutlicht.

Im vierten Kapitel werden Ansätze zur Organisation von Akteuren aufgezeigt. Besonderes Interesse wird dabei das Modell des Business Improvement Districts finden. Dieses Modell ermöglicht es, verschiedene Akteure zu vereinigen und auf ein gemeinsames Ziel auszurichten.

Maßnahmen für die Revitalisierung von Hauptverkehrsstraßen werden im fünften Kapitel dargestellt. Dabei wird besonders die Aufwertung des öffentlichen Raumes, aber auch die Stärkung der Handels- und Dienstleistungsfunktion berücksichtigt. Die vorgestellten Instrumente haben langfristig eine Funktionsbereicherung und eine Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen für alle Akteure im Straßenraum zum Ziel. In dieser Arbeit kann lediglich eine Auswahl dargestellt werden. Die Instrumente sind als Bausteine in einem Revitalisierungskonzept zu betrachten, die ihre Wirkung erst durch ein abgestimmtes Zusammenspiel zeigen.

Das sechste Kapitel gibt einen Überblick über die Ausgangssituation in der Georg-Schwarz-Straße in Leipzig-Leutzsch. Vorhandene Untersuchungen wurden zusammengeführt. Um ein Verständnis für die Situation vor Ort zu entwickeln, wurde eine eigene Bestandsaufnahme durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im Anschluss kartiert. Subjektive Gebietsmerkmale konnten einerseits durch eine schriftliche Anwohnerbefragung und andererseits durch eine Befragung von Gewerbetreibenden gewonnen werden. Die Befragungen wurden in Zusammenarbeit mit dem Stadtteilmoderator Leipziger - Westen und sechs Studentinnen der HTWK - Leipzig durchgeführt. Diskussionen mit den Mitgliedern der ortsansässigen Händlergemeinschaft und Expertengespräche konnten die gesammelten Daten ergänzen. Auf Grundlage dieser Daten und der Bewertung von vorhandenen Ansätzen zur Revitalisierung werden Ziele und erste Handlungsoptionen für die Aufwertung der Georg-Schwarz-Straße abgeleitet. Hauptaugenmerk liegt dabei auf der aktiven Einbindung von Anwohnern, Eigentümern und Händlern.

Im letzten Kapitel werden auf Grundlage der Arbeit Feststellungen zur Revitalisierung von Hauptverkehrsstraßen getroffen. Ein Ausblick versucht die mögliche Entwicklung der Straßen im Transformationsprozess der Städte zu beleuchten.

2 Rahmenbedingungen in ostdeutschen Städten

2.1 Transformationsprozess als Begriff

Die Übersetzung der lateinischen Wörter Transformation und Prozess bedeutet soviel wie Umformung, Umwandlung, Umgestaltung bzw. Vorgang, Verfahren Entwicklung.² Die Definition des Begriffes Transformationsprozess ist abhängig von der wissenschaftlichen Fachrichtung. In der sozioökonomischen Begriffsinterpretation steht Transformation als Überbegriff für komplexe und langfristige Wandlungsprozesse von einem Ausgangszustand einer Gesellschaft in einen vorher bestimmbareren Folgezustand. Für den Übergang der sozialistischen Staaten in die kapitalistische Gesellschaftsordnung wurde in den 90er Jahren häufig der Begriff Transformationsprozess verwendet.³ Auch in der heutigen Stadtentwicklung spricht man von Transformation. Die Stadtentwicklung in Europa war bisher von Wachstum geprägt. Durch demografische Veränderungen und Umlandwanderungen gehen die Einwohnerzahlen in vielen Städten zurück. Auch dies kann als anhaltender Umwandlungsprozess beschrieben werden. In dieser Arbeit sind beide Interpretationen von Bedeutung.

2.2 Wirtschaftliche und technologische Entwicklungen

Nach dem zweiten Weltkrieg sank in fast allen entwickelten Staaten die Zahl der Industriearbeitsplätze. Die Wandlung von der Industriegesellschaft zur Dienstleistungsgesellschaft wurde vollzogen. In den sozialistischen Staaten und somit auch in Ostdeutschland wurde dieser Wandel verzögert. 1990 waren so noch fast 50 % der Beschäftigten der DDR in der Industrie tätig. Nach 1990 wurde diese o. g. Entwicklung in wenigen Jahren aufgeholt. Die Zahl der Industriearbeitsplätze sank in kurzer Zeit unter das westdeutsche Niveau.⁴ Nur jeder 5. industrielle Arbeitsplatz ist noch vorhanden.⁵ Die Folgen waren eine hohe Arbeitslosenquote und die Abwanderung junger, gut ausgebildeter Fachkräfte in andere wirtschaftlich stärkere Bundesländer oder in das Ausland.

² Vgl. Duden

³ Vgl. Pütz, Einzelhandel, 1998, S. 55

⁴ Vgl. Pfeiffer/ Porsch, Szenarien für Leipzig, 2004, S. 17

⁵ Vgl. Hunger, Schrumpfende Städte, 2002, S. 22

Durch die steigende Automobilität nach 1989 war es allen Bürgern möglich, längere Wege zum Erreichen des Arbeitsplatzes, der Wohnung oder der Einkaufscenter in Kauf zu nehmen. Die neue Mobilität machte den Umzug ins Stadtumland möglich, ohne die Vorzüge der Stadt zu verlieren.

Auch Computer- und Telekommunikationstechnologien haben Auswirkungen auf die Stadtentwicklung, auf den Handel und auf die Wirtschaftsstruktur. Die Trennung von Wohnen und Arbeiten ist durch die Vernetzung aller Haushalte und Firmen nicht mehr zwangsläufig notwendig. Es entstehen neue Kommunikations- und Tauschbeziehungen⁶ (Interneteinkauf, Internetversteigerungen).

2.3 Demographische Veränderungen

Die Bevölkerungsentwicklung in Deutschland ist rückläufig. Nach einer Bevölkerungsprognose wird sich die Differenz zwischen Geburten und Sterbefällen vergrößern. Bis zum Jahr 2050 werden die Sterbeüberschüsse pro Jahr auf 600.000 anwachsen. Der damit verbundene Bevölkerungsrückgang kann auch durch Zuwanderung aus dem Ausland, wenn man die durchschnittliche Zuwanderung zu Grunde legt, nicht ausgeglichen werden. Gleichzeitig wird die Alterung der Bevölkerung zunehmen. Für das Jahr 2050 wird prognostiziert, dass der Anteil der jungen Menschen unter 20 Jahre auf ein Sechstel sinkt und der Anteil der über 60-jährigen auf ein Drittel steigt. Auf Grund der anhaltenden Zuwanderungen aus dem Ausland wird die Zahl der Personen mit Migrationshintergrund zunehmen. Besonders betroffen von einem Bevölkerungsrückgang sind zurzeit die ostdeutschen Bundesländer, da nach 1992 die Geburtenzahlen deutlich rückläufig waren. Der Rückgang wird sich aber langfristig auf alle Gebiete Deutschlands auswirken.⁷

2.4 Suburbanisierung der Bevölkerung

In Ostdeutschland wurden zu Zeiten der DDR hauptsächlich Großsiedlungen gebaut. Der gründerzeitliche Wohnbestand wurde meist nicht in Stand gehalten, da die Wohnungen für die sozialistische Bevölkerung als nicht zeitgemäß galten. Eigenheimsiedlungen wurden in die Stadt integriert. Eigenheimgebiete in der Peripherie entstanden dagegen selten. Nach der politischen Wende setzte ein beschleunigter

⁶ Vgl. o.V. Leipzig, 2030, o.J., S.8

⁷ Vgl. BMVBW (Hrsg.), Herausforderung des demographischen Wandels, 2004, S. 2

Suburbanisierungsprozess ein. Das aufgestaute Bedürfnis nach Wohneigentum bei der Bevölkerung wollte schnell befriedigt werden. Fördermaßnahmen und Steuervergünstigungen führten zu Neubauten in der Umlandregion. Das Umland konnte schneller günstiges Bauland bieten als die Stadtregion, da in den Städten zuerst die Eigentumsverhältnisse geklärt werden mussten.⁸ Die Stadt Leipzig hat durch Umlandwanderungen in den Jahren 1991 - 2002 ca. 37.000 Einwohner verloren.⁹ Vor allem jüngere, erwerbstätige, einkommensstärkere Bevölkerungsschichten nutzten die Gelegenheit, Wohneigentum zu erwerben. Suburbanisierung ist jedoch kein ostdeutsches Phänomen. In den alten Bundesländern ist dieser Prozess über viele Jahre, also bedeutend langsamer vorangeschritten. Besonders ausgeprägt ist Suburbanisierung in Amerika.

2.5 Suburbanisierung und Konzentration des Handels

Nach der politischen Wende 1989 war in Ostdeutschland ein Anstieg von Verkaufsflächen in nicht integrierten Lagen zu verzeichnen. Im weiteren Verlauf wurden dann große innerstädtische Einkaufszentren errichtet. In Leipzig sind die Verkaufsflächen ausgehend von 1990 mit 160.000 qm auf 510.000 qm angewachsen.¹⁰ Investitionen in traditionelle Geschäftsstraßen wurden dagegen kaum getätigt.

Einkaufszentren waren zuerst Versorgungsorte und haben sich später zu Erlebniscentern entwickelt.¹¹ Der Aufbau dieser Center orientiert sich an traditionellen Einkaufsstraßen. Durch Aneinanderreihung kleiner Geschäfte wird das Bild einer Ladenzeile suggeriert. Städtisches Flair soll durch eine Mischung aus verschiedenen Gastronomie- und Kulturangeboten nachgeahmt werden. Zusätzlich sind die Center überdacht und klimatisiert. Diese Inszenierung vermittelt kleinstädtische Öffentlichkeit, schließt aber alle Konfliktsituationen, die auf öffentlichen Straßen zu finden sind, aus.¹² Der bedeutendste Erfolgsfaktor eines Einkaufszentrums ist jedoch im einheitlichen Management zu sehen. Die Anpassung an veränderte Marktbedingungen kann hier schneller erfolgen als in einer Geschäftsstraße mit unabhängigen Händlern.

⁸ Vgl. Haller/Liebmann, Vom Wohnungsleerstand, 2002, S. 37

⁹ Vgl. Pfeiffer/Porsch, Szenarien für Leipzig, 2004, S. 23

¹⁰ Vgl. Thiemann-Linden, Jörg, Einkaufsverkehr, 2002, S. 8

¹¹ Vgl. Heinritz, Stadtteilzentren, Ladenzeile, Ausfallstraßen, 2000, S. 31

¹² Vgl. Schubert, Städtischer Raum und Verhalten, 2000, S. 39

Weitere Konkurrenz im Einzelhandelssektor entstand durch neue Betriebsformen, wie Factory Outlets, Fachmärkte, Convenience Center (Tankstellen) und Interneteinkauf.¹³

2.6 Auswirkungen dieser Entwicklungen

Bevölkerungsabwanderungen, natürlicher Bevölkerungsrückgang und Suburbanisierung führten dazu, dass sich die Kernstädte besonders in Ostdeutschland entleeren. In den Hauptstraßen der Abwanderungsquartiere sind die vorgenannten Prozesse besonders deutlich sichtbar. Ein hoher Anteil an unsanierten Gebäuden und überdurchschnittlicher Leerstand an Wohn- und Gewerberaum sind die Folgen. Konzentriert auftretende Leerstände sind nicht nur ein Imageproblem einer Quartiershauptstraße, sondern werden als negatives Zeichen für den Zustand des gesamten Stadtteils gewertet. Leer stehende Gebäude suggerieren schwache nachbarschaftliche Bindungen und einen kontrollfreien Raum für Vandalismus. Auf Grund dieser Einschätzung werden von den beteiligten Akteuren Entscheidungen getroffen. Geringe Investitionsbereitschaft, Wohnungsunzufriedenheit und Umzugsbereitschaft setzen eine abwärts gerichtete Spirale in Bewegung. Da in attraktiveren Lagen genügend kostengünstiger Wohnraum zur Verfügung steht, sind Umzugswünsche schnell realisierbar. Die Milieu-Bindung sinkt. Der Abwanderungsprozess verläuft sozial selektiv. Durch Wegzug gut verdienender, jüngerer und sozial stabiler Haushalte wird die ausgewogene Zusammensetzung der Quartiersbevölkerung gestört. Es verbleiben meist sozialschwache Anwohner, die sich einen Umzug nicht leisten können oder Menschen, die auf Grund ihres Alters einen Umzug nicht mehr in Erwägung ziehen.¹⁴

Durch den Wegzug der Bevölkerung bleibt auch die Kundschaft für Einzelhändler und Gewerbetreibende aus. Zusätzlich stehen die Einzelhändler noch in Konkurrenz zu Einkaufszentren. „Der Verfall der traditionellen Geschäftsstraßen ist bildhafter Ausdruck der hohen Einwohnerverluste und des sozialen Abstiegs in den Quartieren.“¹⁵

Durch den Rückgang der Zahl der Erwerbstätigen in den Städten sinken die Steuereinnahmen. Kommunale Einnahmen werden in den nächsten Jahren bis zu 30 % zurückgehen. Hinzu kommen allgemeine fiskalische Veränderungen infolge steigender Pensionsansprüche, Gesundheits- und Pflegekosten. Der Anstieg der alterungs-

¹³ Vgl. Heinritz, Stadtteilzentren, Ladenzeile, Ausfallstraßen, 2000, S. 31

¹⁴ Vgl. Haller/Liebmann, Vom Wohnungsleerstand, 2002, S. 34

¹⁵ Lütke Daldrup, Risiken und Chancen der Schrumpfung, S.44

bedingten Staatsausgaben im öffentlichen Sektor bis zum Jahr 2030 wird auf 6 – 8 % des Bruttoinlandsproduktes geschätzt. Einsparungen im öffentlichen Haushalt werden dadurch erzwungen. Kommunale Ausgaben werden sich auf wenige zentrale Aufgaben beschränken müssen. Öffentliche Angebote, wie Straßenbenutzung, öffentlicher Nahverkehr und Freizeiteinrichtungen werden, sich aus ihren Einnahmen finanzieren müssen. Subventionen für Stadterhaltung werden kaum mehr zur Verfügung stehen.¹⁶

Quartiershauptverkehrs- und Geschäftsstraßen, die bereits jetzt kaum noch öffentliche und private Investitionen anziehen können, werden dieser Entwicklung nicht Stand halten können, wenn nicht neue Wege beschritten werden.

Vor diesem Hintergrund scheint es realistisch, bereits jetzt nach geeigneten Instrumenten zu suchen, um der drohenden Finanzknappheit der öffentlichen Kassen entgegenzuwirken. Die stärkere Einbindung privater Akteure in den Stadtteilentwicklungsprozess scheint notwendig. Um diesen Erkenntnisprozess in Gang zu setzen, ist Überzeugungsarbeit bei öffentlichen und privaten Akteuren notwendig. Geeignete Verfahren müssen in den nächsten Jahren getestet werden, da der tatsächliche Verlauf der oben vorgestellten Entwicklungen sowohl für Politiker und Stadtverwaltung als auch für Gewerbetreibende, Eigentümer und Bevölkerung nicht absehbar ist.

Unter Betrachtung eines Stadtausschnittes, den gründerzeitlichen Hauptverkehrs- und Hauptgeschäftsstraßen, werden im Verlauf dieser Arbeit Maßnahmen zur Einbindung privater Akteure diskutiert und erste Strategien zur Bearbeitung verschiedener Handlungsfelder vorgestellt. Zuerst wird jedoch ein Überblick über die Charakteristik und die Funktionen dieser Straßen gegeben.

¹⁶ Vgl. Pfeiffer, Ulrich/Porsch, Lucas, Szenarien für Leipzig, 2004, S. 20

3 Charakteristik von Hauptverkehrsstraßen im Gründerzeitquartier

Die Hauptverkehrsstraßen, welche in dieser Arbeit thematisiert werden, sind die Bindeglieder zwischen verschiedenen Stadtteilen und verknüpfen diese zur Stadt. Sie sind Hauptradialen des Individualverkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs. Diese Gründerzeitstraßen bilden bandförmige Zentren in den Stadtteilen und dienen der Nahversorgung der Anwohner. Diese Zentren bieten keine überregionalen Anziehungspunkte, wie z. B. die Innenstadt, sind aber auch keine unpersönlichen, sterilen Einkaufszentren in der Peripherie. Diese Zentren in den Gründerzeitstadtteilen sind vielmehr Schauplätze des alltäglichen Lebens.

3.1 Städtebauliche Bedeutung der Gründerzeit

Die Gründerjahre bzw. die Gründerzeit bezieht sich im engeren Sinn auf den Zeitraum von 1871 - bis zum Gründerkrach (Börsenkrach) 1873. Im weiteren Sinn wird der Begriff auch auf die der Reichsgründung folgenden Jahre des ausgehenden 19. Jahrhunderts angewendet.¹⁷

Die wirtschaftliche und politische Dimension der Gründerzeit beeinflusste entscheidend das Städtewachstum. Die Reichsgründung 1871, die Gründung von Banken und Großunternehmen und der technische Fortschritt im Eisenbahnbau ermöglichten eine industrielle Expansion in Deutschland.¹⁸ Durch die einsetzende Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelten sich neue Strukturen im Stadtgefüge. Industrieansiedlungen beanspruchten Platz, gute Verkehrsanbindungen und Zugang zu Arbeitskräften. Ansiedelung von Industrie und Arbeitskräften beeinflussten sich wechselseitig. Die Folge dieser Entwicklung war die Ausdehnung der Städte in ehemals ländliche Regionen, auch Verstädterung genannt.¹⁹

Die Zunahme der Beschäftigungszahlen und die damit verbundene Wohnungsnachfrage führten zu einem bis dahin unbekanntem Städtewachstum. Durch die Bevölkerungsverschiebung vom Land in die Stadt entwickelte sich die städtische Lebensgestaltung zur dominanten Lebensform. Die Veränderung in der Sozial- und Berufsstruktur und die Veränderung in der räumlichen Verteilung der Wohnbevölkerung

¹⁷ Vgl. Bochow, Gründerjahre, o.J., o.S.

¹⁸ Vgl. Thienel-Saage, Städtewachstum in der Gründerzeit, 1983, S.2

¹⁹ Vgl. Pesch, Wohnumfeldverbesserung, 1981, S.109

fürten zur Herausbildung der industriellen Großstadtgesellschaft.²⁰ Mit dem Urbanisierungsprozess begannen sich neue Formen sozialer Beziehungen herauszubilden. Die Kleinfamilie wurde zur typischen Lebensgemeinschaft der Industriearbeiter. Verschiedene soziale Schichten lebten nun dicht gedrängt nebeneinander aber dennoch relativ getrennt in verschiedenen Stadtvierteln.²¹ Es entstanden Villenviertel und Arbeiterwohngebiete. Das enge Nebeneinander von Arbeiten, Wohnen und sozialer Schichten kann durch das Fehlen privater Verkehrsmittel zu dieser Zeit erklärt werden.

Für die ständig ansteigende Stadtbevölkerung mussten neue Wohntypen entwickelt werden. Die Mietskaserne, als eine in Berlin entwickelte Bauweise, wurde im 19. Jh. zum vorherrschenden Wohntyp. Der Städtebau erschöpfte sich in der Aneinanderreihung von Mietskasernen oder Mehrwohnungshäusern zu einer Blockrandbebauung. Es gab keine Stadtplanung und keine baukünstlerischen Regeln im heutigen Sinne. Oft wurde lediglich das Straßennetz festgelegt. Die Straßen wurden so ihrer Aufgabe entfremdet und dienten nun als beste und billigste Aufteilung von Wohngelände. Die Kosten für den Straßenbau wurden auf die Baustellen umgelegt. Um die Profitrate dennoch zu steigern, wurde eine maximale Bodenausnutzung angestrebt. Die Mietpreishöhe war nicht abhängig von der Qualität der Wohnungen, sondern von der Höhe des Gebäudes. Bauordnungen wurden durch den Druck von Investoren mehrmals geändert, so dass viergeschossige Bauweisen möglich wurden.²² Die Straßenbreiten wurden nicht hierarchisch nach Straßenart angelegt, sondern so, dass eine vier- bis fünffache Überbauung möglich war.²³ Es entstanden hoch verdichtete, eintönige Stadtrandviertel in profitabler Blockrandbauweise, zuerst entlang bereits vorhandener Hauptverkehrswege.²⁴

In Bezug auf die städtische Verkehrsstraße kann festgestellt werden, dass der Verkehr den Schaufenstern folgte, der Fußgängerverkehr wurde durch die Schaufensterlinie angezogen und der Fuhrverkehr wurde durch das Geschäftsleben entwickelt. Der Geschäftsverkehr beschränkte sich nicht mehr nur auf die Innenstadt. Auch in den Stadterweiterungen bildeten sich Nebenzentren mit selbstständigem Geschäftsleben

²⁰ Vgl. Thiemel-Saage, Städtewachstum in der Gründerzeit, 1983, S. 33

²¹ Vgl. ebenda, S. 39

²² Vgl. Pesch, Wohnumfeldverbesserung, 1983, S. 109

²³ Vgl. Eberstadt, Das Handbuch des Wohnungswesens, 1920, S. 76-84

²⁴ Vgl. Grassnik (Hrsg.), Stadtbaugeschichte, 1982, S. 89-90

heraus. Die Verkehrsstraßen dienten der Verbindung einzelner Stadtteile, der städtischen Ausbreitung und der Angliederung neuer Wohnbezirke.²⁵

Zur Gestaltung der Gebäude wurden industriell gefertigte architektonische Formen, entlehnt aus vergangenen Epochen, verwendet. Dies führte zum Zerfall des bis dahin einheitlichen Stils. Die industrielle Revolution hat das Idealbild der europäischen Stadt²⁶ verändert. Die Stadt ist nicht mehr harmonisch und homogen.²⁷

Den Städten wurden durch Produktions- und Arbeitsorganisation neue Funktionen und Aufgaben zugewiesen. Der Aufbau von Infrastruktur, von Kommunikationsnetzen und Verkehrsnetzen wurde notwendig. Soziale, hygienische und ästhetische Defizite in den Städten des Industriezeitalters waren die Grundlage für Überlegungen, dass das Städtewachstum eine koordinierte Lenkung erfordert. Der Begriff Städtebau wurde erstmals im 19. Jh in der Literatur erwähnt. In England setzte sich zuerst die Erkenntnis durch, dass eine übergeordnete Planung auch die Belange des Verkehrs, des Grundstücksmarktes, des Bodenrechts und die Abfall- und Abwasserbeseitigung berücksichtigen muss.²⁸

3.2 Die Zuordnung des Straßenraumes im Zeitwandel

Die Zuordnung des Straßenraumes war bis zur Industrialisierung klar definiert. Die Eigentümer der Gebäude waren gleichzeitig deren Bewohner. Durch die geringe soziale und räumliche Mobilität der Menschen war ihre Bindung an den Wohn- und Arbeitsort besonders hoch. Das Leben auf der Straße wurde durch ihre Bewohner geprägt und nicht durch Fremde. Heute öffentliche Aufgaben, wie Reinigung, Beleuchtung und Ausbesserung der Straße, übernahmen die Hauseigentümer selbst. Die Straßenräume waren den Nutzern eindeutig zuzuordnen.²⁹

Im Industriezeitalter wurden die sozialen Gefüge durch hohe soziale und räumliche Mobilität zerstört. Durch die Trennung von Arbeits- und Wohnort stieg der Personen- und Warenverkehr. Die Mietskaserne wurde die neue Form des Wohnens. Die

²⁵ Vgl. Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens, 1920, S. 260-261

²⁶ Europäische Stadt: starker architektonischer Zusammenhalt, Doppelprinzip der aneinander stoßenden Bauten und der einheitlichen Höhe, Stadt als wirtschaftliches, politisches und kulturelles Zentrum

²⁷ Vgl. Corboz, Die Kunst, 2000, S. 71-72

²⁸ Vgl. Detsch, Städtebau, 2002, o.J. o.S.

²⁹ Vgl. Benz-Rababan, Freiraum Straße, 1988, S. 7

Bewohner waren nicht mehr gleichzeitig die Hausbesitzer. Durch die beengten Wohnverhältnisse war das Leben der Menschen zur Straße hin ausgerichtet. Die Bewohner nutzten die Flächen vor den Wohnhäusern als Freiräume, fühlten sich aber nicht für deren Wartung zuständig. Die Wartung der Straßen nach dem Verursacherprinzip war nicht mehr anwendbar. Die Städte begannen die Aufgaben der Anlieger zu übernehmen.³⁰ Die Hauptstraßen in den Gründerzeitquartieren waren zu dieser Zeit Zentren städtischen Lebens. An diesen Straßen wurde gewohnt, gehandelt, promenierte und vor allem gelebt. Möglich war dies durch das gleichberechtigte Nebeneinander aller Funktionen im Straßenraum. Durch die Verbreitung des technischen Fortschrittes (Elektrifizierung, Kanalisation, zentrale Beheizung) in die Privathaushalte wurde es erstmals möglich, Tätigkeiten, welche früher im öffentlichen Raum durchgeführt wurden, in die private Wohnung zu verlagern. Dadurch nahm die Bedeutung des Straßenraumes als Schauplatz öffentlichen Lebens ab.³¹

Im 20. Jahrhundert nahmen die Konflikte im Straßenraum zu. Der Individualverkehr stieg ständig an. Die Flächen für Fußgänger und Fahrverkehr wurden getrennt. Die soziale Funktion der Straßen nahm immer mehr ab. Die Menschen zogen sich in den privaten Bereich zurück. Das frühere breite Nutzungsspektrum der Straßen löste sich auf. Die Bedeutung der Hauptverkehrsstraßen in den Quartieren ist nun meist auf die Nutzung als Verkehrsadern reduziert.³²

Die Betrachtung des technologischen Vorschlusses und der demografischen Entwicklung gestatten einen Blick auf die zukünftige Bedeutung dieser Straßenzentren. Durch die Vernetzung aller Haushalte können neue Kommunikations- und Tauschbeziehungen entstehen. Die Trennung von Wohnen und Arbeiten ist nicht mehr zwangsläufig notwendig. Dadurch wird eine stärkere Wohnumfeldbindung möglich. Ein Blick auf die heutige demographische Entwicklung macht deutlich, dass etwa nach 2025 ca. ein Drittel der Neurentner kinderlos sein werden. Nachbarschaftliche Netzwerke könnten die fehlenden familiären Bindungen ersetzen. Die zu erwartende Altersarmut wird statistisch gesehen nach 2020 zunehmen. Dienstleistungen werden sich infolge des Nachwuchsmangels verteuern. Der Anreiz, kleinere Bewirtschaftungsmaßnahmen in

³⁰ Vgl. Benz-Rababan, Freiraum Straße, 1988, S. 7

³¹ Vgl. Schubert, Städtischer Raum und Verhalten, 2000, S. 38

³² Vgl. Benz-Rababan, Freiraum Straße, 1988, S. 8

der Nachbarschaft selbst zu erbringen, wird steigen.³³ Die Stadtstruktur wird durch das menschliche Bedürfnis nach Nähe beeinflusst.³⁴ Die Bedeutung der Hauptstraßen in den Quartieren könnte dadurch wieder steigen.

3.3 Straßenraum und Funktion

Straßen sind ihrem Charakter nach öffentliche Räume. Der öffentliche Raum ist dadurch gekennzeichnet, dass er von allen Menschen zu jeder beliebigen Zeit genutzt werden kann. Der Straßenraum ist zwar öffentlich, wird aber von halböffentlichen und privaten Grundstücken, Gebäuden oder Grünflächen in seiner Ausdehnung begrenzt.

Die Hauptstraßen in den Stadtteilen bieten Raum für verschiedene Funktionen und Nutzungen. Sie sind einerseits Hauptstrecke für den Individualverkehr, den öffentlichen Nahverkehr und den Rad- und Fußgängerverkehr. Andererseits wird an diesen Straßen gewohnt, gearbeitet und Handel betrieben. Die Straßen werden als Wohnumfeld genutzt, wenn private Freiräume fehlen. Geschäfte und Lokale breiten ihre Waren im Straßenraum aus. Passanten legen Wege zurück, betrachten gleichzeitig Schaufenster und kommunizieren mit ihrer Umgebung.³⁵ Straßen können ungezwungene Treffpunkte für alle Altersgruppen, Gesellschaftsschichten und Nationalitäten sein.

Die Hauptstraßen in Gründerzeitstadtteilen sind jedoch nicht nur rein funktional zu betrachten. Diese Straßen haben sich im Laufe der Zeit zu Zentren entwickelt und spiegeln die gesellschaftliche Entwicklung wider. Diese Straßen können Geschichte erlebbar machen und dem Stadtteil einen unverwechselbaren Ausdruck verleihen. Durch ihr bauliches Erscheinungsbild können Sie Repräsentation und Identifikation stiften und Urbanität, Vielfalt und Stadterlebnis ermöglichen.³⁶

Während Begegnungen in der Innenstadt von Anonymität und einer gewissen künstlichen Zurschaustellung der Persönlichkeiten im Straßenraum geprägt sind, spiegelt die Hauptstraße im Stadtteil das alltägliche Leben wieder. Kleinteilige Geschäfte, welche fußläufig erreichbar sind, bilden die Grundversorgung der Anwohner. Bewohner treffen sich immer wieder bei alltäglichen Besorgungen im Straßenraum. Dadurch entsteht eine gewisse ungezwungene Vertrautheit zwischen den Menschen.

³³ Vgl. o.V. Leipzig 2030,

³⁴ Vgl. o.V., Leipzig 2030, S. 8-16

³⁵ Vgl. Lüthy, „street level“, o.J., o.S

³⁶ Vgl. Winning/Streichert, Gestaltungskonzept, 1994, S. 6

Diese kleinen zwischenmenschlichen Interaktionen, die sich im Alltagsverlauf ergeben, übernehmen wichtige Unterstützungsfunktionen zur Stabilisierung der Menschen im Stadtgefüge. Besonders gilt dies für Bevölkerungsgruppen, die in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt sind und die Komplexität und Anstrengung zentraler, öffentlicher Räume scheuen. Die Vertrautheit des öffentlichen Raumes im Stadtteil stellt angesichts der Individualisierungstendenzen wichtige Integrationsleistungen zur Verfügung, welche für alle Menschen unabhängig vom Lebensstil gelten.³⁷ Diese soziale Funktion kann weder in der Innenstadt noch in einer künstlich errichteten Einkaufswelt gefunden werden.

„Straßen können das Ziel fördern, dass BewohnerInnen, Geschäftsleute und Dienstleister sich für ihren Ort verantwortlich und in einem lebendigen, dichten Stadtteil zu Hause fühlen - Vorbild auch für andere Stadtteile. Sie können aber auch Gleichgültigkeit erzeugen - dann wird ein Stadtteil zu einer auswechselbaren Gelegenheit, Geld zu verdienen oder auszugeben“³⁸

3.4 Akteure, ihre Interessen und Ansprüche im Straßenraum

Im Straßenraum treten Akteure mit den unterschiedlichsten Ansprüchen und Interessen auf. Die Akteure sind in ihren Handlungen jedoch nicht frei. Sie werden durch die örtlichen Gegebenheiten eingeschränkt und stehen in wechselseitigen Beziehungen zueinander. Nachfolgend werden die Interessen, Abhängigkeiten und Einflussbereiche der wichtigsten Gruppen im Straßenraum betrachtet.

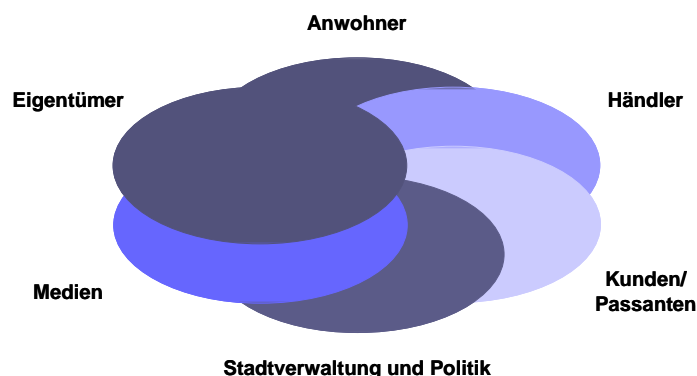


Abbildung 1: Akteure im Straßenraum

³⁷ Vgl. Eckel, Individuum und Stadt-Raum, 1998, S. 167 - 169

³⁸ Winning/Streichert, Gestaltungskonzept, 1994, S. 6

3.4.1 Eigentümer

Öffentliche Straßenräume werden besonders durch die Qualität der angrenzenden Bebauung geprägt. Die Eigentumsverhältnisse in Gründerzeitstraßen sind meist kleinteilig. Die Gebäude befinden sich überwiegend in privater Hand. Die Interessen der Eigentümer hängen stark von ihrer persönlichen Bindung zum Gebäude und zum Umfeld ab. Für Eigentümer, die ihr Eigentum geerbt haben oder das Gebäude selbst nutzen, steht nicht in jedem Fall die Gewinnmaximierung im Vordergrund. Für Investoren dagegen soll die Bewirtschaftung eines Gebäudes vor allem, über die Einnahme des Mietzinses, Gewinn hervorbringen. Eigentümer sind aber in der Festsetzung des Mietpreises nicht frei, sondern können nur den marktüblichen Mietzins realisieren. Für Investoren ist also die Lage des Gebäudes wichtig. In attraktiven Lagen sind Vermietbarkeit und Mietzins und somit die Rentabilitätsaussichten höher.

Eigentümer stellen nicht nur Wohnraum oder Gewerbeflächen, gegen die Zahlung eines Mietzinses, zur privaten Nutzung zur Verfügung. Das Gebäude mit seinen Fassaden hat auch eine Außenwirkung auf den öffentlichen Straßenraum und die umliegende Bebauung. Dieses Gut wird den Straßennutzern unentgeltlich zur Verfügung gestellt und hat je nach Zustand der Bebauung positive oder negative Auswirkungen. Mieter z. B. wollen nicht neben einem unsanierten Gebäude wohnen. Der Eigentümer des sanierten Gebäudes muss seinen Mietpreis senken. Die Ursache für die Verschlechterung seiner Ertragslage liegt nicht in seinem Einflussbereich, beeinträchtigt aber dennoch seine Marktchancen.³⁹

Die Abhängigkeiten zweier benachbarter Eigentümer können wie folgt beschrieben werden. Wenn beide Eigentümer in eine Modernisierung investieren, könnten sie eine gleich hohe Rendite erwirtschaften. Wenn nur einer der Eigentümer investiert, sinkt dessen Rendite, da das unsanierte Gebäude die Standortqualität drückt. Der Eigentümer des unsanierten Gebäudes hat im Gegenzug einen kostenlosen Vorteil und kann zusätzlich zum marktüblichen Mietzins die Zinsen für sein zurückgehaltenes Kapital realisieren. Nach diesem einfachen Modell lohnt Investitionsverzicht mehr. Wenn es keine Absprachen zwischen den Eigentümern gibt, muss jeder mit dem Investitionsverzicht des Nachbarn leben.⁴⁰

³⁹ Vgl. Pech, Wohnumfeldverbesserung, 1983, S. 109

⁴⁰ Vgl. ebenda

3.4.2 Anwohner

Anwohner nutzen den Straßenraum zur Erschließung ihres privaten Wohnbereiches, zur Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs, als Wohnumfeld und auch für die Freizeitgestaltung.⁴¹ Sie nehmen den Straßenraum nicht nur aus der Sicht eines Fußgängers, sondern auch durch den Blick aus ihren Fenstern wahr. Die Fenster verbinden den öffentlichen Raum mit der privaten Wohnung und bieten eine soziale Kontrolle für Nutzer des öffentlichen Raumes. Die Wahrnehmung der Straße beim Blick aus dem Fenster stellt die Vorstufe zur aktiven Nutzung der Straße dar.⁴² Für Anwohner in Gründerzeitstraßen bestehen geschlossene Blickbeziehungen zur Straße und zum Hof. Die Räume zur Straße sind besonders störanfällig gegenüber Lärm.⁴³

Für Anwohner ist ein attraktives Straßenbild mit Straßenbegrünung, aber auch die gute Erreichbarkeit der Wohnung wichtig. Ruhige Wohnlagen mit ausreichend Parkplätzen werden bevorzugt.⁴⁴

Anwohner haben Verfügungsrechte über ihren privaten oder zur Nutzung überlassenen Wohnraum. Balkone oder Fenster können von Anwohnern gestaltet werden. Diese Gestaltung kann sich positiv auf den Straßenraum auswirken. Einflussmöglichkeiten auf das direkte Wohnumfeld sind gering, da Mieter nicht über das Eigentum anderer verfügen können. Vor jeder Initiative sind Absprachen mit der Stadt oder mit den zuständigen Eigentümern notwendig.

3.4.3 Händler, Dienstleister und Konsumenten

Für Händler ist die gute Erreichbarkeit ihres Geschäftes mit PKW und öffentlichem Nahverkehr wichtig. Kundenparkplätze und Flächen zum Be- und Entladen sollten möglichst direkt vor dem Geschäft sein. Breite Gehwege, ein ansprechendes Straßenbild und Straßenbegrünung sind von Vorteil.⁴⁵ Interessant für die Standortwahl eines Händlers ist die Konkurrenzsituation vor Ort.

Händler können die Gestaltung ihrer Verkaufsräume und der Schaufenster direkt beeinflussen. Der Straßenraum vor den Geschäften kann nach Absprache mit dem

⁴¹ Vgl. Stolte-Neumann/Boecker, Neuordnung von Geschäftsstraßen, 1992, S. 8

⁴² Vgl. Benz-Rababan, Freiraum Straße, 1988, S. 78

⁴³ Vgl. ebenda, S. 18

⁴⁴ Vgl. Stolte-Neumann/Boecker, Neuordnung von Geschäftsstraßen, 1992, S. 8

⁴⁵ Vgl. ebenda

zuständigen Ordnungsamt für Warenauslagen genutzt werden. Weiterhin können Händler und Dienstleister ihr Angebot auf die Wünsche der Konsumenten abstimmen. Das erweiterte Geschäftsumfeld kann ein einzelner Händler jedoch nicht beeinflussen.

Für Konsumenten und Passanten bieten Gründerzeitstraßen ein enges, linear gerichtetes Blickfeld ohne Ausweichmöglichkeiten. Eine gewisse Monotonie entsteht durch die wenig differenzierte Bauweise.⁴⁶

Konsumenten bevorzugen Geschäfte in einer attraktiven, sauberen und gepflegten Umgebung. Wechselnde, ansprechende Schaufenstergestaltung und Auslagen vor den Geschäften tragen zur Attraktivität einer Straße bei.⁴⁷ Ein vielfältiger Branchenmix soll eine angemessene Auswahl an Gütern und Dienstleistungen bieten. Die Qualität der angebotenen Produkte, ein ausgewogenes Preis-Leistungsverhältnis und freundliches Personal sind den Kunden wichtig. Kleine Cafes, Freizeitangebote und begrünte Ruhebereiche laden zu einer Pause ein. Kunden wünschen sich breite Gehwege zum flanieren.⁴⁸ Einheitliche Öffnungszeiten gewährleisten einen reibungslosen Einkauf ohne unerwünschte Wartezeiten. Verschiedene kleine Events, wie z. B. Wochenmärkte oder saisonale Sonderaktionen der Händler, können das vorhandene Angebot ergänzen und das Interesse beim Kunden erhöhen. Von Konsumenten werden Straßen bzw. Zentren bevorzugt, die das Einkaufen zum Erlebnis machen.

Weiterhin müssen die Geschäfte gut mit PKW und öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sein. Den Kunden ist es wichtig, dass genügend kostenloser Parkraum zur Verfügung steht. Im Verlauf der Straße müssen sichere Übergänge zum bequemen Wechseln der Straßenseite vorhanden sein.⁴⁹ Kunden müssen sich auch abends auf der Straße sicher fühlen. Konsumenten können das Geschehen im Straßenraum nur indirekt durch Nutzung oder Nutzungsverzicht beeinflussen.

Für Durchfahrer ist lediglich das zügige Fortkommen auf möglichst breiter Fahrbahn wichtig.

⁴⁶ Vgl. Benz-Rababan, Freiraum Straße, 1988, S. 18

⁴⁷ Vgl. Stolte-Neumann/Boecker, Neuordnung von Geschäftsstraßen, 1992, S. 8

⁴⁸ Vgl. ebenda

⁴⁹ Vgl. ebenda

3.4.4 Stadtverwaltung und Politik

Städte sind komplexe, räumliche und funktionale Netzwerke. Städte spiegeln die gesellschaftliche Entwicklung wider und verändern sich dabei ständig. Die Stadtverwaltung hat die Aufgabe, die Entwicklungen der Stadt zu steuern und eine räumliche und soziale Ordnung zu erhalten. Dafür ist eine vorausschauende Planung notwendig. Planung schafft Rahmenbedingungen für eine nachhaltige⁵⁰ Stadtentwicklung. Dabei werden Individualinteressen abgewogen und gelenkt, um eine für alle Individuen lebenswerte Umwelt zu schaffen und diese auch noch für folgende Generationen zu erhalten. In der Stadtplanung werden nicht nur räumliche Anlagen, wie Gebäude, Verkehrsflächen und Grünbereiche, berücksichtigt, sondern auch sozialer Wandel und ökonomische und ökologische Zusammenhänge. Der Stadtplanung stehen dafür formelle und informelle Planungsinstrumente zur Verfügung. Formelle Planungsinstrumente, wie der Flächennutzungsplan und der Bebauungsplan⁵¹, erfordern zahlreiche Verfahrensschritte, die sich über einen relativ langen Zeitraum erstrecken. Flexibler sind informelle Planungsinstrumente, wie z. B. Rahmenpläne und Masterpläne. Diese sind nicht gesetzlich verankert, sondern beruhen auf Freiwilligkeit und stellen nur einen Orientierungsrahmen dar.

Im Hinblick auf die schwierige finanzielle Situation der Kommunalhaushalte werden informelle Planungsinstrumente, Kooperationen mit der privaten Wirtschaft aber auch Beteiligungen der Bürger an der Stadtentwicklung immer wichtiger. Besonders die demographischen Veränderungen (siehe Abschnitt 2.3) ziehen steigende Gesundheits- und Pflegekosten sowie erhöhte Pensionsansprüche nach sich. Diese Kosten müssen von einer immer geringer werdenden Zahl von Steuerzahlern gedeckt werden. Städtische Subventionen für die Stadterhaltung werden dann kaum noch zur Verfügung stehen.⁵² Vor diesem Hintergrund werden wirtschaftlich selbst tragende Strukturen in den Stadtteilen an Bedeutung gewinnen.

Die Politik kann durch Gesetzgebung grundlegende Rahmenbedingungen für Stadtentwicklungstendenzen schaffen. Mit den neu aufgenommenen Paragraphen 171a-171d im Baugesetzbuch hat der Gesetzgeber Bestimmungen zum Stadtumbau geschaffen, die eine Ergänzung der bereits vorhandenen Instrumente des

⁵⁰ Nachhaltige städtebauliche Entwicklung ergibt sich auch aus § 1, Absatz 5, des BauGB.

⁵¹ Vgl. BauGB § 5 - §10

⁵² Vgl. Pfeiffer/Porsch, Szenarien für Leipzig, 2004, S. 20

Städtebaurechtes darstellen. Mit diesen Regelungen können städtebauliche Aufgaben unterstützt werden, die sich aus Bevölkerungsrückgang und Leerständen ergeben. Mit dem Paragraphen 171e wird das Bund-Länder-Förderprogramm „Soziale Stadt“ gesetzlich verankert.⁵³ (siehe dazu auch Abschnitt 5.4). Dieser Paragraph enthält auch Regelungen zur Beteiligung von privaten Akteuren im festgelegten Gebiet. „Bei der Erstellung des Entwicklungskonzeptes und bei seiner Umsetzung sollen die Beteiligten in geeigneter Form einbezogen und zur Mitwirkung angeregt werden.“⁵⁴

Der Beschluss durch die Politik zur Vergabe von Fördermitteln kann Anreize für Akteure schaffen. Gesetze zur Legitimation von selbst tragenden, finanzstarken, quartiersbezogenen Organisationsstrukturen (siehe Abschnitt 4.3) können die Rahmenbedingungen für dauerhaftes Bürgerengagement schaffen.

Im Straßenraum treten wie in der Gesamtstadt verschiedene planbare Größen auf. Verkehrsführung, Straßenbau, Fassadengestaltung, Einzelhandel, Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Ordnung und Sauberkeit werden dabei von verschiedenen Abteilungen einer Stadtverwaltung bearbeitet. Die öffentlichen Interessen können dabei durch privateigentumsrechtliche Ansprüche begrenzt werden. Kommunikation zwischen den Abteilungen der Stadtverwaltung und mit den Akteuren vor Ort scheint die Voraussetzung für eine effektive Bearbeitung der Aufgaben im Straßenraum zu sein.

3.4.5 Medien

Durch die Berichterstattung der Tageszeitung und Regionalsender werden Individuen in ihrer Meinungsbildung und in ihren Handlungen beeinflusst. Eine negative Berichterstattung über die Situation in einem Stadtteil kann langfristig zur Folge haben, dass Anwohner nicht mehr in diesem Stadtteil wohnen wollen oder Investoren diesen Stadtteil meiden. Aber auch die allgemeine Berichterstattung, z. B. über kriminelle Vorfälle in amerikanischen Straßen, kann dafür sorgen, dass sich ein Unsicherheitsgefühl bei den Menschen verfestigt und der öffentliche Raum generell gemieden wird, obwohl die Gefahr im eigenen Umfeld nicht besteht.⁵⁵

Die meinungsbildende Funktion der Medien kann aber auch im positiven Sinn genutzt werden. Durch kontinuierliche positive Berichterstattung über den Prozessablauf einer

⁵³ Vgl. BauGB, 2004, § 171e

⁵⁴ BauGB, 2004, §171e, Absatz 5, Satz 1,

⁵⁵ Vgl. Schubert, Städtischer Raum, S. 85

Revitalisierungsmaßnahme kann das Interesse der Akteure vor Ort aufrechterhalten werden und Sponsoren können auf das Projekt aufmerksam gemacht werden. Die Anerkennung der Arbeit vor Ort durch die Medien und damit auch durch eine breite Öffentlichkeit, ist wichtig für das Image des Projektes und für die Motivation der Akteure.

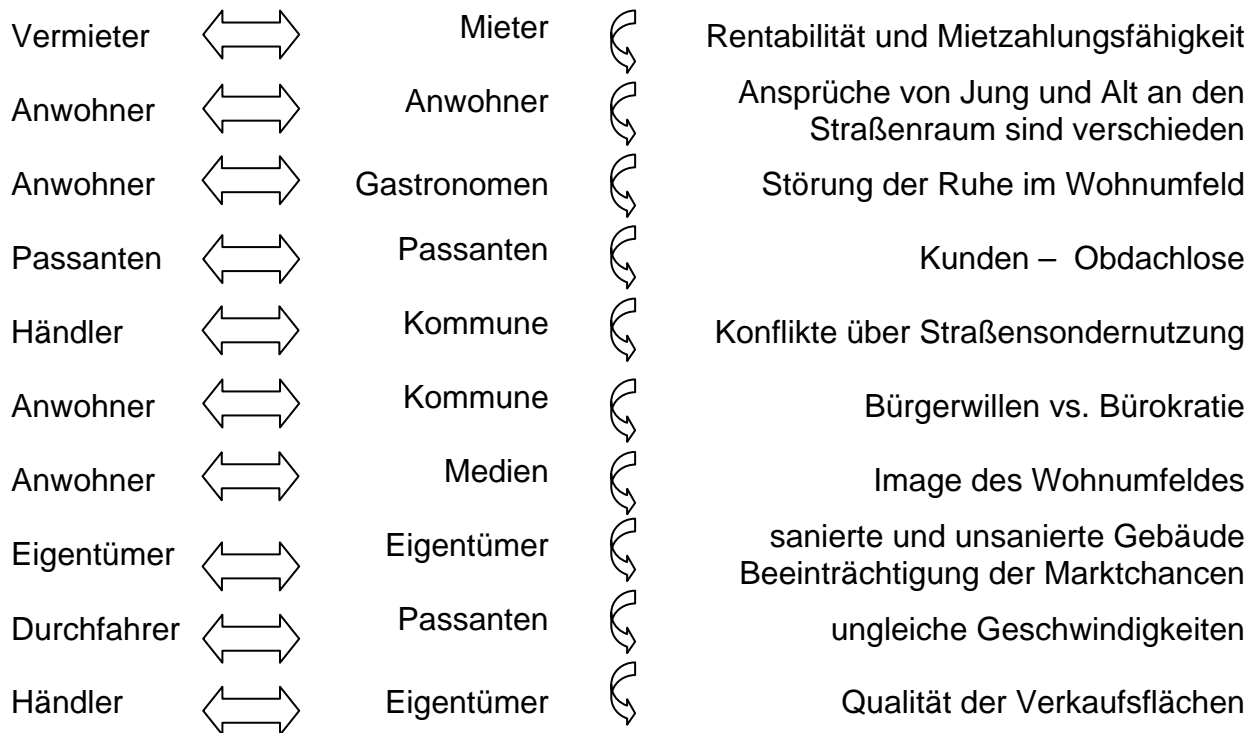
3.5 Darstellung von Konflikten im Straßenraum

Konflikte im Straßenraum ergeben sich einerseits aus den dargestellten Funktionen und andererseits durch konträre Interessen der beteiligten Akteure.

Besonderes Konfliktpotenzial geht von der Funktion Verkehr aus. Die Immission von Lärm und Abgasen schließt verschiedene soziale Funktionen aus. Eine Dominanz der Verkehrsfunktion führt z. B. dazu, dass Fußgänger nicht mehr die Akteure im Straßenraum darstellen, sondern in das Verkehrssystem integriert werden. Kommunikation kann dann zwar noch stattfinden, aber die Anreize zur Kommunikation werden seltener.⁵⁶ Für die sozialen Funktionen im Straßenraum scheint es unabdingbar, dass der Straßenraum von Menschen überhaupt als Aufenthaltsraum und nicht nur als notwendige Wegstrecke akzeptiert wird. Straßen bergen Konfliktpotenzial, weil bestimmte soziale Gruppen (z. B. Obdachlose) nicht von der Nutzung ausgeschlossen werden können. Durch Kollektivnutzung (Ausländergruppen) werden gesellschaftliche Konventionen verletzt. Unsauberkeit und Defizite in der Straßengestaltung bieten Angriffsfläche für kriminelles Verhalten.⁵⁷ Leere Wohnungen und Geschäfte suggerieren den Verlust der sozialen Kontrolle im öffentlichen Raum. Die nachfolgende Abbildung 2 zeigt eine Auswahl von Konfliktpotenzialen zwischen Akteuren im Straßenraum.

⁵⁶ Vgl. Schubert, Städtischer Raum, 2000, S. 41

⁵⁷ Vgl. ebenda, S. 83-85

Abbildung 2: **Konflikte zwischen den Akteuren im Straßenraum**

Bei der Betrachtung der verschiedenen Nutzungsansprüche im Straßenraum bilden sich nicht nur Gegensätze, sondern auch Gemeinsamkeiten heraus. Für alle Nutzergruppen ist z. B. ein gepflegtes Straßenumfeld wichtig. Nutzungsmischung, Geschäfte und Gaststätten, die auch nachts besucht werden, geben Sicherheit. Ladenbesitzer werden allgemein als Garanten für Ruhe und Ordnung betrachtet.⁵⁸

3.6 Zwischenfazit

Hauptstraßen in den Gründerzeitstadtteilen spiegeln den Lauf der Geschichte und der gesellschaftlichen Entwicklung wider. Sie sind multifunktionale Räume und bieten Akteuren Anreize für unterschiedliche Nutzungen. Diese Hauptstraßen verbinden die Stadtteile zur Gesamtstadt und bieten Gelegenheiten für alltägliche, soziale Interaktionen zwischen den Menschen. Die aktive Nutzung der Straßen setzt voraus, dass der Straßenraum von den Akteuren als Aktionsraum akzeptiert wird. Eine attraktive Straßengestaltung und eine kleinteilige Funktionsmischung können dazu beitragen. Eine besondere Rolle nehmen im Straßenraum Händler und Gastronomen ein. Die Geschäfte bieten Anreize zur Kommunikation. Die Präsenz der Händler steht für soziale Kontrolle und die Beleuchtung der Schaufenster vermittelt nachts eine

⁵⁸ Vgl. Schubert, Städtischer Raum, 2000, S. 69

gewisse Sicherheit. Zusammenfassend kann man feststellen, dass die gründerzeitlichen Hauptstraßen in den Stadtteilen das gesamte Stadtbild prägen, die Grundversorgung der Anwohner sicherstellen und Raum für soziale Kontakte bieten. Durch die im Kapitel 2 beschriebenen Umwandlungsprozesse sind diese gründerzeitlichen Straßenzentren jedoch durch Entvölkerung, Niedergang des Handels und Verfall der Bausubstanz bedroht. Da diese Straßen im sozialen und räumlichen Gefüge der Gesamtstadt eine bedeutende Rolle einnehmen, scheint es sinnvoll, diese zu erhalten und zu revitalisieren. Dafür ist es notwendig, geeignete Strategien zu entwickeln und umzusetzen. Die Interessen der verschiedenen Akteure sind abzuwägen.

4 Ansätze zur zielgerichteten Organisation der Akteure

Im vorangegangenen Kapitel wurde deutlich, dass jeder einzelne Akteur im Straßenraum nur geringen Einfluss auf die Gesamtsituation in seinem Umfeld nehmen kann. Die persönlichen Einzelinteressen und Handlungen führen im Regelfall nicht zu einem optimalen Gesamtergebnis. Kommunikation zwischen den Akteuren und die zielgerichtete Koordination der Interessen ist notwendig um strategische Maßnahmen, mit dem Ziel der Revitalisierung eines Straßenzentrums erfolgreich durchzuführen. Dabei soll der Standort nicht nur wirtschaftlich an Bedeutung gewinnen, sondern auch für alle Akteure attraktiver werden. Im Folgenden werden drei Ansätze zur Organisation verschiedener Akteure dargestellt und bewertet.

4.1 Quartiersmanagement

Quartiersmanagement, auch Stadtteilmanagement genannt, ist bisher nicht einheitlich definiert. Dies begründet sich in der Tatsache, dass regional verschiedene Probleme bearbeitet werden müssen. Daraus ergeben sich für jeden Managementbereich unterschiedliche Ziele und Aufgaben.⁵⁹ Der Begriff Quartiersmanagement dient als Oberbegriff für unterschiedliche Formen der quartiersbezogenen Stadterneuerungsarbeit, aber auch als Synonym für stadtteilbezogene Sozialarbeit und Gemeinwesenarbeit.⁶⁰ Dennoch sind grundlegende Gemeinsamkeiten festzustellen. Das Quartiersmanagement hat die Aufgabe, im Stadtteil Rahmenbedingungen für sozial und ökonomisch nachhaltige Entwicklungsprozesse zu schaffen. Die Handlungen sind quartiersbezogen, prozesshaft und bewohnerorientiert. Das Quartiersmanagement orientiert sich an baulichen und sozialen Strukturen im Stadtteil und versucht die im Stadtteil vorhandenen Potenziale und Fähigkeiten zu nutzen. Quartiersmanagement ist aus der Erkenntnis entstanden, dass planende und steuernde Eingriffe von Politik und Verwaltung ohne die Beteiligung der Anwohner eines Stadtteils nicht mehr sinnvoll sind.⁶¹ Die Arbeitsschwerpunkte liegen in der Koordination und Vernetzung der Akteure innerhalb des Stadtteils und der öffentlichen Verwaltung. Projektideen werden erfragt und gebündelt. Die aktive Mitwirkungsbereitschaft der Anwohner soll geweckt werden, um die Identifikation mit dem Quartier zu erhöhen. Bei der Umsetzung von Projekten nimmt das Quartiersmanagement die Funktion eines Moderators ein. Die dargestellten

⁵⁹ Vgl. Alisch, Stadtentwicklung, 1999, S. 2

⁶⁰ Vgl. o.V. Handlungsprogramm, 2000, S. 50

⁶¹ Vgl. Kahl/Liebmann, Quartiersmanagement, 2002, S. 3

Aufgaben zeigen, dass das Quartiersmanagement nicht selbst zum aktiven Part wird, sondern es misst sich am Grad der Aktivierung anderer im Quartier. Nicht das Entwickeln von Projekten steht im Vordergrund, sondern das Entwickeln von Potenzialen.⁶²

Das Quartiersmanagement ist ein staatliches Instrument mit vorübergehender Funktion, bis sich im Quartier selbst tragende und dauerhaft wirksame personelle und materielle Strukturen herausgebildet haben. Dabei ist das Quartiersmanagement keine Verwaltungsinstanz mit bürokratischer Routine, sondern eine Kooperationsform. Die Voraussetzung für ein handlungsfähiges Stadtteilmanagement ist die Delegation von Entscheidungskompetenzen von der gesamtstädtischen Ebene auf die Quartiersebene. Zur erfolgreichen Umsetzung von quartiersbezogenen Projekten werden verlässliche Rahmenbedingungen benötigt und ein selbst zu verwaltendes Budget.⁶³

Quartiersmanagementmodelle verschiedener Städte unterscheiden sich nicht nur in den Aufgaben und Zielstellungen, sondern auch in den Organisationsformen und Trägerschaften. Die Trägerschaft für das Quartiersmanagement kann die Stadt selbst, ein von der Stadt beauftragtes privates Wirtschafts- oder Planungsbüros, aber auch ein örtlicher Stadtteilverein übernehmen. Jedes der Modelle weist Vor- und Nachteile auf. Das Trägerschaftsmodell Stadt bietet kurze Wege und direkte Absprachen innerhalb der Verwaltung. Weiterhin erlaubt es der befristet ausgegliederten Verwaltungsstelle, auf fachkompetentes Personal zurückzugreifen. Der Einsatz von privatwirtschaftlichen Trägern ist sinnvoll, wenn im Quartier Vorbehalte gegen städtische Einrichtungen vorliegen. Unabhängige Dritte können eine Vermittlerrolle zwischen Stadt und Quartiersakteuren dann besser wahrnehmen. Allerdings kann sich die Zusammenarbeit mit der Verwaltung beim freien Trägerschaftsmodell schwieriger bzw. langwieriger gestalten. Die Trägerschaft durch einen örtlichen Stadtteilverein hat den Vorteil, dass die Anbindung an den Stadtteil besonders hoch ist. Es besteht ein Wissensvorsprung über die Besonderheiten im Stadtteil. Das Vertrauensverhältnis zur Quartiersbevölkerung muss nicht erst aufgebaut werden, sondern besteht bereits. Durchgeführte Projekte erhalten dadurch ein hohes Maß an Akzeptanz bei den Akteuren vor Ort. Eine

⁶² Vgl. Alisch, Philosophie von Quartiermanagement, 2003, o.S.

⁶³ Vgl. Alisch, Stadtentwicklung, 1999, S. 3 – 10

Vereinsträgerschaft unter Beteiligung der Kommune kann auch die Zusammenarbeit mit der Verwaltung verbessern.⁶⁴

Alle vorgestellten Modelle können unter den örtlichen Rahmenbedingungen erfolgreich sein. Wichtigere Voraussetzung für eine erfolgreiche Stadtteilarbeit ist die Nähe zum Stadtteil, d. h. die Einrichtung sollte direkt im Stadtteil installiert werden. Ein Stadtteilbüro an zentraler Stelle im Stadtteil hat sich bisher bewährt.

Wie bereits oben festgestellt, gibt es je nach Problemlage im Stadtteil verschiedene Ausrichtungen des Quartiersmanagements. Stadtteilmanagement kann auch grundlegend wirtschaftsorientiert sein, wie das Beispiel des Strahlauer Stadtteilmanagements in Berlin zeigt. Die Zielgruppe umfasst Anwohner, Gewerbetreibende und Investoren. Das Ziel ist es, ein nachhaltiges wirtschaftsorientiertes Stadtteilnetzwerk aufzubauen. Handlungsfelder sind die Reduzierung des Gewerberaumleerstandes, die Verbesserung des Standortimages und die Standortsicherung für klein- und mittelständische Unternehmen. Das Projekt umfasst die Initiierung und Pflege von Kooperationen zwischen Eigentümern, Anwohnern und Gewerbetreibenden. Die Stadtteilpotenziale werden mittels zielgerichteter Öffentlichkeitsarbeit hervorgehoben. Das Projekt wurde von 2003 – 2005 im Rahmen der Programme „Soziale Stadt“ und Urban II umgesetzt.⁶⁵ Die Grenze zwischen Quartiersmanagement und Geschäftsstraßenmanagement verläuft dabei fließend.

4.2 Geschäftsstraßenmanagement

Anders als das Quartiersmanagement besteht die Hauptzielgruppe beim Geschäftsstraßenmanagement aus Einzelunternehmen einer Geschäftsstraße. Geschäftsstraßenmanagement ist dabei ein Kommunikationsverfahren zur dialog- und umsetzungsorientierten Standortentwicklung. Das Ziel besteht darin, die Wettbewerbsfähigkeit einer Geschäftsstraße zu verbessern und damit langfristig Umsatz und Rentabilität zu steigern.⁶⁶ Das Geschäftsstraßenmanagement wird in einem abgegrenzten Gebiet mit dichter Nutzungsmischung eingesetzt. Die Ausgangssituationen der Straßen sind, wie bereits im Abschnitt 2.6 beschrieben, jeweils ähnlich. Leerstände, Billiganbieter, hohes Verkehrsaufkommen, Parkplatzmangel, unattraktive Schaufenstergestaltung, sinkende

⁶⁴ Vgl. o.V. Handlungsprogramm, 2000, S. 70- 71

⁶⁵ Vgl. o.V. Stadtteilmanagement, 2003, S.1

⁶⁶ Vgl. Roß, Geschäftsstraßen-Management, 2003, S. 13

Kundenfrequenz und fehlende Gesamtvermarktung sind dabei als Problemfelder zu benennen. Viele Geschäfte besitzen, aufgrund der steigenden Konkurrenz zu großen Einkaufszentren, nur noch eine dünne Eigenkapitaldecke und setzen durch ihre Einsparmaßnahmen zusätzlich eine Abwärtsspirale in Gang. Investitionen in Werbung und Fachpersonal werden nicht mehr getätigt und sogar die Schaufensterbeleuchtung wird nachts eingespart. Das Geschäftsstraßenmanagement unterstützt Gewerbetreibende bei der Erarbeitung von Strategien zur Steigerung der Standortqualität. Die Kooperation zwischen den Gewerbetreibenden wird initiiert und gefördert. Das Geschäftsstraßenmanagement wird dabei auf drei Ebenen tätig.⁶⁷

Einzelbetriebsebene:	Beratungen zur Unternehmensführung und zur Gestaltung der Verkaufsräume
Geschäftsstraßenebene:	Entwicklung der Standortbedingungen und Förderung der Zusammenarbeit der Akteure
Kommunale Ebene:	Orientierung auf einen integrativen Ansatz zur Standortentwicklung

Die strategischen Maßnahmen orientieren sich dabei an den Problemfeldern des Geschäftsstandortes. Da diese immer in einem komplexen Zusammenhang stehen, ist es notwendig, alle zugriffs- und entscheidungsberechtigten Akteure zu aktivieren. Probleme, wie Ladenleerstand, können nur zusammen mit den Eigentümern bewältigt werden. Für die Steigerung der Attraktivität sind Investitionen der Kommune und privater Eigentümer notwendig. Interessen von Anwohnern, Vereinen, Händlern Eigentümern und Kommunen müssen gebündelt werden.

Die Organisationsstruktur sieht eine Lenkungsgruppe, bestehend aus Mitgliedern aus Handel, Gastronomie, Dienstleistung, Vereinen und der Stadtverwaltung, vor. Diese Gruppe koordiniert und kontrolliert die Umsetzung strategischer Maßnahmen.

Projektideen und strategische Maßnahmen werden von einem Arbeitsgremium entwickelt. Umgesetzt werden die Maßnahmen dann in Arbeitsgruppen, die jeweils ein Problemfeld bearbeiten. Ständige Rückkopplung zwischen den drei Gruppen ist für den

⁶⁷ Vgl. Roß, Geschäftsstraßen-Management, 2003, S.15

Prozessablauf notwendig. Für besondere fachliche Kompetenzen werden externe Berater hinzugezogen.⁶⁸

Wichtigstes Handlungsfeld ist die Erarbeitung von Lösungsansätzen für den Einzelhandel zur Steigerung der Kundenbindung und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit. Zur Steigerung der Attraktivität einer Geschäftsstraße können Schaufensterwettbewerbe, verbesserte Warenpräsentation und einheitliche Öffnungszeiten beitragen. Die Erlebnisqualität kann durch die Veranstaltung von Märkten und Festen gefördert werden. Ein geschäftsübergreifendes Dienstleistungsangebot kann dem Kunden einen zusätzlichen Nutzen bieten.⁶⁹

Ein Geschäftsstraßenmanagement kann Gewerbetreibende kompetent bei betriebswirtschaftlichen und einzelhandelsspezifischen Fragen unterstützen und den Aufbau einer dauerhaften Organisationsstruktur fördern. Dem Geschäftsstraßenmanagement sind aber auch Grenzen gesetzt.

Nicht zur Mitarbeit aktivierte Gewerbetreibende können den Vorteil der standortverbessernden Maßnahmen ebenfalls nutzen, können dafür aber nicht zu einer Gegenleistung verpflichtet werden. Durch diese opportunistische Handlungsweise kann der dauerhafte Erfolg der Maßnahmen gefährdet werden. An diesem Problem, des so genannten Trittbrettfahrens, setzt das nächste Organisationsmodell an.

4.3 Business Improvement District

4.3.1 Die Idee

Die Idee für die Gründung von BIDs - Business Improvement Districts - bzw. in Kanada BIA - Business Improvement Area, wurde in den 60er Jahren in der Stadt Toronto in Kanada entwickelt. Die Problemsituation war ähnlich wie heute in Deutschland. Bloor West ist eine ca. 1 km lange Geschäftsstraße mit kleinen Geschäften. Die Straße war für Fußgänger unattraktiv. Die Fassaden und Ladenfronten waren in einem desolaten Zustand. Der Leerstand nahm immer mehr zu und der Umsatz war rückläufig. Die Geschäftslage war durch die Konkurrenz zum Central Business District Torontos in ihrem Fortbestand bedroht.⁷⁰ Vor dem Bau eines neuen Einkaufszentrums gründeten

⁶⁸ Vgl. Ruß, Geschäftsstraßen-Management, 2003, S. 22

⁶⁹ Vgl. ebenda, S. 23

⁷⁰ Vgl. Bloem, Business Improvement Districts, 2001, S. 13

ortsansässige Gewerbetreibende eine Interessengemeinschaft, die mit der Kommune vereinbarte, die Genehmigung für das Einkaufscenter für 5 Jahre auszusetzen.⁷¹ In dieser Zeit mussten Gewerbetreibende und Eigentümer Wege finden, um die Attraktivität ihres Stadtteils nachhaltig zu verbessern. Für dieses Vorhaben waren finanzielle Mittel notwendig. Zuerst wurde versucht, alle Geschäftsleute zur freiwilligen Beitragszahlung zu bewegen. Dieser Versuch scheiterte nach 2 Jahren. Um das Ziel, die Aufwertung der Straße dennoch zu erreichen, war ein Umdenken notwendig. Die Maßnahmen zur Aufwertung des Quartiers sollten nun aus einer zweckgebundenen Sonderabgabe finanziert werden. Der Straßenraum konnte durch Beleuchtung, Straßenmöbelierung sowie durch die Verbesserung der Sicherheit und Ordnung aufgewertet werden. Für das Erscheinungsbild der Ladenfronten wurde eine Gestaltungsvorschrift erarbeitet.⁷² Diese erste Initiative war so erfolgreich, dass die Multifunktionalität der Geschäftslage wieder hergestellt werden konnte und das geplante Center nicht gebaut wurde. Die rechtlichen Rahmenbedingungen wurden 1971 von der Stadt Toronto, durch den Erlass eines Gesetzes, für die Gründung von BIDs, geschaffen. Durch den offensichtlichen Erfolg fand das Modell rasche Verbreitung im nordamerikanischen Raum. In den 90er Jahren wurde das BID-Modell auch in anderen Ländern eingesetzt. Weltweit sind zurzeit mehr als 1200 BIDs aktiv.⁷³

4.3.2 Merkmale des nordamerikanischen BID-Modells

Ein BID ist eine Einrichtung der wirtschaftlichen Selbsthilfe. Grundeigentümer und/oder Gewerbetreibende eines räumlich begrenzten Gebietes schließen sich zu einer Art Genossenschaft zusammen. Die Initiative muss dabei von den Betroffenen vor Ort ausgehen. Ein BID wird erst wirksam, wenn im Quartier eine einfache, absolute Mehrheit von Befürwortern besteht.⁷⁴ Die BID-Vereinigung stellt dann öffentliche Güter⁷⁵ zur Verfügung um die Attraktivität ihres Quartiers zum eigenen Vorteil zu erhöhen. Da Grundeigentum standortgebunden ist, ist es für Grundstückseigentümer sinnvoll sich für die Entwicklung im Umfeld ihrer Immobilie zu engagieren und dadurch den Wert des Grundstückes zu sichern. Gleiches gilt für Gewerbetreibende, die auf eine Laufkundschaft angewiesen sind. Für Gewerbetreibende und Grundeigentümer stellen

⁷¹ Vgl. Heerde, Standortaufwertung, 2004, S. 7

⁷² Vgl. Bloem, Business Improvement Districts, 2001, S. 13

⁷³ Vgl. Reichhart/Koletschka/Märkt, Quartiersentwicklung, 2004, S. 14

⁷⁴ Vgl. Franke/Milzkott/Ludwig, Modell für Geschäftsstraßen, 2004, S.9

⁷⁵ Öffentliche Güter - vom Nutzen kann keiner ausgeschlossen werden - es besteht Marktversagen

die BID-Zahlungen ein Investment dar, das sich rentieren sollte. Dabei ist zu erwähnen, dass der Kreis der Begünstigten mit dem Kreis der Zahler und Entscheider übereinstimmt. Diese institutionelle Kongruenz ist bei der Bereitstellung öffentlicher Güter anzustreben.⁷⁶ Ein BID stellt aus diesem Grund die ideale Organisationsform dar.

Wesentlicher Bestandteil des BID-Modells ist die Zahlungsverpflichtung, die sich alle ortsansässigen Eigentümer und Gewerbetreibenden bei der Gründung eines BIDs auferlegen. Die Abgabe wird von den Kommunen erhoben und dem Quartier für Aufwertungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt. Trittbrettfahren, d. h. öffentliche Güter zu nutzen ohne zu zahlen, ist beim BID-Modell ausgeschlossen. BIDs sind nur für einen befristeten Zeitraum (meist 5 Jahre) ausgelegt, können aber jeweils durch Abstimmung verlängert werden. Die Zahlungspflicht besteht ebenfalls nur für diesen Zeitraum.

Eine Sonderstellung bei der Betrachtung der zahlungspflichtigen Akteure vor Ort nehmen Anwohner ein. Auch für Anwohner kann die Verbesserung ihres Wohnumfeldes, durch die Bereitstellung öffentlicher Güter, einen Zusatznutzen darstellen.⁷⁷ Jedoch ist dieser Nutzen nicht wie bei den anderen Akteuren wirtschaftlich begründet. Ein Nachteil für Anwohner ist darin zu sehen, dass die Verbesserung des Wohnumfeldes mit der Erhöhung der Mieten einhergehen kann.⁷⁸ Mieter müssen daher keinen Beitrag zum BID zahlen. Damit soll gewährleistet werden, dass es nicht zu einer Ausgrenzung sozial schwacher Anwohnergruppen kommt.⁷⁹

Im amerikanischen Raum sind BIDs meist in zentralen Geschäftslagen tätig. Die Handlungsfelder richten sich nach der jeweiligen Problemlage vor Ort und können folgende Bereiche umfassen:

- Sauberkeit
- Sicherheit
- Begrünung
- Information und Marketing
- Gehwegerneuerung
- Events

⁷⁶ Vgl. Reichhart/Koletschka/Märkt, Quartiersentwicklung, 2004, S. 15

⁷⁷ Vgl. Reichhart/Koletschka/Märkt, Quartiersentwicklung, 2004, S. 28

⁷⁸ Vgl. Pesch, Wohnumfeldverbesserung, 1981, S. 158

⁷⁹ Vgl. Kiru, So funktioniert Business Improvement, 2003, S.11

BIDs lösen dabei nicht die Kommune von ihren traditionellen Aufgaben ab, sondern ergänzen das kommunale Leistungsspektrum. Das Budget der BIDs in Amerika und Kanada variiert zwischen 5000 \$ und 14 Millionen.⁸⁰

Die amerikanischen Erfahrungen im Umgang mit BIDs haben aber auch gezeigt, dass das Modell nicht auf alle Stadtteile anwendbar ist. Für die Finanzierbarkeit eines BIDs ist eine gewisse Dichte an Eigentümern, Gewerbetreibenden und Händlern notwendig, die im Allgemeinen nur im Stadtzentrum zu finden ist. In Nebenzentren, in denen die Problemfelder meist noch ausgeprägter sind, sind die Voraussetzungen für eine erfolgreiche BID-Gründung aus eigener Kraft nicht vorhanden. Dafür wurde z. B. in der Stadt Tacoma ein Neighborhood Business District Revitalization Program (NBDRP) entwickelt, das nicht privat, sondern durch Steuer- und Bundesmittel finanziert wird. Die Mithilfe der Unternehmer erfolgt auf freiwilliger Basis. NBDRP bieten z. B. Programme zur Sanierung von Häuserfassaden an, bei denen die Stadt die Kosten für einen Architekten übernimmt, wenn sich der Eigentümer verpflichtet, die Fassade innerhalb von sechs Monaten aufzuwerten. Für Kleinunternehmer werden kostenlose Schulungen angeboten.⁸¹

Mit einem BID können kleinere und mittlere Maßnahmen zur Revitalisierung finanziert werden. Für große Stadterneuerungsprojekte wird in den USA zusätzlich das Tax Increment Financing (TIF) angewandt. Im festgelegten Erneuerungsgebiet wird von der Stadtverwaltung ein TIF gegründet. Die durch die Stadterneuerungsvorhaben zu erwartenden steuerlichen Mehreinnahmen bilden die Grundlage für eine Kommunalanleihe, die während der Dauer des TIFs (10 Jahre) durch die TIF Einnahmen abgezahlt wird. Nach Ablauf der Frist werden die Steuermehreinnahmen wieder dem kommunalen Haushalt zugeführt. In einer Stadt können die drei beschriebenen unterschiedlichen Stadtentwicklungsprogramme BID, NBDRP und TIF nebeneinander existieren und sich gegenseitig ergänzen.⁸²

4.3.3 Beispiele in Europa

Das klassische amerikanische BID-Modell wurde in Europa nicht umgesetzt. Die europäischen Modelle weisen zwar inhaltliche Ähnlichkeiten auf, unterscheiden sich

⁸⁰ Vgl. Lembcke, Was ist ein BID, 2005, Folie 6

⁸¹ Vgl. Bangemann-Johnson, To BID or not to BID, 2003, S.9

⁸² Vgl. ebenda

aber in der Finanzierung und in der Akteursstruktur. In Großbritannien sind bisher City-Managementinitiativen aktiv. Die gesetzliche Grundlage für die Legitimation von BIDs wurde verabschiedet. In Großbritannien ist es nun erstmals möglich, eine zweckgebundene, lokale Steuer zu erheben. Die Finanzierung erfolgt mittels einer Zwangsabgabe, die von den Geschäften gleichzeitig mit den Kommunalsteuern zu entrichten ist. Die Höhe der Abgabe ist gesetzlich nicht festgelegt, muss aber in einem BID-Geschäftsplan festgeschrieben werden. Das Modell schließt Gewerbetreibende und Eigentümer ein, verpflichtet aber nur Gewerbetreibende zur Zahlung.⁸³ Eigentümer und die Kommunen können einen freiwilligen Beitrag leisten. Der Antrag für die Gründung eines BID erfolgt durch einfache Mehrheit bei der Abstimmung aller Gewerbetreibenden und Eigentümer im BID-Gebiet. Für die Festlegung des BIDs ist die Genehmigung der Stadt erforderlich.⁸⁴ Die Festlegung erfolgt dann vorerst für fünf Jahre.

Die Geschäftslagen in den 22 Modellstädten befinden sich meist in der Innenstadt. Stadtteilzentren wurden bisher nicht einbezogen.⁸⁵

In der schwedischen Stadt Malmö werden Eigentümer und Gewerbetreibende auf freiwilliger Basis in ein Stadtmarketingkonzept einbezogen. Die Ausrichtung des Stadtmarketings orientierte sich an den Erfahrungen beim Betrieb von Shopping-Centern. 1995 wurde das Unternehmen Malmö City Centre Partnership gegründet. Die Finanzierung ist gedrittelt auf Einzelhändler, Eigentümer und die Stadt Malmö verteilt. Das Unternehmen hat einen Jahresetat von 330.000 EUR.⁸⁶

4.3.4 Ansätze in Deutschland

In Deutschland wurden Eigentümer und Gewerbetreibende bisher nur auf freiwilliger Basis an integrativen Stadtentwicklungskonzepten beteiligt. Das BID-Modell ist in Deutschland derzeit in einer Testphase. Die deutschen Modelle weisen Unterschiede in ihrer Ausrichtung (marktorientiert, legislativ oder finanzstark prozessorientiert) und in den Organisationsformen auf.⁸⁷ Weiterhin bestehen gravierende Abweichungen in der

⁸³ Vgl. Franke, Milzkott, Ludwig, Modell für Geschäftsstraßen, 2004, S. 10

⁸⁴ Vgl. Shearman, Große Erwartungen, 2003, S.12

⁸⁵ Vgl. Shearman, Große Erwartungen, 2003, S.13

⁸⁶ Vgl. Franke, Milzkott, Ludwig, Modell für Geschäftsstraßen, 2004, S. 11

⁸⁷ Vgl. Heerde, Standortaufwertung, 2004, S. 6

Ausgangssituation der Geschäftslagen. Ein BID nach angelsächsischem Modell wird zurzeit in Hamburg erprobt. Im Folgenden werden drei deutsche Modelle vorgestellt.

4.3.4.1 Modell in Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen werden seit 2003 in 20 Modellstädten Initiativen zur Gründung von Immobilien und Standortgemeinschaften (ISGs) unterstützt. Der Projektinitiator war dabei das Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport NRW. In das Modell werden Immobilieneigentümer, Unternehmen, Industrie- und Handelskammern, Städte und Stadtmarketinggesellschaften integriert. Bei den Projektorten handelt es sich um innerstädtische Geschäftslagen in A- bzw. B-Lagen⁸⁸ mit dominanter Einzelhandelsnutzung. Diese Geschäftslagen sind durch zunehmenden regionalen Wettbewerb bedroht und weisen sozialräumliche, nutzungsstrukturelle und stadtgestalterische Defizite auf. Das Ziel ist es, durch den Zusammenschluss der Akteure vor Ort städtische Zentren nachhaltig zu stabilisieren bzw. aufzuwerten. Der Aufbau von ISGs erfolgt auf freiwilliger Basis und wird durch das Land zu 60 % gefördert. Ein Anteil von 40 % der Gesamtprojektkosten ist in ihrer Verteilung zwischen Kommune und Privaten verhandelbar. Die Höchstdauer der Vorhaben beträgt 2 Jahre. Die Förderhöchstgrenze wurde auf 200.000 EUR festgelegt. Das Nordrhein-Westfälische Modell ist dem Charakter nach finanzstark-prozessorientiert. Das Handlungsspektrum umfasst vor allem die Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Gebäude, Werbung und Imageverbesserung und die Förderung eines optimalen Branchenmix.⁸⁹

4.3.4.2 Modellprojekte in den neuen Bundesländern

In vier Städten (Chemnitz, Halle, Schwerin, Weimar) der neuen Bundesländer wurden auf Initiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit und dem Deutschen Seminar für Städtebau und Wirtschaft Pilotprojekte zur Einbindung von Immobilieneigentümern in die Geschäftsstraßenentwicklung ins Leben gerufen. Als Projektträger fungieren Städte, Industrie- und Handelskammern und Stadtmarketinggesellschaften. Als Projektstandorte wurden ausschließlich zentrale, traditionelle Einkaufsstraßen in ehemaligen 1a-Lagen ausgewählt. Diese Geschäftsstandorte weisen besonders hohe Leerstände, bis zu 80 %, und ungeklärte

⁸⁸ A- und B-Lagen sind Innenstadtbereiche und Stadtteilzentren mit einem Einzugsbereich bis 100.000 EW

⁸⁹ Vgl. Postert, Standortgemeinschaften, 2005, S. 10-19

Eigentumsverhältnisse auf.⁹⁰ Im Rahmen dieser Projekte⁹¹ soll der Aufbau von BIDs auf freiwilliger Basis unter Zuhilfenahme von Bundesmitteln gefördert werden. Am Beispiel der Stadt Weimar werden Vorgehen und erste Ergebnisse verdeutlicht.

Die Geschäftslage Jacob-, Kauf- und Marktstraße war im Kulturstadtjahr 1999 ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Im Zuge der Normalisierung der Touristenströme und durch die Konkurrenz von Einkaufszentren bildet sich seit 2002 ein verstärkter Gewerbeflächenleerstand (60 %) heraus. Der Oberbürgermeister, der Beigeordnete für Wirtschaft und Bauen, das Stadtplanungsamt, die Kulturstadt Weimar GmbH, das City-Management und die Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümerversammlung Weimar e. V. haben seit September 2003 gemeinsam die anliegenden und bundesweiten Eigentümer mobilisiert. Gespräche, Workshops und Eigentümerversammlungen wurden organisiert. Dabei wurde eine Eigentümerbefragung ausgewertet und erste Schritte beraten. Unter der Regie der Eigentümer und mit Unterstützung der Kulturstadt Weimar e. V. wurden im Jahr 2004 Alternativen geprüft und ein Konzept zur thematischen Geschäftsstraßenentwicklung erarbeitet. Im Rahmen einer Gewerbeflächenbörse im Internet wurden grundstücksbezogene Daten veröffentlicht. Für die Präsentation der Geschäftsstraße wurde ein Tag der offenen Tür eingeführt. Begleitet wurden die Aktionen durch Rundfunk und Tagespresse.⁹²

4.3.4.3 Warum bestehen Unterschiede zum amerikanischen Modell?

Beim Vergleich der amerikanischen und deutschen BID-Modelle fällt auf, dass die Initiativen zur Gründung einer Standortgemeinschaft oder eines BIDs nicht von den Betroffenen ausgehen. Ein Grund dafür kann in der Präsenz des Staates bei der Übernahme öffentlicher Aufgaben gesehen werden. Private Akteure sind an diese Aufgabenteilung gewöhnt. Ein zweiter Unterschied besteht in der Freiwilligkeit zur Zahlung der BID-Abgaben. Um diesen Aspekt zu erklären, ist es notwendig, einen Blick auf die gesetzlichen Möglichkeiten zur Festsetzung einer Zwangsabgabe in Deutschland zu werfen.

In Deutschland ist ein genau definiertes System der öffentlichen Abgaben etabliert. Dieses System umfasst Steuern, Gebühren, Beiträge und Sonderabgaben. Steuern

⁹⁰ Vgl. Postert, Standortgemeinschaften, 2005, S. 11

⁹¹ Ausführliche Erläuterungen zu den Modellstädten in: Franke, Milzkott, Ludwig, Modell für Geschäftsstraßen 2004, S. 32-38

⁹² Vgl. Franke, Milzkott, Ludwig, Modell für Geschäftsstraßen 2004, S. 35-36

sind dabei nur solche Abgaben, die dem Staat endgültig zu fließen. Die BID-Abgabe soll zwar von den Kommunen eingezogen werden, fließt aber an den BID zur Finanzierung von Aufwertungsmaßnahmen zurück. Diese Abgaben sind also keine Steuern.⁹³

Gebühren und Beiträge sind Entgelte für in Anspruch genommene Leistungen der Exekutive. Auch diese Beträge fließen endgültig dem allgemeinen Staatshaushalt zu. Diese Tatsachen widersprechen dem BID-Modell.⁹⁴

Sonderabgaben werden gegenleistungsunabhängig nur von einer Gruppe und nicht von der Allgemeinheit erhoben und dienen der Finanzierung besonderer Aufgaben. Es wird unterschieden zwischen Ausgleichsabgaben, die dazu dienen, die Begünstigten einer staatlichen Intervention finanziell in Anspruch zu nehmen, Lenkungsabgaben, die ein bestimmtes Verhalten hervorrufen sollen und Förderabgaben, die der Förderung eines bestimmten Wirtschaftszweiges, einer Branche oder Berufsgruppe dienen.⁹⁵

Die Förderabgabe ist dadurch gekennzeichnet, dass das Abgabenaufkommen zur Finanzierung eigener Belange verwendet werden kann. Sie knüpft damit unmittelbar an die Finanzierungsverantwortlichkeit der Herangezogenen an. Die Abgabe muss gegenüber einer Steuer eine Ausnahme darstellen. Dazu bedarf es der regelmäßigen Überprüfung der Legitimationsgrundlage. Eine Sonderabgabe in Form einer Förderabgabe kann eine Möglichkeit sein, eine BID-Abgabe zu legitimieren. Die Gesetzgebungskompetenz für die Erhebung einer Sonderabgabe liegt nach dem Grundgesetz bei den Ländern, wenn der Bund nicht im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung von seiner Zuständigkeit Gebrauch macht.⁹⁶

Zusammenfassend kann man feststellen, dass für eine BID-Gründung nach dem amerikanischen Prinzip zuerst von den Ländern rechtliche Grundlagen geschaffen werden müssen, um eine Zwangsabgabe zu legitimieren.

Das erste Gesetz für die Gründung eines BID in Deutschland hat die Freie und Hansestadt Hamburg beschlossen. Das Hamburger Modell wird nachfolgend kurz erläutert.

⁹³ Vgl. Bloem, Business Improvement Districts, S. 27

⁹⁴ Vgl. Bloem, Business Improvement Districts, S. 28

⁹⁵ Vgl. Bloem, Business Improvement Districts, S. 29

⁹⁶ Vgl. Bloem, Business Improvement Districts, S. 32-33

4.3.4.4 Modell der Hansestadt Hamburg

In der Hansestadt Hamburg wurde 2003 die erste deutsche BID-Initiative gestartet. Die Freie und Hansestadt Hamburg und die Handelskammer Hamburg fungierten dabei als Projektinitiatoren. In das Projekt werden Immobilieneigentümer und z. T. Gewerbetreibende eingebunden. Die Projektstandorte sind der „Neue Wall“ in der Innenstadt von Hamburg und „Sachsentor“ in Hamburg-Harburg. Für die rechtliche Absicherung hat der Hamburger Senat 2004 einen Gesetzentwurf zur Einführung eines BID-Modells vorgelegt.⁹⁷ Das Gesetz zur Stärkung der Einzelhandels- und Dienstleistungszentren ist am 01.01.2005 in Kraft getreten. Die Projektgebiete werden im Gesetz Innovationsbereiche genannt. Das Ziel eines Innovationsbereiches ist es, die Attraktivität eines Einzelhandelszentrums für Kunden und Besucher zu erhöhen und die Rahmenbedingungen für Gewerbetreibende zu verbessern. Die Maßnahmen dafür sind von den Akteuren im Innovationsbereich selbst anzuregen und zu ergreifen. Maßnahmen können z. B. sein, Konzepte für die Entwicklung des Standortes zu entwickeln, Grundstücke zu bewirtschaften, gemeinschaftliche Werbemaßnahmen und Veranstaltungen zu organisieren und durchzuführen. In Hamburg werden alle begünstigten Grundeigentümer durch eine Umlage auf Basis der Grundsteuer an den Kosten beteiligt.⁹⁸ Die Aufwendungen können dann teilweise an die Mieter weitergegeben werden.⁹⁹ Die Interessen der Gewerbetreibenden sind lediglich im Maßnahmenplan der Eigentümer in geeigneter Weise zu berücksichtigen. Die Antragstellung kann erfolgen, wenn 15 % der Eigentümer, die mindestens 15 % der Gesamtgrundstücksfläche im Projektgebiet besitzen, zustimmen. Die Abstimmung über die Einrichtung eines Innovationsbereiches erfolgt dann über eine öffentliche Anhörung. Wenn mehr als 1/3 der Grundstückseigentümer, die mehr als 1/3 der Grundstücksflächen im Gebiet besitzen, widersprechen, gilt der Antrag als abgelehnt.¹⁰⁰ Die Überwachung der ordnungsgemäßen Umsetzung der Maßnahmen obliegt der Handelskammer Hamburg. Die Laufzeit ist auf maximal 5 Jahre begrenzt.¹⁰¹ Der erste Antrag in Deutschland zur Errichtung eines Innovationsbereichs wurde am 15.02.2005

⁹⁷ Vgl. DSSW (Hrsg.), Postert, Stefan, Immobilien- und Standortgemeinschaften, 2005, S. 12

⁹⁸ Vgl. Gesetz zur Stärkung der Einzelhandels- und Dienstleistungszentren, 2004

⁹⁹ Vgl. Reichardt, Koletschka, Märkt, Quartiersentwicklung, 2004, S. 37

¹⁰⁰ Vgl. Gesetz zur Stärkung der Einzelhandels- und Dienstleistungszentren, 2004, § 5

¹⁰¹ Vgl. Gesetz zur Stärkung der Einzelhandels- und Dienstleistungszentren, 2004, § 9

durch den Verein Wirtschaft und Stadtmarketing für die Region Bergedorf e. V. gestellt.¹⁰²

4.4 Zusammenfassung und Bewertung der Ansätze

	Quartiersmanagement	Geschäftsstraßenmanagement	Business Improvement Districts ¹⁰³					
			Ostdeutschland	NRW	Hamburg	Nordamerika	GB	Malmö
Initiative	Kommune	Kommune	Bund	Land	Land und HK	Eigentümer Gewerbetreibende	City-Management Verband, Staat	Kommune
Projektträger	Stadt, Private, Vereine	Gewerbetreibende, Vereine	IHK, Stadtplanungsamt, Vereine	Kommune, IHK, Vereine	HK, Eigentümer	Eigentümer, Gewerbetreibende	Gewerbetreibende	Kommune, Eigentümer, Gewerbetreibende
Freiwilligkeit oder Zwang		freiwillig	freiwillig	freiwillig	Angebot zum Zwang Gesetz seit 01.01.2005	Angebot zum Zwang	Angebot zum Zwang	freiwillig
Zahlung	Einsatz von Fördermitteln	Gewerbetreibende Eigentümer, Kommune	öffentliche, private Eigentümer, Verbände, Vereine	öffentliche, private Eigentümer, Gewerbe, Land, Kommune	alle Eigentümer im Innovationsbereich	alle Gewerbetreibende und Eigentümer im District	alle Gewerbetreibenden (Kommune + Eigentümer freiwillig)	Kommune Eigentümer, Gewerbetreibende
Laufzeit	flexibel aber nicht dauerhaft	unbestimmt	Pilotprojekt unbestimmte Laufzeit	zunächst 2 Jahre	5 Jahre	5 Jahre	5 Jahre	seit 1994
Förderung	Förderprogramme: Urban II, Soziale Stadt	KMU Beihilfen	degressive Aufbauhilfe BMWA/DSSW	Landesförderung 2 Jahre	keine	Bundesstaat	keine	Förderung nur im Einzelfall
Ziel	Aufbau selbst tragender Strukturen, Aufwertung	Wettbewerbsfähigkeit, Kommunikation, Zusammenarbeit	Attraktivität Standortaufwertung	Attraktivität Standortaufwertung	Attraktivität Standortstärkung Werterhaltung	Attraktivität, Standortaufwertung	Attraktivität, Standortaufwertung	Attraktivität, Standortaufwertung

Tabelle 1: Übersicht der Modelle zur Organisation von Akteuren

Durch das Quartiersmanagement werden Kommunikationsstrukturen und Kooperationsstrukturen zwischen den Akteuren eines Stadtteils initiiert und gefördert, welche die Grundlage für eine tragfähige soziale und wirtschaftliche Entwicklung bilden. Dabei liegt das Hauptaugenmerk auf der Einbindung der Anwohner in Stadtentwicklungsprozesse.

Für die Unterstützung der Gewerbetreibenden ist ein betriebswirtschaftliches und handelsspezifisches Know-how erforderlich. Ein Geschäftsstraßenmanagement kann dieses bieten. Das Management wird in einem Stadtteilbereich mit dichter

¹⁰² Vgl. WSB (Antragsteller), Antragstellung, 2005,

¹⁰³ Vgl. Lembcke, Jürgen, Was ist ein BID, 2005, S. 20, Abbildung ergänzt

Nutzungsmischung eingesetzt und hat die Aufwertung dieses Bereiches als Handels- und Dienstleistungsstandort zum Ziel. In den Aufwertungsprozess werden auch Eigentümer und Kommunen eingebunden.

Quartiersmanagement und Geschäftsstraßenmanagement stoßen dort an ihre Grenzen, wo die Mitarbeit wichtiger Akteure nicht zu aktivieren ist.

Das klassische amerikanische Business Improvement District-Modell versucht das opportunistische Verhalten weniger Akteure auszuschließen, indem eine Zahlungspflicht aller Nutznießer im District besteht. Im Gegenzug können Aufwertungsmaßnahmen eigenverantwortlich vorgenommen werden. Die Gründungsinitiative geht immer von betroffenen Gewerbetreibenden und Eigentümern aus.

In Deutschland befindet sich das Modell zurzeit in einer Testphase. Ein BID-Gesetz ist zuerst in der Stadt Hamburg in Kraft getreten. Das Hamburger BID-Modell entspricht in wesentlichen Teilen dem amerikanischen Modell, schließt aber die Gewerbetreibenden von einer gesetzlich verankerten Zahlungspflicht aus. Eigentümer im so genannten Innovationsbereich müssen Gewerbetreibende lediglich in geeigneter Weise¹⁰⁴ an der Aufstellung des Wirtschaftsplanes beteiligen. Wobei „geeignete Weise“ bisher nicht genau definiert wurde. In den Entscheidungsprozessen können dadurch eventuell Interessenskonflikte auftreten. Das Zahlungsmodell ist in gewisser Weise gerechtfertigt, da die Eigentümer die Zahlungen auf die Gewerberaummieter umlegen können. Dies ist in Hamburg möglich, da dort in den Modellgeschäftslagen keine Leerstandsproblematik zu verzeichnen ist. Die Geschäftslagen sind intakt und sollen lediglich gestärkt werden.

Die Modelle in Nordrhein-Westfalen und den ostdeutschen Bundesländern beruhen nicht auf einem Zahlungszwang. Die Projekte werden durch Fördermittel unterstützt. Eigentümer und Gewerbetreibende bringen lediglich einen freiwilligen Beitrag auf. Diese Modelle entsprechen der Art nach dem amerikanischen Neighborhood Business District Revitalization Program (siehe Abschnitt 4.3.2) für die Aufwertung von Nebenlagen.

Ein Zahlungszwang ist durch die Landesgesetzgebungen noch nicht vorgesehen. Ein so genanntes Trittbrettfahren ist noch möglich. Der Erfolg eines BIDs oder von Interessen und Standortgemeinschaft kann gefährdet sein, wenn sich nach Ablauf von

¹⁰⁴ Vgl. Gesetz zur Stärkung der Einzelhandels- und Dienstleistungszentren, 2004, § 6, Absatz 1

öffentlichen Förderprogrammen einige Akteure wieder auf ein rein opportunistisches Handeln beschränken.

Im Gegensatz zu den amerikanischen Modellen ist in Deutschland zu erkennen, dass die Erstinitiative regelmäßig nicht von den Betroffenen also von „unten“ ausgeht, sondern von „oben“ initiiert wird. Die Gründe können in der traditionellen Aufgabenteilung in Deutschland liegen, wo steuerfinanzierte Investitionen in den öffentlichen Raum überwiegend von der Kommune getätigt werden. Weitere Gründe können in Informationsdefiziten bei den Akteuren vor Ort gesehen werden, aber auch in der Tatsache, dass private Initiativen in der Vergangenheit nicht immer Akzeptanz und Unterstützung von kommunaler Seite erwarten konnten.

Weiterhin ist bei den deutschen Modellen bisher eine starke Beteiligung durch kommunale Projektträger zu erkennen. Allerdings werden die ersten BID-Modelle auch überwiegend durch öffentliche Gelder finanziert. Im Hinblick auf die langfristige Akzeptanz der BID-Modelle scheint die Verlagerung der Entscheidungskompetenz zu Eigentümern und Gewerbetreibenden notwendig, aber im Gegenzug auch die Verlagerung der Zahlungsverpflichtung. Handelskammern oder die städtische Verwaltung können dann als Kontrollorgan fungieren. Abschließend ist zu den deutschen BID-Modellen festzustellen, dass alle Modelle erst seit 2003 bestehen und ausschließlich in zentrumsnahen Lagen tätig sind. Eine Prognose auf lange Sicht und eine Übertragung der verschiedenen Konzepte auf Nebenlagen kann noch nicht abgeleitet werden. Orientierung bieten also weiterhin die amerikanischen BID-Modelle. Im Hinblick auf die gesamtstädtische Situation kann es durch partielle Einführung von BIDs in einigen Stadtteilen oder durch unterschiedliche finanzielle Ausstattung zu einer Verschiebung der Problemgebiete kommen.

Ein Mangel am BID-Modell ist darin zu erkennen, dass das Modell hauptsächlich wirtschaftliche Interessen verfolgt. Der Konflikt besteht zwischen der Rentabilität der BID-Zahlungen und der Mietzahlungsfähigkeit der Anwohner. Aufwertungstendenzen, welche die Erhöhung der Mieten zur Folge haben, können soziale Ausleseprozesse im Quartier auslösen. In einigen Districts wird daher der Mietpreis für die Dauer des BIDs festgeschrieben. Anwohner haben aber durchaus auch Vorteile. Durch steigendes Wirtschaftspotenzial im Stadtteil entstehen auch lokale Arbeitsplätze. Weiterhin steigern die Aufwertungsmaßnahmen die Attraktivität und die Sicherheit des Wohnumfeldes.

Die vorgestellten Modelle sind nicht als gut bzw. schlecht zu bewerten, sondern haben je nach den Rahmenbedingungen im Stadtteil ihre Anwendungsberechtigung. Für eine Geschäftsstraße ist vor allem die fachspezifische Beratung durch das Geschäftsstraßenmanagement von Vorteil. In einem benachteiligten Stadtteil ist aber die einseitige Fokussierung nur auf den Geschäftsbereich wenig sinnvoll. Das Quartiersmanagement kann durch die Aktivierung der Anwohner und Gewerbetreibenden bereits die Rahmenbedingungen für den Einsatz eines Geschäftsstraßenmanagements verbessern. Das Hauptziel des Quartiersmanagements besteht in der Schaffung selbst tragender Strukturen im Stadtteil. Dieses Ziel kann durch die Einrichtung eines BIDs erreicht werden, wenn auch die Anwohnerinteressen gewahrt werden.

Das Modell der Business Improvement Districts kann vor dem Hintergrund der leeren staatlichen Kassen für die zukünftige Entwicklung eines Stadtteils an Bedeutung gewinnen. Voraussetzung dafür sind gesetzliche Rahmenbedingungen und eine Übertragung von Entscheidungskompetenzen auf die Ebene des Stadtteils.

5 Maßnahmen zur Revitalisierung

5.1 Revitalisierung als Begriff

Revitalisierung leitet sich vom lateinischen Verb revitalisieren ab und bedeutet soviel wie wieder kräftigen, funktionsfähig machen.¹⁰⁵ Für die in dieser Arbeit behandelten Hauptstraßen bedeutet eine Revitalisierung eine Zurückgewinnung ihrer früheren Urbanität. Es sind die innerstädtischen Straßen, die früher belebte, multifunktionale Stadtteilzentren waren. Die Multifunktionalität ist nur noch eingeschränkt erhalten. Zwar existieren die Funktionen Wohnen, Handel, und Verkehr in diesen Straßen immer noch, jedoch ist die Verkehrsfunktion dominant. Als Kommunikations- und Erlebnisraum haben diese Straßen an Bedeutung verloren. Eine Revitalisierung dieser, wie im Titel der Arbeit etwas abwertend genannten, „Hauptverkehrsstraßen“ verfolgt das Ziel, die zurückgedrängten Funktionen wieder zu aktivieren. Die Belebung des Handels spielt dabei eine übergeordnete Rolle, da Ladengeschäfte sowohl eine gestalterische Funktion im Straßenraum haben, aber auch eine Kommunikationsplattform bieten und Sicherheit vermitteln.

5.2 Abgrenzung von Handlungsfeldern

Für die Auswahl strategischer Maßnahmen für die Revitalisierung einer Hauptstraße werden zuerst allgemeine Handlungsfelder abgegrenzt. Die Handlungsfelder orientieren sich an den häufigsten Defiziten von Hauptstraßen. Im konkreten Fall sind die Handlungsfelder zu modifizieren. Die bisherigen Ausführungen haben gezeigt, dass die Qualifikation des Straßenraumes für alle Akteure wichtig ist. Weitere Handlungsfelder sind in der wirtschaftlichen Standortstärkung und in der Verbesserung der Außenwirkung einer Straße zu sehen. Die Verbesserung der Verkehrsführung ist ebenfalls von Bedeutung, fällt aber in den Zuständigkeitsbereich der städtischen Verwaltung, da hier auch übergeordnete Interessen zu berücksichtigen sind. Die Einflussmöglichkeiten privater Akteure werden dabei als gering eingeschätzt. Das Handlungsfeld Wohnen setzt sich aus Wohnumfeld und Wohnraum zusammen. In dieser Arbeit werden lediglich die Interessen der Anwohner an den Straßenraum als Wohnumfeld betrachtet, detaillierte Ansprüche an den privaten Wohnraum und neue Wohnkonzepte können hier nicht beleuchtet werden. Das Handlungsfeld, Organisation der Akteure, wurde bereits in Kapitel 4 behandelt. Nachfolgende Tabelle 2 zeigt die

¹⁰⁵ Vgl. Duden, 1996

wichtigsten Handlungsfelder für die weitere Bearbeitung und eine Auswahl von strategischen Maßnahmen zur Revitalisierung einer Hauptstraße im Stadtteil.

Straßenraum	Gewerbestandort	Öffentlichkeitsarbeit
▪ Kunstprojekte	▪ Wochenmärkte	▪ Straßenfeste
▪ Fassadensanierung	▪ Service	▪ Identitätsentwicklung
▪ Begrünung	▪ Werbegemeinschaften	▪ Kundeninformationen
▪ Ruhebereiche	▪ Leerstandsmanagement	▪ Pressemitteilungen
▪ Brachflächengestaltung	▪ Warenpräsentation	▪ Bürgerinformationen
▪ Ordnung und Sicherheit	▪ Öffnungszeiten usw.	▪ Beteiligungsverfahren
▪ Beleuchtung		
▪ Schaufenstergestaltung		

Tabelle 2: **Handlungsfelder und Strategien**

Die Potenziale und Schwächen einer Straße müssen vor der Auswahl der Maßnahmen genau bestimmt werden. Daraus leitet sich ein individueller Maßnahmenmix ab, welcher auf die Gegebenheiten vor Ort und auf das individuelle Revitalisierungsziel ausgerichtet sein sollte. Die Tabelle 2 erhebt dabei auch keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern dient nur zur Orientierung. Nachfolgend werden einzelne Beispiele konkretisiert.

5.2.1 Handlungsfeld – Straßenraum – Kunstprojekte

Die Einsatzmöglichkeiten von Kunst im Straßenraum sind vielfältig. Als Projektionsfläche für Kunst oder als Kunstobjekt selbst kann fast jeder Gegenstand im Straßenraum dienen. Brachflächen, Hausfassaden, Schaufenster, Baugerüste aber auch das Straßenpflaster und profane Nutzgegenstände wie Mülltonnen können im künstlerischen Sinne inszeniert werden. Auch der Straßenraum in seiner Gesamtheit kann als potenzieller Kunstraum betrachtet werden. Nachfolgend werden verschiedene Projekte und ihre Zielstellung aufgezeigt.

Das Projekt „street level“ ist ein Zusammenschluss von Künstlern und Künstlerinnen, die durch ihre plastischen und performativen Eingriffe urbane, öffentliche Räume für eine bestimmte Zeitspanne entfremden. Dadurch wird der gesamte Binnenraum zum potenziellen Kunstraum. Für die Projekte werden Straßen mit einer besonderen sozialen und ökonomischen Mikrostruktur, die in ihren verschiedenen Abschnitten Wohnen und Einkaufen, Produktion und Freizeit aufeinander folgen lassen,

ausgewählt.¹⁰⁶ 1998 fand das Projekt in der Pfortenhauerstraße in Dresden statt. Das Projekt umfasste 22 verschiedene Arbeiten. Gleichzeitig wurden Einzelaktionen, Konzerte, Vorträge und Filme geboten. Die temporäre Zurückgewinnung der Straße als Bühne, Experimentierraum und Spiegelbild der gestalterischen, gesellschaftlichen und urbanen Auseinandersetzung war das Projektziel.¹⁰⁷

Ein weiteres Beispiel für künstlerische Gestaltung im Straßenraum bieten die Zwischennutzungen von Brachflächen und Baulücken im Leipziger Westen. Im Rahmen des Urban-Projektes „Stadthalten“ wurden Brachflächen mit relativ geringen Mitteln gestaltet. Das Projekt verknüpft Kultur und Stadterneuerung. Abgesichert durch Gestattungsvereinbarungen¹⁰⁸ konnten private Grundstücke eine städtebauliche und Wohnumfeld bezogene Aufwertung erfahren. Für einen Zeitraum von 5 - 10 Jahren kann die Kommune die brachliegenden Grundstücke umgestalten und der öffentlichen Nutzung zugänglich machen. Dazu wurden Künstler aufgefordert, Ideen und Beiträge zu liefern. Die Finanzierung erfolgte über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, die Stadt Leipzig und Sponsoren. Die Umgestaltung der Brachflächen zeigt bereits positive Auswirkungen. Die Randlagen an den neu entstandenen Grünflächen werden als interessantes Wohnumfeld wahrgenommen. Die Einwohnerzahlen steigen an.¹⁰⁹

Ein Problempunkt im Brückstraßenviertel in Dortmund stellten unattraktive Gebäudefassaden dar. Die Neugestaltung der Fassaden wurde durch einen Wettbewerb angeregt und finanziell mit 5 – 50 EUR/m² unterstützt. Bereits im ersten Jahr der Initiative konnten 8 Fassaden saniert werden.¹¹⁰ Durch die künstlerische Gestaltung der Fassaden konnte das städtebauliche Ensemble aufgewertet werden.



Abbildung 3: Entwurf - Fassadenzusammenhang Hellestraße/Brückstraße

¹⁰⁶ Vgl. Lüthy, street level, o.J. o.S.

¹⁰⁷ Vgl. Schröder, Pfortenhauer Straße in Dresden, 1998, S. 1

¹⁰⁸ Erläuterungen zu Gestattungsvereinbarungen in: Leipziger Sanierungs-Ratgeber, 2002, S. 26-31

¹⁰⁹ Vgl. o.V. Begrünungsprojekt „Stadthalten“, 2003, S.1

¹¹⁰ Vgl. Ostholt, Brückstraßenviertel, 2002, S. 49-50

Gleichzeitig werden die neu gestalteten Fassaden durch gezielte Werbung über Dortmund hinaus bekannt gemacht, mit dem Ziel neue Käuferschichten zu akquirieren. Hauseigentümer können durch die künstlerische Gestaltung den Wert ihrer Immobilie steigern. Für Gewerbetreibende und Mieter werden diese Gebäude zum Renommierobjekt. Das Image der Brückstraße konnte durch diese Aktion entscheidend verbessert werden. Die Straße ist wieder interessant als Einkaufsmeile für Gewerbetreibende, Anwohner und Kunden.¹¹¹

In Berlin-Kreuzberg im Wrangelkiez wurde das Kunstprojekt „laden-kette“ ins Leben gerufen. Leerstehende Läden wurden einer künstlerischen Gestaltung unterzogen, die vom jeweiligen Raum, seiner Geschichte und seiner Umgebung ausgeht. In einem Geschäft wurden z. B. rote und blaue Luftballons durch Tischventilatoren in Bewegung versetzt. Passanten konnten das Schauspiel beobachten und gleichzeitig ein Hörspiel anhören. Die Kunstaktionen fordern den Dialog zwischen Anwohnern, Künstlern, Nachbarn, Passanten und Besitzern heraus. Die Geschäfte wurden während der Kunstaktion einige Tage geöffnet und dann wieder geschlossen. In jedem Schaufenster blieben Bildschirme zurück, die das Projekt dokumentierten. Am Ende der Aktion wurden die Geschäfte noch einmal geöffnet. Für Vermieter und potenzielle Mieter wurde eine Vermittlungsbörse angeboten.¹¹²

5.2.2 Handlungsfeld – Gewerbestandort

5.2.2.1 Wochenmärkte

Markthandel ist die älteste Handelsform. Die ersten Stadtstrukturen haben sich unter anderem an Handelswegen und Marktplätzen herausgebildet. Auch in der Geschichte Leipzigs spiegelt sich die bedeutende Rolle des Handels wider. Das Stadtrecht¹¹³ um 1165 beinhaltete das Verbot, innerhalb einer Meile um die Stadt einen Markt abzuhalten. Leipzig wurde zum wichtigsten Handelszentrum für Waren aus Richtung Osten. Handel und Marktrecht waren im Mittelalter Grundlage für den wirtschaftlichen und kulturellen Aufschwung einer Stadt. Auf Grund der historischen Bedeutung des Markthandels bei der Entwicklung von Städten liegt der Gedanke nahe, Märkte auch bei der Revitalisierung von Stadtteilzentren einzusetzen. Märkte sind nicht nur als

¹¹¹ Vgl. o.V. Fassadengestaltung, o.J.

¹¹² Vgl. Baatz, Schenke, Kickinger, Handlungsmodelle, 2001, S. 23

¹¹³ Vgl. Andrä, Marktplätze, 1990, S. 204

Umschlagplätze für Waren zu betrachten, sondern bieten auch Unterhaltung und Einkaufserlebnis. Im Abschnitt 3.4.3 wurde deutlich, dass der Erlebnisaspekt für Kunden wichtig ist. Der Kunde erhält heute überall austauschbare Produkte. Nur die Einzelhändler, die ihren Kunden einen Zusatznutzen anbieten können, sind erfolgreich. Der Zusatznutzen kann durch das Angebot von Dienstleistungen, wie z. B. Beratung oder durch kleine Events, erzielt werden. An diesem Punkt setzt das Wochenmarktkonzept an. Das Kundeninteresse an Unterhaltung wird bedient und gleichzeitig wird der Schritt vom Zuschauer zum Kunden erleichtert.¹¹⁴ Wochenmärkte dürfen dabei nicht als Konkurrenz zu stationären Warenangeboten gesehen werden sondern vielmehr als Ergänzung. Die Beiträge, welche ein Wochenmarkt für die Revitalisierung einer Hauptgeschäftsstraße bzw. eines Stadtteilzentrums leisten kann, werden nun kurz dargestellt:

- Stärkung der Zentrenfunktion
- Ergänzungsnutzung erschlossener Standorte
- Beitrag zur Imageverbesserung eines Standortes
- Erzeugung von Nutzungsvielfalt
- Erhöhung des Erlebniswertes, der Aufenthaltsfunktion und der Passantenfrequenz
- Erhöhung der Angebotsvielfalt
- Ergänzung des vorhandenen Angebotes durch Frischwaren¹¹⁵

Die Voraussetzungen für einen Wochenmarkt sind ein geeigneter Standort, eine Marktsatzung und die Unterstützung der Stadtverwaltung.¹¹⁶ Die Initiative für einen Wochenmarkt kann durch öffentliche und private Marktveranstalter oder durch die ortsansässigen Händler selbst erfolgen.

Wochenmärkte unterscheiden sich hinsichtlich ihres Angebotes. Es gibt so genannte grüne Märkte, die nur Frischwaren anbieten, gemischte Märkte und non-food Märkte. Die Anzahl und die Größe von Märkten sind begrenzt. Einerseits bietet die Ausdehnung des Marktplatzes nur einer Anzahl von Händlern Platz und andererseits geht durch zu viele Märkte der Besonderheitscharakter verloren.¹¹⁷ Durch die Veranstaltung von Sondermärkten, wie z. B. Märkte für Kleingartenerzeugnisse oder Kunsthandwerks-

¹¹⁴ Vgl. Rieger-Genennig, Behling, Der Markthandel, 1999, S. 19

¹¹⁵ Vgl. Rieger-Genennig, Behling, Der Markthandel, 1999, S. 18 -19

¹¹⁶ Vgl. Schakaleski, Frequenzbringer Wochenmärkte, 2003, S. 54

¹¹⁷ Vgl. Rieger-Genennig, Behling, Der Markthandel, 1999, S. 52

märkte mit Angeboten aus der Region, kann man sich von der Marktkonkurrenz abheben und den Stadtteil mit seinen Besonderheiten präsentieren.¹¹⁸ Ergänzungen können Kleinkunstdarstellungen und musikalische Angebote bieten.

5.2.2.2 Gewerberaumbörse und Leerstandsmanagement

Gewerberaumbörsen werden bereits von einigen Standortinitiativen als Marketinginstrument eingesetzt. Dafür werden Informationen über die Lage, Größe, Ausstattung, baulicher Zustand, letzte Nutzung und Mietpreise der freien Gewerbeflächen in einem abgegrenzten Gebiet zusammengetragen und im Internet präsentiert. Zusätzlich können Grundrisse, Fotos und allgemeine Standortinformationen angeboten werden. Voraussetzung für den Aufbau einer Gewerberaumbörse ist eine Kooperation mit den Gebäudeeigentümern. Diese müssen die Daten über die Einzelobjekte zur Verfügung stellen. Weiterhin sind personelle und finanzielle Aufwendungen für das Erstellen des Layouts der Internetseiten und für eine ständige Aktualisierung notwendig. Die bereits vorhandenen Gewerbeflächenbörsen wurden durch die Städte, durch die Wirtschaftsförderung, durch Immobilien- und Gewerbevereine oder durch die Industrie- und Handelskammer initiiert. Die Kosten werden meist von den Städten oder der Wirtschaftsförderung getragen. Für Immobilieneigentümer und Gewerbetreibende entstehen in der Regel keine Kosten.¹¹⁹ Die Gewerbeflächenbörse kann ein Instrument des Geschäftsstraßenmanagements sein.

Die Gewerbeflächenbörse ist aber lediglich ein Instrument zur Verwaltung von Gewerbeflächen. In einer Geschäftsstraße kann es sinnvoll sein, leer stehende Gewerbeflächen aktiv und zentral zu vermarkten. Das Ziel besteht darin, in einer Straße Einfluss auf den Mieter- und Branchenmix zu nehmen. Die gewünschte Versorgungs- und Erlebnisqualität ist nur durch eine Mischung rentabler und unrentabler, aber für die Passanten attraktive Nutzungen zu realisieren. Das Konzept des Leerstandsmanagements orientiert sich am Management von Einkaufszentren. Komponenten eines Leerstandsmanagements können Ansiedlungsberatungen, subventionierte Mieten für Existenzgründer, Zwischennutzungen und umsatzabhängige Mieten sein. Die Pflichtmitgliedschaft in der örtlichen Gewerbevereinigung kann in den Neumietverträgen festgelegt werden.

¹¹⁸ Vgl. Le,bcke, Attraktive Geschäftsstraßen, 1998 S. 77

¹¹⁹ Vgl. Baatz, Schenke, Kicking, Handlungsmodelle, 2001, S. 6

Eine Ansiedlungsberatung kann für Interessenten und Existenzgründer als erste Orientierungshilfe dienen. Unter den leer stehenden Gewerbeflächen kann eine Auswahl getroffen werden, die sich genau mit den Nutzungsinteressen deckt. Der Standort kann so gewählt werden, dass Nachbargeschäfte und Neuansiedlung sich ergänzen. Eine Vermittlung zwischen Mietinteressenten und Vermieter bezüglich der Mietkonditionen kann angeboten werden.¹²⁰

Die Gestaltung der Mietverträge unterliegt in Einkaufszentren einer Mischkalkulation, die die unterschiedlichen Mietzahlungsfähigkeiten der verschiedenen Branchen reflektiert. In einer gewachsenen Geschäftsstraße werden Mieten häufig nur nach Standortqualität und Gewerberaumqualität festgelegt. Einen Mietspiegel für Gewerberaummieten gibt es häufig nicht. Dies führt dazu, dass bestimmte nicht so rentable, aber für die Straße, wichtigen Branchen wegen zu hoher Mieterwartungen der einzelnen Eigentümer nicht angesiedelt werden können. Die Vermietung an nicht adäquate Nutzungen infolge kurzfristiger Gewinnmaximierung führt dann zu einer erhöhten Fluktuation und damit zu einer erhöhten Abnutzung des Mietgegenstandes. Langfristig werden dadurch die Vermietungsperspektiven der gesamten Straße erschwert. Eine branchengerechte Anpassung der Mietverträge innerhalb einer Geschäftsstraße ist deshalb sinnvoll. Die Mietverträge können Regelungen für einen verpflichtenden Beitritt zur örtlichen Standortgemeinschaft und zu einheitlichen Öffnungszeiten enthalten. Weiterhin können

Qualitätsstandards für die Warenpräsentation und die Schaufenstergestaltung festgeschrieben werden. In Einkaufszentren hat sich die Praxis derumsatzabhängigen Mieten bewährt. Der Mietpreis setzt sich aus Festmiete und umsatzabhängigen Anteil zusammen. Der Eigentümer übernimmt einen Teil des unternehmerischen Risikos, ist aber andererseits auch am Umsatzerfolg beteiligt. Besonders für Existenzgründer, die mit ihren innovativen Ideen zur Attraktivität einer Straße beitragen können, bieten diese Regelungen einen Ansiedlungsanreiz.¹²¹

Auch Angebote für zeitlich begrenzte, kostenlose Nutzung von Gewerberäumen sind möglich. Das Beispiel Ladenprojekt Boxion in Friedrichshain verdeutlicht dies praxisnah. Jungen, kreativen Menschen aus den Bereichen Kunst, Mode, Film, Gestaltung

¹²⁰ Vgl. Baatz, Schenke, Kicking, Handlungsmodelle, 2001, S. 18

¹²¹ Vgl. Baatz, Schenke, Kicking, Handlungsmodelle, 2001, S. 19-20

und Design wird die Möglichkeit geboten, in leer stehenden Läden für ein Jahr zu arbeiten. Dabei können sich die Künstler präsentieren, mit der Öffentlichkeit in Kontakt treten und sich mit Hilfe eines Netzwerkes gegenseitig unterstützen. Die Teilnehmer veranstalten gemeinsame Events. Mit diesem Projekt soll das unternehmerische und kreative Potenzial im Stadtteil aktiviert werden. Langfristig besteht das Ziel darin, dass die Zwischennutzungen in dauerhafte Mietverhältnisse übergehen. Durch die aktive Stadtgestaltung soll die Identifikation mit dem Quartier erhöht werden. Das Projekt wird von der Agentur Spielfeld unterstützt. Seit 2001 konnten so 27 leer stehende Läden belebt werden.¹²²

Diese Konzepte verfolgen langfristig gesehen die Steigerung der Attraktivität einer Geschäftsstraße und damit eine Umsatz- und Mietsteigerung. Voraussetzung ist die Zusammenarbeit der Eigentümer in einer Geschäftsstraße. Da die Eigentümer ihre Gewerbe- und Wohnflächen meist bereits von einer Hausverwaltung betreuen lassen, sind durch einen Zusammenschluss zu einem aktiven Leerstandsmanagement sogar Kostensparpotenziale zu erkennen.

5.2.3 Handlungsfeld – Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit stellt eine Querschnittsaufgabe dar, in die alle Handlungsfelder einbezogen werden müssen. Das Ziel besteht darin, Vorurteile und Informationslücken abzubauen und gleichzeitig Kommunikationsnetze aufzubauen. Durch systematische Berichterstattung können Impulse zur Beteiligung der Bürger an der Stadtteilentwicklung gegeben werden und das Image eines Quartiers kann aufgewertet werden.

Die Errichtung eines Stadtteilbüros als Ort der Informations- und Kontaktvermittlung, Stadtteilstadt, gemeinsame Stadtteilspaziergänge, Ausstellungen und Lesungen sowie die Herausgabe einer Stadtteilzeitung können zur Förderung der Stadtteilöffentlichkeit im Quartier beitragen. Infobroschüren, Stadtteilkarten und Informationskalender können das Angebot ergänzen. Die Beteiligung der Bürger an Stadtteilplanungen kann durch Informationsveranstaltungen, Planungsworkshops und die Einrichtung von Runden Tischen erfolgen. Eine engagierte und objektive Berichterstattung durch die öffentlichen Medien ist zu kultivieren. Das Ziel besteht darin, die positive Präsenz der Medien im Stadtteil zu fördern. Ein positives Image sollte dabei auf der Grundlage von realen

¹²² Vgl. o.V. boxion, 2003

Verbesserungen im Quartier aufgebaut und nicht durch unrealistische PR-Konzepte künstlich erzeugt werden.¹²³

Eine Möglichkeit zur Beteiligung der Bürger beim Aufbau eines Stadtteil- oder Geschäftsstraßenimages ist ein Logo- oder Slogan-Wettbewerb. Im Leipziger Osten wurde der Wettbewerb mit dem Ziel, die Identifikation der Bewohner mit dem Stadtteil zu fördern und andere Stadtgebiete auf den Leipziger Osten neugierig zu machen, durchgeführt. Die Vorschläge wurden dann im Rahmen eines Stadtteilstes präsentiert. Die Bewohner konnten dann mit einem Stimmzettel ihren Favoriten wählen. Die so getroffene Vorauswahl wurde dann von den Akteuren vor Ort während eines Workshops diskutiert. Das beste Logo wurde dann im Forum Leipziger Osten prämiert. Durch das Logo und den Schriftzug werden alle Aktivitäten, Veranstaltungen und Baumaßnahmen gekennzeichnet. Durch den Wettbewerb konnte die Identifikation der Bürger mit dem Stadtteil gestärkt werden. Dies ist meist bei der Beauftragung einer unpersönlichen Werbeagentur nicht gegeben. Die Finanzierung erfolgte im Rahmen des Programms Soziale Stadt.¹²⁴

5.3 Bewertung der Konzepte

Strategische Maßnahmen sind nicht abhängig von einer bestimmten Organisationsform, sondern orientieren sich an den Rahmenbedingungen in einer Straße oder in einem Stadtteil, am Ideenreichtum der Akteure und vor allem an deren Mitwirkungsbereitschaft.

Durch künstlerische Interventionen im Straßenraum kann das Image einer Straße verbessert werden. Brachflächen und leer stehende Ladenlokale können einer neuen Nutzung zugeführt werden. Durch diese Aktivitäten rückt der öffentliche Raum wieder als Aktionsraum ins Blickfeld der Akteure. Neben dem Gemeinnutzen der Projekte können auch Individualinteressen befriedigt werden. Das Wohnumfeld für Anwohner wird verbessert, Immobilien können eine Wertsteigerung erfahren und Gewerbetreibende können ihr Angebot einer erhöhten Anzahl schaulustiger Passanten präsentieren. Die Projekte verdeutlichen wieder die Bedeutung der Zusammenarbeit verschiedener Akteure. Ohne die Bereitstellung von privaten Grundstücken und Ladenlokalen können solche Aktionen nicht durchgeführt werden. Ein Nachteil ist darin

¹²³ Vgl. Deutsches Institut für Urbanistik, Altbauquartiere, 2003, o.S.

¹²⁴ Vgl. Deutsches Institut für Urbanistik, Altbauquartiere, 2003, o.S.

zu sehen, dass Akzeptanz von Kunst immer vom persönlichen Geschmack des Betrachters abhängig ist. Aber auch abwertende Reaktionen sind eine Form von Kommunikation im Straßenraum und somit besser als keine. Kunstprojekte erweisen sich besonders wegen ihres universellen Einsatzes zur Bearbeitung verschiedener Handlungsfelder und wegen des relativ geringen finanziellen Aufwandes als besonders sinnvoll im Aufwertungsprozess.

Durch die Veranstaltung von Wochenmärkten kann der Erlebnissfaktor einer Geschäftsstraße verbessert werden. Das stationäre Angebot der Händler und Gewerbetreibenden kann ergänzt werden und auch Kunden, die das vorhandene Angebot sonst eher meiden, können durch die temporäre Angebotsergänzung auch auf stationäre Geschäfte aufmerksam gemacht werden. Weiterhin kann ein Markt auch Käuferpotenziale aus umliegenden Stadtteilen anziehen. Nachteile sind in der aufwendigen Organisation dieser Veranstaltung zu sehen. Ein Wochenmarkt sollte professionell gemanagt werden. Dazu sind Kenntnisse über eine optimale Angebotsmischung notwendig. Weiterhin sollte ein geeigneter Platz zu Verfügung stehen.

Eine Gewerberaumbörse kann als Vorstufe bzw. im Rahmen eines Leerstandsmanagements aufgebaut werden. Das Instrument dient nur indirekt der Belebung einer Straße. Durch die Bündelung vieler Einzelinformationen und die überregionale Bereitstellung der Daten kann ein Standortvorteil aufgebaut werden. Ein Gewerberaumenteressent wird sich für den geringsten Informationsbeschaffungsaufwand entscheiden. Die Datenbereitstellung aus einer Hand ermöglicht bereits eine Fernauswahl und spart somit Zeit und Kosten. Da häufig bereits ein Internetauftritt in den Stadtteilen oder Geschäftsstraßen existiert, kann eine Gewerberaumbörse leicht integriert werden. Ein Nachteil ist in der zeitintensiven Datenrecherche zu sehen. Ohne die Mitarbeit der Eigentümer bzw. Hausverwalter können die Informationen kaum zusammengetragen werden.

Das Leerstandsmanagement ergänzt eine Gewerberaumbörse durch Beratung, durch Vermietungskonzepte, Zwischennutzungen und Aushandlung flexibler, branchengerechter Mietkonditionen. Ein aktives, zentrales Leerstandsmanagement kann entscheidend zur Belebung einer Straße beitragen, erfordert aber fachliche Kenntnisse. Positiv ist zu bewerten, dass dieses Instrument schrittweise aufgebaut werden kann.

Die Öffentlichkeitsarbeit tangiert alle Handlungsfelder und ist für einen Revitalisierungsprozess besonders wichtig. Sie dient zur ständigen Information und Motivation aller

beteiligten Akteure. Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit kann die Identifikation mit einem Stadtteil oder einer Geschäftsstraße erhöht werden.

Die dargestellten Ansätze sind als Bausteine im Aufwertungsprozess zu verstehen. Der Erfolg ist abhängig von einem abgestimmten Zusammenwirken der Instrumente und von der Mitarbeit aller Akteure.

5.4 Städtebauförderung

Die Städtebauförderung ist im Baugesetzbuch durch die Paragraphen 164a und 164b geregelt. Der Paragraph 164a enthält Regelungen zum Einsatz von Fördermitteln und der Paragraph 164b enthält Regelungen über die Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern zum Einsatz von Bundesmitteln zur Förderung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen. Schwerpunkte sind dabei „die Stärkung von Innenstädten und Ortsteilzentren in ihrer städtebaulichen Funktion [...], die Widernutzung von Flächen [...], städtebauliche Maßnahmen zur Behebung sozialer Missstände.“¹²⁵ Die Verwaltungsvereinbarung-Städtebauförderung 2003 enthält im Artikel 1 die Programmschwerpunkte zum Einsatz der Bundesmittel. Die Mittel können eingesetzt werden für die „Förderung und nachhaltige Stärkung von Innenstädten und Ortszentren [...], Förderung umfassender Aufwertung in Stadtteilen mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt, Förderung des Stadtumbaus in Städten und Orten der neuen Länder mit strukturellem Wohnungsleerstand durch integrierte städtebaulichen Maßnahmen des Rückbaus und der Aufwertung.“¹²⁶ „Die Finanzhilfen des Bundes sind für Fördergebiete bestimmt, die durch Beschluss der Gemeinde räumlich abzugrenzen sind.“¹²⁷

Das *Programm Stadtumbau Ost* für lebenswerte Städte und attraktives Wohnen fördert integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte für die Gesamtstadt oder für städtische Teilräume. Dieses Programm umfasst nicht nur die Erhaltung städtebaulich wertvoller Bausubstanz, sondern auch die Stabilisierung von Stadtteilen, die physische und soziale Zerfallerscheinungen aufweisen. Durch die Förderung von Rückbaumaßnahmen soll der Angebotsüberhang an Wohnraum reduziert werden. Die

¹²⁵ BauGB, § 164a

¹²⁶ Verwaltungsvereinbarung- Städtebauförderung, 2003, S.5

¹²⁷ Verwaltungsvereinbarung- Städtebauförderung, 2003, S.5

vom Rückbau betroffenen Viertel sollen aufgewertet werden. Für den Einsatz von Fördermitteln ist durch die Kommune ein Gebiet auszuweisen.¹²⁸

Das *Programm Soziale Stadt* setzt auf einen Dialog zwischen allen Ebenen und Bereichen, um einer Abwärtsentwicklung in den Städten entgegenzuwirken. Es werden Stadtteile gefördert, die durch hohe Arbeitslosigkeit und Armut geprägt sind und einen hohen Ausländeranteil aufweisen.¹²⁹ Maßnahmen der Sozialen Stadt sind im § 171e im BauGB geregelt. Die Gebietsausweisung durch die Gemeinde ist notwendig.

Urban II ist eine Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union mit dem Ziel der wirtschaftlichen und sozialen Wiederbelebung von strukturschwachen Städten und Stadtgebieten zur Förderung einer dauerhaften Städteentwicklung. Das Konzept umfasst ein Maßnahmenbündel zur Sanierung veralteter Infrastrukturen, wirtschafts- und beschäftigungspolitischer Maßnahmen sowie Maßnahmen zur Reduzierung von Segregationstendenzen¹³⁰ in den Städten. Weiterhin umfasst das Konzept Ansätze zur Verbesserung der Umweltqualität. Mit URBAN II Fördermitteln¹³¹ können z. B. Maßnahmen wie die Sanierung von Brachflächen und Grünflächen unterstützt werden. Im Bereich des Verkehrs können Bestrebungen zum Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel mit geringem Energieverbrauch und der Ausbau von Rad- und Fußwegen gefördert werden. Kleine und mittlere Unternehmen können in der Gründungs- und Stabilisierungsphase, bei Investitionen und der Schaffung von Arbeitsplätzen finanziell unterstützt werden. Unterstützungen beim Aufbau von modernen Stadtmanagementstrukturen für eine nachhaltige Stadtentwicklung und die verstärkte Einbindung von Bürgern in Entscheidungsprozesse sind ebenfalls Bestandteil des Konzeptes. Die Finanzierung erfolgt durch die Mitgliedsstaaten der EU und durch die Europäische Gemeinschaft gemeinsam über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).¹³²

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Städtebauförderung nur in einem abgegrenzten Gebiet zum Einsatz kommt. Die Förderbedingungen müssen erfüllt sein. Diese Gebiete werden durch Beschluss der Gemeinden festgelegt.

¹²⁸ Vgl. BMVBW, Programm „Stadtumbau Ost“, o. J.

¹²⁹ Vgl. BMVBW, Herausforderung des demographischen Wandels, 2004, S. 16-17

¹³⁰ Segregation – Absonderung einer Bevölkerungsgruppe z. B. nach Rasse, Einkommen, Alter u. ä.

¹³¹ Vgl. Mitteilung der Kommission, 2000

¹³² Vgl. Verordnung EG, 1990, Nr. 1783/1999, S.12-16

6 Das Beispiel der Georg-Schwarz-Straße in Leipzig-Leutzsch

6.1 Datenerfassung

6.1.1 Methoden und Ziele der Datenerfassung

Für die Datenerfassung wurden verschiedene Methoden verwendet. Durch eine Literaturrecherche wurden historische Merkmale des Gebietes erfasst. Für die bauliche und räumliche Untersuchung wurden Felderkundungen durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Karten dargestellt worden. Methoden der empirischen Sozialforschung dienen zur Erfassung von Meinungen und Reaktionen von verschiedenen Akteuren im Straßenraum. Die Gründe für eine Befragung verschiedener Akteure in der Georg-Schwarz-Straße sind in der bereits beschriebenen Komplexität eines Straßenraumes zu suchen. Die Georg-Schwarz-Straße ist ein Raum für verschiedene Funktionen und Interessengruppen. Als Betrachter von außen ist die Erfassung der Wirklichkeit vor Ort lediglich oberflächlich möglich. Erst Nutzergruppen verbinden die tatsächlich vorhandene Umwelt mit Erinnerungen, Erfahrungen und Stimmungen¹³³. Diese individuellen Eindrücke der Bürger können zur Beseitigung von Informationsdefiziten beitragen und ermöglichen eine genauere Betrachtung der vorzufindenden Situation. Weiterhin stellt die Befragung eine frühzeitige Beteiligung der Bürger im Aufwertungsprozess dar. Es wurde eine schriftliche Anwohnerbefragung, eine schriftliche Befragung von Schülern sowie eine Händlerbefragung durch Interview durchgeführt.

Das Ziel der Datenerfassung besteht darin, objektive und subjektive Gebietsmerkmale zu erfassen. Objektive Merkmale sind dabei städtebaulich relevante Teile der Umwelt welche unabhängig vom Betrachter wertfrei beschrieben werden können. Wie die Umwelt tatsächlich wahrgenommen wird, ist je nach Betrachter und den äußeren Wahrnehmungsbedingungen verschieden.¹³⁴ Deshalb ist das Erfassen von Meinungen, Vorurteilen, Verhaltensweisen, Wünschen, Motivationen und Reaktionen der Bürger in Bezug auf das Umfeld der Georg-Schwarz-Straße ebenfalls Gegenstand der Untersuchung. Diese Daten ermöglichen eine genauere Beurteilung des Gebietes und dienen als Argumentationsgrundlage für die Ableitung von Handlungsoptionen. Die verwendeten Methoden werden nachfolgend in ihrer Durchführung kurz beschrieben.

¹³³ Vgl. Sauberzweig/Apel, *Mobilität und Kommunikation*, 1994, S. 18

¹³⁴ Vgl. ebenda, S. 17

6.1.2 Durchführung der Datenerfassung

6.1.2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Die Georg-Schwarz-Straße befindet sich im Leipziger Westen, ist ca. 2,5 km lang und erstreckt sich von der Merseburger Straße in Lindenau bis zur Ludwig-Hupfeld-Straße in Leutzsch. Für die nachfolgende Untersuchung wird lediglich ein Abschnitt dieser Straße in Leutzsch betrachtet. Die Abgrenzung der Georg-Schwarz-Straße kann nach ihren Adressen genau erfolgen. Die Straße hat jedoch auch Auswirkung auf ihr angrenzendes Umfeld. So bestehen z. B. Sichtbeziehungen der anliegenden Gebäude zur Straße. Charakteristische Bauweisen lassen sich nur im Zusammenhang mit der angrenzenden Bebauung erklären. Auch für die Betrachtung des Handels wäre eine zu eng gefasste Abgrenzung der Straße nicht sinnvoll. Deshalb schließt das Untersuchungsgebiet auch die an die Georg-Schwarz-Straße angrenzenden Blockbebauungen mit ein. Die Längsausdehnung des Gebietes wurde auf einen Bereich mit durchgängigem Ladenbesatz begrenzt und erstreckt sich von der Prießnitzstraße bis zur Schwylstraße und Blüthnerstraße. Grünbereiche im näheren Umfeld werden berücksichtigt.

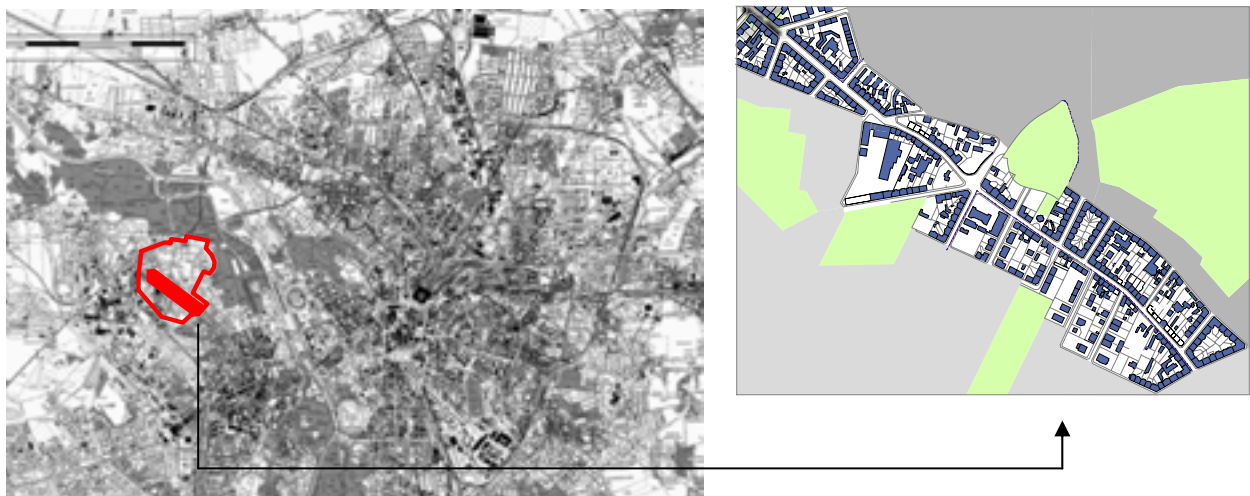


Abbildung 4: Lage und Ausdehnung des Untersuchungsgebietes in Leipzig

6.1.2.2 Felderkundungen und Kartierungen

Der erste Untersuchungsschritt der Felderkundung diente dazu, die Qualität der vorhandenen Bausubstanz, die Wohnungsanzahl und den Vermietungsgrad der Gebäude zu erfassen. Im nächsten Schritt wurden alle Ladengeschäfte mit ihrer Nutzung erfasst und in Kategorien eingeteilt. Diese Daten wurden später in Karten¹³⁵

¹³⁵ siehe Anhang 2 - Karten

übertragen. In den Karten sind auch Flächen ohne offensichtliche Nutzung gekennzeichnet. Sichtbare Mängel in der Georg-Schwarz-Straße sind während weiterer Begehungen zu verschiedenen Tageszeiten festgestellt und protokolliert¹³⁶ worden.

6.1.2.3 Befragungen

Im Vorfeld der Befragungen wurde ein Logo¹³⁷ mit dem Leitgedanken - Straßenleben erleben entwickelt. Dieses Logo soll die angestrebte Wandlung der Georg-Schwarz-Straße hin zum attraktiven, belebten und erlebbaren Straßenraum verdeutlichen. Da sich die Befragungen von der ersten Ankündigung bis zur Präsentation der Ergebnisse, über einen langen Zeitraum erstreckten, sollte das Logo auf allen Schriftstücken den Wiedererkennungswert der Aktion erhöhen.

Zu Beginn der Befragungen wurden alle Akteursgruppen im Straßenraum der Georg-Schwarz-Straße definiert. Die Gruppen, die für diese Arbeit besonders wichtig sind, wurden ausgewählt.

Die Anwohner stellen die größte, ständige Nutzergruppe in der Georg-Schwarz-Straße dar und sind gleichzeitig Passanten und Konsumenten. Für die Befragung der Anwohner wurde die Form der schriftlichen Befragung¹³⁸ gewählt. Dabei kann eine große Datenmenge in relativ kurzer Zeit mit geringem personellen und finanziellem Aufwand¹³⁹ generiert werden. Die Kosten für den Druck der Fragebögen hat das Quartiersmanagement Leipziger Westen übernommen.

Als Erhebungseinheiten wurden alle Haushalte mit der Adresse Georg-Schwarz-Straße und die Haushalte, welche auf Sicht zur Straße wohnen, ausgewählt. Für diese Anwohner bildet die Hauptstraße das direkte Wohnumfeld. Die Haushalte wurden vor Ort von den Studenten der HTWK gezählt. Der Umfang der Befragung wurde dann auf 600 Einheiten festgelegt.

¹³⁶ siehe Anhang 6 Protokolle, S. A6/1

¹³⁷ siehe Anhang 3 Bewohnerbefragung, S. A3/1

¹³⁸ Ausführliche Erläuterungen zur schriftlichen Befragung in: Friedrichs, Methoden empirischer Sozialforschung, 1990, S. 236-246

¹³⁹ Vgl. Hammann, Peter, Erichson, Bernd, Marktforschung, 2000, S. 101

Die Ankündigung der Umfrage erfolgte einerseits durch einen schriftlichen Aushang¹⁴⁰ in jedem betreffenden Haus, der von den Studenten der HTWK verteilt wurde und andererseits durch eine Ankündigung im Ortsblatt und in der Leipziger Volkszeitung.¹⁴¹ Die Ankündigung enthielt Informationen über den Grund der Umfrage, wer die Umfrage durchführt, wichtige Termine und die Telefonnummer eines Ansprechpartners.

Der Fragebogen¹⁴² wurde in verschiedene Themenbereiche gegliedert. Diese Themen sind aus den Funktionen einer Hauptstraße abgeleitet worden. Die Bereiche enthalten jeweils offene und geschlossene Fragen. Allgemeine Fragen zur Bewertung von örtlichen Gegebenheiten wurden in geschlossener Form gestellt, d. h. es wurden Antworten zur Auswahl vorgegeben. Die offene Fragenform wurde verwendet, um persönliche Eindrücke und Ideen der Anwohner zu erfassen. Mit dem Ziel, die Rücklaufquote zu erhöhen, nimmt jeder Teilnehmer an einer Gewinnauslosung teil. Die Fragebögen wurden mit einem Begleitbrief¹⁴³ von den Studentinnen der HTWK verteilt. Die ausgefüllten Fragebögen konnten dann von den Teilnehmern in den Briefkasten des Bürgervereins Leutzsch eingeworfen werden. Die Rücklaufquote der Fragebögen betrug 13,2 %, d. h. es haben 79 Haushalte an der Befragung teilgenommen. Die Ausfallrate ist als hoch einzuschätzen. Gründe dafür sind in einer fehlerhaften Zählung der Haushalte zu suchen. Da keine kleinräumlichen Daten für die Georg-Schwarz-Straße vorlagen, wurden die Haushalte vor Ort gezählt. Dabei kann die Auslastung der Wohnungen überschätzt worden sein. Jedoch wurde bereits im Vorfeld der Befragung mit einer geringen Beteiligung gerechnet. Deshalb wurde keine Teilauswahl vorgenommen, sondern alle Anwohner der Georg-Schwarz-Straße in Leipzig-Leutzsch wurden in die Befragung einbezogen. Weiterhin könnte der Fragebogen mit 6 Seiten zu umfangreich bzw. zu komplex gewesen sein. Als ungünstig kann auch die persönliche Abgabe der Fragebögen betrachtet werden. Die Ergebnisse haben sich aber für den Zweck dieser Arbeit als geeignet erwiesen. Die Auswertung der Umfrage wurde mit dem Statistikprogramm SPSS durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im Anschluss dokumentiert.

¹⁴⁰ siehe Anhang 3 Bewohnerbefragung, S. A3/9

¹⁴¹ siehe Anhang 3 Bewohnerbefragung, S. A3/1

¹⁴² siehe Anhang 3 Bewohnerbefragung, S. A3/3

¹⁴³ siehe Anhang 3 Bewohnerbefragung, S. A3/2

Die Gruppe der Händler und Dienstleistenden wurde im Rahmen von Interviews¹⁴⁴ befragt.

Die Befragung wurde mit einem persönlich verteilten Flyer¹⁴⁵ in allen Geschäften angekündigt. Die Interviews wurden dann von zwei Gruppen durchgeführt. Ein Team bestand aus drei Studentinnen der HTWK, das zweite Team wurde von Tobias Habermann vom Quartiersmanagement und mir gebildet. Zur Durchführung standen jeder Gruppe drei Stunden Zeit zur Verfügung. Für die Interviews ist im Vorfeld der Befragung ein Gesprächsleitfaden erarbeitet worden. Die Fragen dienten dazu, Potenziale und Schwächen der Georg-Schwarz-Straße als Handelsstandort aufzudecken. Weiterhin wurden die Händler bezüglich ihrer Mitwirkungsbereitschaft an gemeinsamen Aktivitäten befragt. Es sind insgesamt 21 Interviews geführt worden. 14 Gespräche sind aus verschiedenen Gründen nicht zustande gekommen. Im Zuge der Auswertung wurden zuerst persönliche Eindrücke der Interviewer diskutiert und dokumentiert. Die Antworten der Händler wurden in Kategorien eingeteilt und nach Häufigkeit geordnet.¹⁴⁶

Die Gruppe der Schüler wurde aus zwei Gründen in die Befragung einbezogen. Erstens befinden sich direkt an der Georg-Schwarz-Straße eine Grund- und eine Mittelschule und zweitens sind Kinder und Jugendliche bei Anwohnerumfragen regelmäßig unterrepräsentiert, da die Fragen meist nur von Erwachsenen beantwortet werden. Die Befragung wurde bei der Direktorin der Schule angemeldet. Der Fragebogen¹⁴⁷ enthält Auszüge aus der Anwohnerumfrage, ist aber kürzer gestaltet. Es wurden nur die Fragen ausgewählt, welche für Kinder und Jugendliche relevant sind. Jeder Fragebogen wurde durch ein kurzes Anschreiben eingeleitet. Von der Schulleitung wurden 300 Fragebögen angefordert. 209 Bögen wurden ausgefüllt und zurückgesandt. Dies entspricht einer Beteiligung von ca. 70 %. Die gesammelten Daten wurden von einer Mitarbeiterin des Quartiersmanagements in das Tabellenkalkulationsprogramm Excel eingegeben und dann von mir mit dem Statistikprogramm SPSS ausgewertet. Die Antworten der offenen Fragen wurden zusammengefasst und geordnet.

¹⁴⁴ Ausführliche Erläuterungen zur Befragungsmethode- Interview in: Friedrichs, Methoden empirischer Sozialforschung, 1990, S. 207-224

¹⁴⁵ siehe Anhang 4, Befragung von Händlern und Gewerbetreibenden, S. A4/1

¹⁴⁶ siehe Anhang 4, Befragung von Händlern und Gewerbetreibenden, S. A4/2

¹⁴⁷ siehe Anhang 5, Schülerbefragung, S. A5/1

Zur Ergänzung der gesammelten Daten wurden Diskussionen und Gespräche mit der Händlergemeinschaft geführt. Durch ein Interview¹⁴⁸ mit Herrn Dr. Dietze und Frau Reichstein vom Stadtplanungsamt konnte ich mir einen Überblick über aktuelle Planungen im Untersuchungsgebiet verschaffen.

Die Befragung der Gebäudeeigentümer in der Georg-Schwarz-Straße wurde im Vorfeld dieser Arbeit ebenfalls angestrebt. Da die Eigentümer meist nicht in der Straße wohnen, mussten diese erst aufgefunden und angeschrieben werden. Diese Arbeit hat der Bürgerverein Leutzsch e. V., nach Genehmigung der Stadt Leipzig, übernommen. Das Verfahren läuft seit November 2004 und ist noch nicht abgeschlossen. Die ersten Ergebnisse werden im Absatz 6.2.10.4 dargestellt.

6.2 Die Ausgangssituation in der Georg-Schwarz-Straße

6.2.1 Historischer Kontext

Während die industrielle Revolution ab den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts den Leipziger Raum und auch Vororte wie Lindenau und Plagwitz erfasste, behielt Leutzsch seinen dörflichen Charakter. Auf einer Karte von 1832 ist der Verlauf der heutigen Georg-Schwarz-Straße lediglich als Feldweg zu erkennen.¹⁴⁹ Ab 1870 wurden dann zunehmend von Lindenau ausgehend, über die Flurgrenzen hinweg, Wohnbauten errichtet. Zwischen dem Dorf Leutzsch und Lindenau entstand entlang der heutigen Georg-Schwarz-Straße ein neuer Siedlungsraum. Leutzsch wurde an das moderne Eisenbahnnetz angeschlossen und erhielt einen Bahnhof. 1899 wurde die Straßenbahnlinie von Lindenau nach Leutzsch verlängert. Die gute Anbindung an das Straßen- und Schienennetz und die mittlerweile begrenzten Expansionsmöglichkeiten in anderen Stadtteilen machte Leutzsch für Investoren interessant. Im Gleisbogen siedelten sich zahlreiche Fabriken an. Die gefertigten Produkte waren hochwertig und wurden über die Landesgrenzen hinaus geschätzt. Direkt an der Georg-Schwarz-Straße (damals Schlageterstraße) entstanden die Fabrikanlagen der Eisengießerei Becker & Co. (heute Stadtteilzentrum), die Stahl und Eisengießerei Max. Jahn (Fabrikanlage wurde abgebrochen) und die Firma Körting & Mathiesen (heute Plus-Markt-Filiale). Die Firma K & M entwickelte und baute die erste Bogenlampe und den ersten

¹⁴⁸ siehe Anhang 6, Protokolle, S. A6/3

¹⁴⁹ siehe Anhang 1, Abbildungen und Fotos, Dorf Leutzsch um 1832

Bogenlampen-Scheinwerfer. Später wurden Großscheinwerfer für die Kriegs-marine entwickelt und Scheinwerfer für den Suezkanal gebaut.¹⁵⁰ Ab 1928 wurden auch Schreibtisch- und Nachttischlampen in Zusammenarbeit mit dem Bauhaus Dessau hergestellt.¹⁵¹

Ein weiteres Zeugnis der Industriegeschichte von Leutzsch war die Pianofortefabrik Feurich, die 1911 ihr Zweitwerk in Leutzsch eröffnete. Die gefertigten Klaviere und Konzertflügel wurden in Europa aber auch nach Australien, Chile und Brasilien verkauft.¹⁵²

Für die ständig steigende Zahl der Arbeitskräfte wurden Wohngebäude in geschlossener Blockbauweise errichtet. Abseits der Mietquartiere entstand ein Villenviertel mit großzügigen Gärten. Der wirtschaftliche Erfolg und die politische Selbstständigkeit der Gemeinde wurden 1904 mit der Einweihung des Rathauses bekundet. 1922 wurde Leutzsch mit 12.315 Einwohnern nach Leipzig eingemeindet. An Hand von historischen Aufnahmen kann man erkennen, dass die Georg-Schwarz-Straße zu dieser Zeit ein städtisches Flair ausstrahlte.



Abbildung 5: Georg-Schwarz-Straße um 1930¹⁵³

Auch zu Zeiten der DDR war die Straße eine durchaus beliebte Geschäftsstraße. Die vielen, kleinen, privaten Geschäfte konnten das Bedürfnis der Bevölkerung nach etwas Besonderen besser decken als die staatlichen Geschäfte in der Innenstadt. Die

¹⁵⁰ Vgl. Beck, Aus der Firmengeschichte, o.J., o.S.

¹⁵¹ Vgl. Beck, Aus der Firmengeschichte, o.J., o.S.

¹⁵² Vgl. o.V. Klaviere und Flügel, o.J., o.S.

¹⁵³ Foto entnommen aus: Rüdiger/König, Eine historische und städtebauliche Studie

Industrieanlagen waren zu dieser Zeit noch ausgelastet. Zwischen William- Zipperer- und Georg-Schwarz-Straße wurden in den 70er Jahren 750 Wohnungen modernisiert. Die Innenhöfe wurden teilweise entkernt und begrünt¹⁵⁴.

Nach der politischen Wende 1989 wurden die großen Industriebetriebe stillgelegt.¹⁵⁵ Die Fabrikanlagen an der Georg-Schwarz-Straße sind zum größten Teil in den letzten Jahren abgebrochen worden. Die entstandenen Brachflächen wurden hauptsächlich für den Einzelhandel umgenutzt. Einige denkmalgeschützte Industriegebäude (Firma Körting und Mathiesen) wurden saniert. In der Georg-Schwarz-Straße mussten viele kleine Einzelhandelsgeschäfte dem Konkurrenzdruck großer Einkaufszentren nachgeben und schließen. Die Straße verlor als Geschäftsstraße und auch als Wohnadresse ihre Beliebtheit.

6.2.2 Städtebauliche Merkmale

Die Georg-Schwarz-Straße bildet die Versorgungsachse der Stadtteile Leutzsch und Altlindenau. Das Längsprofil der Straße zeigt einen geschwungenen Verlauf. Der Straßenzug ist durch die Abfolge von engen und weiten Räumen gegliedert. Die Eckbereiche der Kreuzungen sind durch die typischen 135°-Winkel der gründerzeitlichen Bebauung betont.

Da Leutzsch von der Zerstörung im zweiten Weltkrieg verschont geblieben ist, wird das Straßenbild noch heute hauptsächlich von einer gründerzeitlichen Blockrandbauweise geprägt. Die Bebauung ist zur Straße hin ausgerichtet. Die Gebäude begrenzen unmittelbar den öffentlichen Raum. Die Fassaden enthalten typische Gestaltungselemente ihrer Zeit. Die gründerzeitlichen Gebäudezeilen haben den Status der Erhaltungspriorität.¹⁵⁶ Von den Nachteilen, die in anderen Stadtteilen durch eine frühzeitig einsetzende Industrialisierung entstanden sind, ist Leutzsch aber weniger betroffen. Das Wohngebiet war größtenteils vom Industriegebiet getrennt.¹⁵⁷ Die nicht konsequent

¹⁵⁴ Vgl. Rüdiger/König, Eine historische und städtebauliche Studie, 1994, S. 21

¹⁵⁵ Vgl. Rüdiger/König, Eine historische und städtebauliche Studie, 1994, S. 12-22

¹⁵⁶ Gebäudezeile mit Erhaltungspriorität: „Erhalt von Gebäudezeilen mit besonderes gestaltprägender oder hoher funktionaler städtebaulicher Bedeutung, ggf. auch unabhängig von der Nutzungsperspektive“, „Vorrangige Förderung für Gebäudesanierung, und bei Bedarf Gebäudesicherung, ggf. Pilotprojekte für Umnutzung [...]“, in: Stadt Leipzig (Hrsg.), Stadtentwicklungsplan, 2003, o. S.

¹⁵⁷ Vgl. Rüdiger/König, Eine historische und städtebauliche Studie, 1994, S. 26

durchgeführten viergeschossigen Blockrandbebauungen enthalten auch Gebäude geringerer Höhe mit vorstädtischem Charakter oder wurden in den 20er Jahren ergänzt.

Während die Bebauung in vielen Bereichen der Georg-Schwarz-Straße sehr geschlossen wirkt, sind andere durch Brachflächen, d. h. Flächen ohne offensichtliche Nutzung, unterbrochen. Ein Vergleich mit historischem Kartenmaterial¹⁵⁸ zeigt, dass die Flächen meist durch Abriss entstanden sind oder nie bebaut waren. Es bieten sich in Leutzsch deutlich mehr Freiräume als im Lindenauer Teil der Georg-Schwarz-Straße.

Das Rathaus von Leutzsch bietet im Straßenverlauf Orientierung. Als besonders prägend für die Straße wurde von Gewerbetreibenden oft das Eckgebäude zwischen Rückmarsdorfer Straße und Hans-Driesch-Straße genannt. Dieses Gebäude ist leider noch unsaniert und derzeit ohne Nutzung.

6.2.3 Vorhandene Bausubstanz und Vermietungsgrad

Der vorherrschende Gebäudetyp in der Georg-Schwarz-Straße ist das viergeschossige Mietwohnungs- bzw. Mehrwohnungshaus¹⁵⁹ mit 6 - 8 Wohneinheiten und Ladennutzung im Erdgeschoss. Die Gebäude sind zu Blockstrukturen aneinander gereiht, aber durch Brandwände getrennt. Die Treppenhäuser sind zentral angeordnet. Auf jeder Etage befinden sich 2 Wohneinheiten. Die Eckgebäude enthalten z. T. bis zu 24 Wohneinheiten. Die Fassaden der Gebäude sind meist mit Klinker verblendet und mit Fassadenschmuck verziert. Die Gebäudezeilen weisen aber auch zwei- und dreigeschossige Gebäude aus vorindustrieller Zeit und Gebäude aus den 20er und 30er Jahren des 20. Jh. auf.

Die vorhandene Gebäudesubstanz in der Georg-Schwarz-Straße zeigt z. T. erhebliche Defizite. Fünf ehemalige Wohngebäude am neuen Stadtteilzentrum sind als Ruinen zu bezeichnen und müssen bereits gegen herabfallende Bauteile mit einem ständigen Gerüst geschützt werden. Weitere 42 Gebäude sind unsaniert. Dem gegenüber stehen 52 sanierte bzw. teilsanierte Wohngebäude und 4 Neubauten. D. h. ca. 45 % der

¹⁵⁸ siehe Anhang 1, Abbildungen und Fotos, Stadtteil Leutzsch um 1935, S. A1/1

¹⁵⁹ Mehrwohnungshaus enthält im Gegensatz zur Mietskaserne abgeschlossene Wohnungen mit meist drei - vier Zimmern, welche über einen Mittelflur erschlossen werden.

Wohnbebauung direkt an der Georg-Schwarz-Straße ist unsaniert bzw. baufällig.¹⁶⁰ Anders stellt sich die Situation in den angrenzenden Seitenstraßen dar. Wie die Karten 1 und 2 im Anhang 2 zeigen, ist die überwiegende Zahl der Gebäude saniert und die Wohnungen sind zu über 90 % vermietet.¹⁶¹

Die hochwertig sanierten Gebäude auf der Georg-Schwarz-Straße weisen ebenfalls eine gute Auslastung des Wohnraumes auf. Unsanierte Gebäude hingegen sind meist schon mehrere Jahre unbewohnt. Dadurch liegen auch die Hinterhöfe brach, da diese vom Straßenraum aus nicht begehbar sind. Auch die umliegenden Nachbarn können die Flächen nicht nutzen. Dadurch entstehen innerhalb der Blockbebauung verwahrloste Brachflächen, die das Wohnumfeld der gesamten Anwohnerschaft beeinträchtigen.

6.2.4 Bevölkerungsstruktur und Wohnumfeld

Daten über die Bevölkerungsstruktur einzelner Blöcke liegen für diese Auswertung nicht vor. Es kann nur auf Daten zum Gesamtstadtteil zurückgegriffen werden. Leutzsch konnte seine Einwohnerzahl in den letzten 10 Jahren relativ stabil halten und hat derzeit 8.792 Einwohner. Die Jugendquote beträgt 13,7 %, die Altenquote 25,0 %. Diese Daten entsprechen dem Durchschnitt in der Stadt Leipzig. Das Durchschnittsalter liegt bei 43,4 Jahren. Im Vergleich zur Gesamtstadt liegt der Beschäftigungsanteil 5,1 % über dem Durchschnitt. Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Leutzsch liegt bei 1,8 Personen. Die durchschnittliche Wohnungsgröße beträgt 66,6 m². Diese Werte haben sich auch bei der Anwohnerumfrage ergeben. Der Stadtteil Leutzsch verfügt über einen Anteil an Wald- und Erholungsflächen von ca. 43 %.¹⁶²



Abbildung 6: **Einwohnerentwicklung und Altersstruktur - Leutzsch und Leipzig**¹⁶³

¹⁶⁰ eigene Erhebung, siehe auch Anhang 2 – Karte 1

¹⁶¹ eigene Erhebung, siehe auch Anhang 2 – Karte 2

¹⁶² Vgl. Stadt Leipzig, Ortsteilkatalog 2004, S. 190 – 192

¹⁶³ Abbildung entnommen aus: Stadt Leipzig, Stadtentwicklungsplan, 2003

Der Stadtteil Leutzsch gilt laut Angaben der Homepage der Stadt Leipzig als eine der besten Wohngegenden in Leipzig. Diese Aussage wird sich hauptsächlich auf das Villengebiet beziehen. Das Wohnen im Umfeld der Georg-Schwarz-Straße wird von den Anwohnern nur mit der Gesamtnote 2,9 bewertet. Die gute Verkehrsanbindung, schöne Wohnung und günstige Miete sind für die Anwohner Gründe, in der Straße zu wohnen. Das Angebot an Grünflächen im Stadtteil wurde ebenfalls mit der Note 2,9 bewertet.¹⁶⁴

6.2.5 Handel, Dienstleistung und Gastronomie

In der Georg-Schwarz-Straße in Leutzsch sind insgesamt ca. 95 kleine Ladenlokale vorhanden. Davon sind 12 Ladenlokale saniert, stehen aber leer. 27 Ladenlokale befinden sich in unsanierten Gebäuden und sind als nicht vermietbar einzuschätzen. 29 Geschäfte sind dem Handel zuzuordnen. Betreiber von 27 Ladenlokalen bieten verschiedene Dienstleistungen an. Darunter fallen auch Anbieter von Finanzdienstleistungen. Dem Gastgewerbe sind 8 Ladeneinheiten zuzuordnen. Zusätzlich zum kleinteiligen Handels- und Dienstleistungsangebot befinden sich im Untersuchungsgebiet 4 Einzelhandelsketten. Kleingeschäfte treten besonders konzentriert im Umfeld des Aldi-Markes auf. Die Ladenzeilen sind häufig durch leere Geschäfte, durch Brachflächen oder Erdgeschosszonen ohne Ladenbesatz unterbrochen.¹⁶⁵ Die Leutzsch-Arkaden mit einer Verkaufsfläche von ca. 2600 m² sind erst im Jahr 2004 eröffnet worden. Im Bereich des im Stadtteilentwicklungsplan ausgewiesenen Zentrums¹⁶⁶ sind Geschäfte nur vereinzelt vorhanden. Das Zentrum ist mit der Hierarchiestufe D, d. h. als Nahbereichszentrum, eingestuft. Der Einzugsbereich von D-Zentren ist der Wohnumfeldbereich bis ca. 10.000 EW. Der Schwerpunkt dieser Zentren liegt in der Deckung des kurzfristigen Bedarfs.¹⁶⁷

In der Georg-Schwarz-Straße sind starke Trading down Tendenzen festzustellen. Asiashops, Dönerläden und Secondhandgeschäfte treten an die Stelle des hochwertigen Handels. Positiv ist zu bewerten, dass im Bearbeitungszeitraum dieser Arbeit 5 Geschäfte neu eröffnet haben.

¹⁶⁴ siehe Anhang 3, Bewohnerumfrage, S. A3/10 - A3/11

¹⁶⁵ eigene Erhebung, siehe auch Anhang 2 - Karte 2

¹⁶⁶ siehe Anhang 2 - Karten

¹⁶⁷ Vgl. Thiemann-Linden, Einkaufsverkehr, 2002, S. 33 - 36

Die Läden der Georg-Schwarz-Straße haben keine einheitlichen Öffnungszeiten. Einige Geschäfte sind nicht täglich geöffnet oder schließen in der Mittagszeit. Die Hauptgeschäftszeit endet 18.00 Uhr an Wochentagen und 12.00 Uhr am Samstag.¹⁶⁸

Die Anwohnerumfrage hat ergeben, dass die Einkaufsmöglichkeiten mit der Gesamtnote 2,6, das Dienstleistungsangebot mit der Note 3,0 und das Angebot an Gastronomie mit der Note 3,5 bewertet wird. Die Anwohnergruppe der über 60-jährigen beurteilt das Angebot an Einkaufsmöglichkeiten am positivsten. Lediglich 37 Personen gaben an, ihre Einkäufe für den täglichen Bedarf in der Georg-Schwarz-Straße zu erledigen. Großeinkäufe werden meist in Leutzsch oder in anderen Stadtteilen vorgenommen. Einen Wochenmarkt in anderen Stadtteilen besuchen 48 % der Umfrageteilnehmer. Die Eröffnung des neuen Stadtteilzentrums wird von den Anwohnern überwiegend als Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten in der Georg-Schwarz-Straße betrachtet.¹⁶⁹

Weiterhin wurden die Anwohner und Schüler nach fehlenden Geschäften und Dienstleistungsangeboten befragt. Bekleidungsgeschäfte, Schuster und Reinigung wurden dabei oft genannt. Ein Vergleich mit dem vorhandenen Branchenmix¹⁷⁰ zeigt jedoch, dass diese Angebote von den Gewerbetreibenden durchaus bereitgestellt werden. Entweder werden diese Angebote nicht wahrgenommen oder sie entsprechen nicht den Bedürfnissen der Konsumenten.

Als besonderes Defizit der Straße wird das Fehlen eines Cafés betrachtet. Dies äußerten nicht nur Anwohner und Schüler, sondern auch Händler.¹⁷¹

Die Befragung der Händler und Dienstleistenden hat ergeben, dass der Einzelhandelsstandort Georg-Schwarz-Straße im Allgemeinen als ungünstig betrachtet wird. Die angespannte Konkurrenzsituation und die geringe Kaufkraft der Konsumenten führten dazu, dass bereits viele Geschäfte schließen mussten. Problematisch wird die Parkplatzsituation für Kunden eingeschätzt.¹⁷²

Händler gaben an, dass besonders ältere Menschen aus dem Nahbereich zu ihrem Kundenkreis zählen. Von den Bewohnern der Villenviertel werden die Geschäfte in der

¹⁶⁸ eigene Erhebung

¹⁶⁹ siehe Anhang 3, Bewohnerbefragung

¹⁷⁰ siehe Anhang 4, Befragung von Händlern und Gewerbetreibenden, S. A4/15

¹⁷¹ siehe Anhang 3 und 4

¹⁷² siehe Anhang 4, Befragung von Händlern und Gewerbetreibenden, S. A4/11

Georg-Schwarz-Straße nur selten oder gar nicht genutzt. Die Leutzsch-Arkaden werden von den Händlern überwiegend als Konkurrenz betrachtet. Nur die Händler im direkten Umfeld sehen für ihr Geschäft eine Erhöhung der Passantenfrequenz.¹⁷³

6.2.6 Verkehr und öffentlicher Nahverkehr

Die Georg-Schwarz-Straße wird hauptsächlich durch Verkehrsflächen dominiert. Besonders die einzige Ampelkreuzung am Rathaus ist stark belastet. Die Georg-Schwarz-Straße trägt neben der Merseburger Landstraße die Hauptverkehrslast vom Stadtzentrum in Richtung Westen. Ortskundige Fahrer nutzen die Georg-Schwarz-Straße/Leipziger Straße als Umfahrung zur Merseburger Straße, um zur Anschlussstelle West der Bundesautobahn 9/Saalepark zu gelangen. Vom Westen in Richtung Stadtzentrum ist die Georg-Schwarz-Straße nicht als Durchgangsstraße geeignet, da sie kurz vor der Einmündung in die Merseburgerstraße für den Richtungsverkehr gesperrt ist. Der Verkehrsstrom in Richtung Innenstadt ist daher geringer.

Geordnete Parkplätze im öffentlichen Raum sind kaum vorhanden. Die Fahrzeuge parken entlang der Fahrbahn, engen diese dadurch zusätzlich ein und erschweren das Überqueren der Fahrbahn. Radwege sind nicht vorhanden. Die Bedingungen für Fußgänger und besonders für Radfahrer werden von den Anwohnern als ungünstig bewertet.

Die Straßenbahnlinie 7 fährt in beide Richtungen tagsüber im 10 Minuten-Takt, das bedeutet, dass ca. alle 5 Minuten eine Bahn die Straße passiert. Niederflurwagen werden auf dieser Strecke nicht eingesetzt. Dies führt zu einer erheblichen Lärmbelastung. Im Bereich der Straßenkanten beträgt der Immissionswert tagsüber ca. 70 - 75 dB(A) und nachts ca. 60 - 65 dB(A).¹⁷⁴ Die Tatsache, dass in der Georg-Schwarz-Straße eine Straßenbahn fährt, wird von den befragten Anwohnern überwiegend als Vorteil wahrgenommen. Die Bahn dient der überwiegenden Zahl der Befragten als Hauptfortbewegungsmittel.¹⁷⁵ Der Hauptbahnhof im Stadtzentrum von Leipzig kann mit der Straßenbahn in ca. 20 min erreicht werden.

¹⁷³ siehe Anhang 4 Befragung von Händlern und Gewerbetreibenden, S. A4/14

¹⁷⁴ vgl. Stadt Leipzig, Stadtteilzentrum, 2003

¹⁷⁵ siehe Anhang 3 Bewohnerbefragung, S. A3/27

6.2.7 Freizeitqualität

In der Georg-Schwarz-Straße sind keine Kulturangebote vorhanden. Die Bibliothek von Leutzsch wurde vor einigen Jahren geschlossen. Im weiteren Umfeld (10 min) der Straße befindet sich die Theater-Fabrik-Sachsen. Für Jugendliche steht der Jugendclub Kojule auf dem Gelände der Mittelschule zur Verfügung.

Das Fehlen von Freizeitangeboten wurde durch die Anwohnerumfrage deutlich. Das Angebot an Sportmöglichkeiten wird von den Anwohnern mit der Note 3,52 und von den Schülern mit der Note 3,11 bewertet.

Das kulturelle Angebot erhält von den Anwohnern die Note 3,82. Die Anwohner würden gern Musikabende, Kabarettvorstellungen und Ausstellungen besuchen. Öffentliche Plätze und Räume als Treffpunkte stehen kaum zur Verfügung. Die Anwohner beurteilen dies mit der Note 3,82. Das Angebot an Kinderspielplätzen ist nach den Angaben der Anwohner schlecht. Ein besonderes Defizit sind Freizeitmöglichkeiten für Kinder- und Jugendliche (Note 4,06).¹⁷⁶

6.2.8 Öffentlicher Raum

Wie bereits in Abschnitt 3.4 dargelegt, ist für verschiedene Gruppen die Nutzungsqualität des öffentlichen Raumes unter anderem abhängig von einem attraktiven, gepflegten Erscheinungsbild. Anwohner nehmen das Straßenbild durch den Blick aus ihren Fenstern wahr und entscheiden dann über die aktive Nutzung der Straße.¹⁷⁷ Die optische Wirkung eines Straßenraumes beeinflusst auch das Verhalten der Menschen. Die Hemmschwelle für Vandalismus sinkt in einem ungepflegten Umfeld. Wie wichtig die Wahrnehmung des öffentlichen Straßenraumes ist, lässt sich auch aus den Ergebnissen der Händler-, Schüler- und Anwohnerumfrage ableiten. Unter dem Aspekt der Nutzungsqualität soll nun der öffentliche Raum der Georg-Schwarz-Straße betrachtet werden.

Der Straßenraum gliedert sich in beiden Richtungen in eine Fahrbahn für MIV und ÖPNV und einen Gehwegbereich für Passanten. Der Straßenbahn steht kein separates Gleisbett zur Verfügung. In einigen Bereichen beträgt der Abstand der Gleise zum

¹⁷⁶ siehe Anhang3 Bewohnerumfrage, S. A3/34 – A3/38

¹⁷⁷ Vgl. Benz-Rababah, Freiraum Straße, 1988, S. 78

Gehweg nur 80 cm.¹⁷⁸ Das Haltestellenmobiliar beschränkt sich meist auf ein Haltestellenschild mit Papierkorb und Fahrplan. Nur die Haltestelle am Rathaus stadtauswärts bietet eine Unterstellmöglichkeit. Die Randbereiche der Fahrbahn werden von parkenden Fahrzeugen besetzt. Weitere Parkmöglichkeiten sind in Karte 2 eingezeichnet. Der Straßenbelag ist z. T. defekt. Der einzige ampelgeregelter Fußgängerüberweg befindet sich an der Kreuzung vor dem Rathaus.

Die Gehwegbereiche sind ca. 2,40 m¹⁷⁹ breit. Über den Straßenverlauf wechseln Material und Muster der Gehwegdeckung. Eine gewisse Einheitlichkeit vermitteln die breiten Randborde aus Granit. Straßenlaternen bieten die einzige Straßenmöblierung.

Im öffentlichen Straßenraum sind keine Straßenbäume vorhanden, da die Straße lediglich 13,50 m¹⁸⁰ breit ist. Im Bereich des Rathauses kann die Straße von der Begrünung des Schulhofes und des Kirchgartens profitieren. Diese sind jedoch nicht für Passanten zugänglich. Wilde Grünbereiche sind auf den brachliegenden Flächen entstanden. Diese bieten jedoch weder visuelle Reize noch Aufenthaltsqualität. Vor der Brachfläche, Georg-Schwarz-Straße, An der Lehde, wird der Gehweg von Wertstoffcontainern eingeengt. Die neu gestaltete Grünanlage am Wasserschloss ist von der Georg-Schwarz-Straße direkt zugänglich. Die Wirkung auf den Straßenraum ist jedoch gering. Vor dem neuen Stadtteilzentrum entsteht gerade ein kleiner begrünter Vorplatz. Die so genannte Liebesinsel¹⁸¹, bekannt bei fast allen Leutzscher Bürgern, wird nun in diese Anlage integriert.

Die Erdgeschosszone der Gebäude wird von Ladengeschäften dominiert. Schaufensterscheiben leerer Geschäfte sind mit unautorisierten Plakaten beklebt oder mit Graffiti besprüht. Intakte Schaufenster von sanierten, aber leer stehenden Ladeneinheiten, verschmutzen im Laufe der Zeit. Hinweisschilder für die Vermietung hängen oft schief, sind unleserlich oder gar nicht vorhanden. Einige Geschäfte gestalten den Raum vor ihrem Laden für die Präsentation ihrer Waren. Die Händler gaben im Gespräch jedoch an, dass die Gebühren für diese Nutzung zu hoch seien. Die Nutzung eines Quadratmeters im öffentlichen Straßenraum kostet nach Angaben der Händler

¹⁷⁸ gemessen

¹⁷⁹ gemessen

¹⁸⁰ gemessen

¹⁸¹ siehe Anhang 2, Karte 1

27 EUR¹⁸², die Straßensondernutzungssatzung der Stadt weist noch 5,00 DM¹⁸³ aus. Nach Geschäftsschluss werden in den meisten Läden die Lichter gelöscht und die Rollläden heruntergelassen.



Abbildung 7: **Facetten der Georg-Schwarz-Straße**¹⁸⁴

Die Anwohner wurden nach ihren positiven und negativen Eindrücken befragt, die sie bei einem Blick aus ihrem Fenster auf die Georg-Schwarz-Straße wahrnehmen können. 31 Anwohner gaben an, keine positiven Eindrücke gewinnen zu können. Positive Wirkung haben für 17 Anwohner die sanierten Gebäude. Negative Eindrücke vermitteln hauptsächlich die unsanierten Gebäude und der ungepflegte Gesamteindruck der Straße. Die Wirkung der vorhandenen Geschäfte wurde von 55,5 % der Befragten als einladend bezeichnet. Das neue Stadtteilzentrum wird sich nach Meinung von ca. 70 % der Befragten positiv auf die Georg-Schwarz-Straße auswirken. Die Mehrzahl der Befragten fühlt sich abends auf der Straße unsicher.¹⁸⁵

6.2.9 Planungen zur Georg-Schwarz-Straße

Für das Untersuchungsgebiet liegen verschiedene Bebauungspläne vor.

Der Vorhaben bezogene Bebauungsplan Nr. 230 regelt den Bereich um das neue Stadtteilzentrum auf dem Gelände der alten Eisengießerei. Dieser Plan umfasst auch die Brandruinen an der Georg-Schwarz-Straße Nr. 129 – 135. Das Stadtteilzentrum und der Vorplatz wurden bisher umgesetzt.

¹⁸² siehe Anhang 6, Protokolle, S. A6/9

¹⁸³ vgl. Stadt Leipzig, Sondernutzungssatzung, 1999

¹⁸⁴ eigene Aufnahmen

¹⁸⁵ siehe Anhang 3, Bewohnerbefragung S. A3/12, A3/19, A3/33

Der Bebauungsplan Nr. 69.2 „Am Wasserschloss“ wird hier nur zur Vollständigkeit erwähnt. Der erste Abschnitt der Parkanlage ist bereits realisiert.

Der Bebauungsplan Nr. 69.3 Rosenmüllerstraße enthält Festsetzungen für die derzeit vorhandenen Brachflächen. Ein Gestaltungsplan liegt ebenfalls vor. Auf den Straßenraum hat der Plan nur geringe Auswirkungen. Für das brachliegende Grundstück Georg-Schwarz-Straße Nr. 75 wurde eine Baulinie festgelegt. Das Grundstück behält demnach seinen jetzigen, offenen Charakter mit kleinteiliger Bebauung. Die fehlenden Gebäude in der Blockrandbebauung sollen ergänzt werden. Im Blockinneren ist ein von der Georg-Schwarz-Straße begehbarer öffentlicher Spielplatz vorgesehen.

Der Bebauungsplan Nr. 69.4 Ellernweg enthält die Ausweisung einer Baulinie entlang der ehemaligen Blockrandbebauung. Dieses Gebiet ist als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen.

Der geplante Stadtplatz am Leutzscher Rathaus ist im Bebauungsplan Nr. 69.5 geregelt. Die Blockrandbebauung soll ergänzt werden. Der Eckbereich am Rathaus ist als öffentliche Grünfläche bzw. Parkanlage geplant. Die Stadt Leipzig befindet sich zurzeit in Verhandlungen zum Erwerb der privaten Grundstücke.¹⁸⁶ Da der geplante Stadtplatz im URBAN II Fördergebiet liegt, könnten Fördermittel verwendet werden. Ein Gestaltungsplan liegt noch nicht vor.¹⁸⁷

Im Bebauungsplan Nr. 84 „Franz-Fleming-Straße“ wird der Ausbau der Rückmarsdorfer Straße als Verbindungsstraße zwischen Tangentenviereck und dem Mittleren Ring festgeschrieben. Konfliktpotenziale zwischen Industrie- und Wohngebiet sollen mit dieser Maßnahme minimiert werden.¹⁸⁸

Bebauungspläne sind langfristig ausgerichtete Planungen, um die städtebauliche Ordnung mit rechtsverbindlichen Festsetzungen zu gewährleisten.¹⁸⁹ Für die bereits angesprochenen Probleme im Straßenraum stellen diese Pläne keine schnelle Lösung dar. Im Zuge des anhaltenden Transformationsprozesses in Leipzig ist zu erwägen, ob die geplanten Baulinien mit der Maßgabe einer viergeschossigen Bebauung noch

¹⁸⁶ Reichenstein/Dietze, Interview Reichenstein, 2005, S. A6/2

¹⁸⁷ Reichenstein/Dietze, Interview Reichenstein, 2005, S A6/2

¹⁸⁸ Zarof, Forum, 2004

¹⁸⁹ Vgl. BauGB § 8, Absatz 1, 2004

zukunftsfähig sind. Positive Impulse für die Georg-Schwarz-Straße bieten aber der geplante Stadtplatz und der Ausbau der Rückmarsdorfer Straße. Diese Maßnahmen werden zeitnah umgesetzt. Der Stadtplatz kann zur Aufwertung des Rathausbereiches beitragen und die Defizite an Grünbereichen in der Straße minimieren. Weiterhin kann die Verbesserung des Zentrencharakters erreicht werden.

Ergänzend zu den vorgenannten formellen Planungsinstrumenten wurde von der Stadt Leipzig ein Stadtentwicklungsplan, Wohnungsbau und Stadterneuerung, erarbeitet. Für jeden Stadtteil liegt ein Stadtteilpass vor. In diesem Pass werden Potenziale und Defizite dargestellt und Ziele sowie Projektvorschläge vorgestellt. Die Blockstrukturen wurden in Kategorien eingeteilt. (siehe Abbildung 8: Gebietskategorien).¹⁹⁰

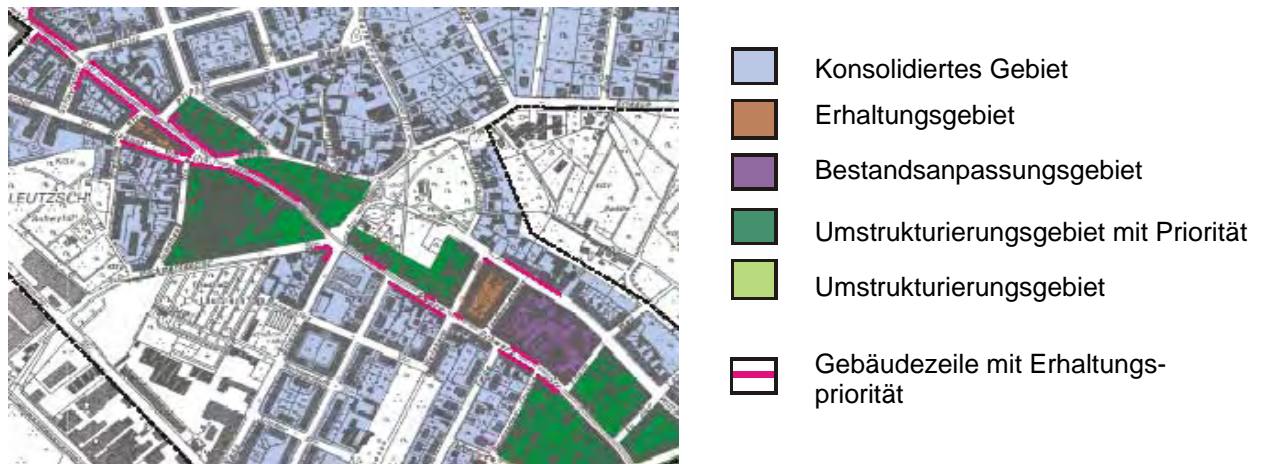


Abbildung 8: **Gebietskategorien**

Laut Beschluss der Ratsversammlung RBIII-1328/03 vom 18.06.2003 ist der Einsatz von öffentlichen Ressourcen für die Bestandserneuerung der Gebäudezeilen mit Erhaltungspriorität, der Erhaltungsgebiete, der Bestandsanpassungsgebiete und auf den Stadtumbau der Umstrukturierungsgebiete mit Priorität zu konzentrieren. Dabei ist die Erhaltung der gründerzeitlichen Stadtstruktur in Leipzig das oberste Ziel.¹⁹¹

Für den Stadtteil Leutzsch ist die Aufwertung der Wohnlagen entlang der Georg-Schwarz-Straße das Hauptziel. Durch die Gestaltung des öffentlichen Raumes, durch Erhalt von prägenden Raumkanten sowie durch den Umbau einzelner Blöcke soll eine Stabilisierung des Stadtteils erreicht werden. Die Georg-Schwarz-Straße soll durch Straßenraumgestaltung, Querungshilfen, Geschwindigkeitsbegrenzung und Geschäfts-

¹⁹⁰ Abbildung entnommen aus, Stadt Leipzig, Stadtentwicklungsplan, 2003

¹⁹¹ vgl. Stadt Leipzig, Stadtentwicklungsplan, 2003

straßenmanagement aufgewertet werden. Ein Maßnahmenplan Leutzsch wurde erarbeitet und die Aufstellung einer Erhaltungssatzung¹⁹² wurde vorgeschlagen.¹⁹³ Die Erhaltungssatzung für das Gebiet Leutzsch (Beschluss RV Nr.III-1344/03 vom 18.06.2003) ist am 19.07.2003 veröffentlicht worden und damit in Kraft getreten.¹⁹⁴ Der Maßnahmenplan Leutzsch sieht vor, das Stadtteilzentrum am Rathaus in seiner Funktion zu stärken. Unbebaute Grundstücke sollen eine zwischenzeitliche Begrünung erfahren. Es wird geprüft, ob Teilbereiche von Leutzsch als Sanierungsgebiet festgesetzt werden können.¹⁹⁵ Erst dadurch ist der Einsatz von Städtebaufördermitteln möglich.

6.2.10 Akteursstrukturen in der Georg-Schwarz-Straße

6.2.10.1 Quartiersmanagement

Ein Teil der Georg-Schwarz-Straße gehört zum Fördergebiet Urban II (siehe dazu auch Abschnitt 5.4). Die Ausdehnung des Gebietes ist den Karten im Anhang 2 zu entnehmen. Im Rahmen des URBAN II-Förderprogramms zur wirtschaftlichen und sozialen Wiederbelebung von städtischen Gebieten wurde von der Stadt Leipzig für den Leipziger Westen ein Quartiersmanagement eingesetzt. Das Projekt wird aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) kofinanziert. Das Quartiersmanagement wird von einem privaten Träger, der Gesellschaft für Unternehmensberatung und betrieblich angewandte Mathematik mbH - kurz GBM - durchgeführt.¹⁹⁶ Das Quartiersmanagement versteht sich als Koordinator zwischen den Interessengruppen eines Stadtteils und bildet die Schnittstelle zwischen Stadt und Stadtteil. In Leutzsch ist das Quartiersmanagement seit Frühjahr 2003 aktiv. Stadtteilmoderator Herr Habermann ist Ansprechpartner für Ideen, Anregungen und Verbesserungen und unterstützt die Umsetzung von Projekten im Stadtteil.¹⁹⁷ Der Stadtteilmoderator unterstützt den Bürgerverein Leutzsch e. V. bei seiner Arbeit und tritt als ständiger Gast bei den Treffen der Händlergemeinschaft auf. Um die bisherige Tätigkeit des Quartiersmanagements vorzustellen und um über zukünftige Projekte zu

¹⁹² Regelungen zur Erhaltungssatzung, in: BauGB, §172 - §174

¹⁹³ Vgl. Stadt Leipzig, Stadtentwicklungsplan, 2003

¹⁹⁴ Vgl. Stadt Leipzig, Erhaltungssatzung, 2003

¹⁹⁵ Vgl. o.V., Maßnahmenpläne, 2002, S. 47

¹⁹⁶ Vgl. o.V. GBM, Beratung, o.J

¹⁹⁷ Vgl. ZAROF, Forum, 2004, S.1

informieren, ist für April 2005 ein Bürgerforum geplant. Bisher ist das Quartiersmanagement lediglich bei 20 % der befragten Anwohner bekannt.¹⁹⁸

6.2.10.2 Bürgerverein Leutzsch e. V.

Der Bürgerverein Leutzsch e. V. wurde 1994 gegründet, besteht aus ca. 40 Mitgliedern und hat sein Büro im Leutzscher Rathaus. Roman Raschke ist der Vorstandsvorsitzende vom Verein. Der Bürgerverein versteht sich als Anlaufstelle für die Belange der Leutzscher Bürger, als Koordinator aller Akteure in Leutzsch und als Partner der Stadt Leipzig. Die Aufgabenfelder liegen in der Verbesserung der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Situation in Leutzsch. Der Vorsitzende des Bürgervereins organisiert und moderiert die Treffen der Interessengemeinschaft der Händler und arbeitet eng mit dem Quartiersmanagement Leipziger Westen zusammen. Die Stadtteilzeitung - Blickpunkt Leutzsch - wird ebenfalls vom Bürgerverein herausgegeben. Diese Zeitung ist preisfrei und informiert über aktuelle Themen in Leutzsch und die Arbeit des Bürgervereins. Weiterhin bietet diese Zeitung eine Werbepattform für Existenzgründer in Leutzsch. Im Jahr 2004 wurde in Zusammenarbeit mit dem Quartiersmanagement und einiger Händler ein Stadtteilstadtteilfest organisiert. Die Arbeit des Bürgervereins wird von den Anwohnern wahrgenommen. Der Bürgerverein ist bei ca. 75 % der befragten Anwohner bekannt.

6.2.10.3 Interessengemeinschaft der Händler

Einige Händler, welche in der Georg-Schwarz-Straße ein Geschäft betreiben, haben sich zu einer Interessengemeinschaft zusammengeschlossen. An den einmal im Monat stattfindenden Treffen nehmen jeweils ca. 12 Händler, ein Vertreter des Quartiersmanagements und als Moderator der Vorsitzende des Bürgervereins teil. Der Manager des Stadtteilcenters Leutzsch-Arkaden und Vertreter der Stadt konnten bereits als Gäste begrüßt werden. Die Interessengemeinschaft befindet sich in der Entstehungsphase. Eine Organisationsform, konkrete Ziele und eine Aufgabenverteilung konnten bisher noch nicht festgelegt werden. Es wurden aber erste Ideen diskutiert. Die Durchführung eines Stadtteilstadtteilfestes im laufenden Jahr wurde beschlossen. Der Manager der Leutzsch-Arkaden hat seine Zustimmung bekundet, den Innenhof des Einkaufszentrums als Aktionsfläche zur Verfügung zu stellen. Weiterhin konnten drei Studenten für die Erarbeitung eines PR-Konzeptes für die Georg-Schwarz-

¹⁹⁸ siehe Anhang 3 Bewohnerumfrage, S. A3/46

Straße gewonnen werden. Die Arbeit der Händlergemeinschaft wird von den Anwohnern noch nicht wahrgenommen. Nur ca. 23 % der befragten Anwohner wissen, dass sich die Händler zu einer Gemeinschaft zusammengeschlossen haben.¹⁹⁹

6.2.10.4 Grundstückseigentümer

Die Eigentümerstruktur in der Georg-Schwarz-Straße ist als kleinteilig zu bezeichnen. Da die Eigentumsverhältnisse oft kompliziert sind und die Eigentümer nicht in der Stadt wohnen, liegt bisher keine Organisation vor. Parallel zu dieser Arbeit wurden vom Bürgerverein Leutzsch e. V. alle Eigentümer angeschrieben. Dafür war das Einverständnis der Stadt Leipzig notwendig, da die Adressen der Eigentümer nicht frei zugänglich sind. Nach Freigabe der Adressen wurden die Eigentümer von 80 Grundstücken angeschrieben. 40 der Briefe kamen, mit dem Vermerk – Verzogen, ungeöffnet zurück. Es haben sich Eigentümer von 30 Grundstücken gemeldet. Diese Eigentümer bekundeten ihre Gesprächsbereitschaft. Bürgerverein und Quartiersmanagement haben bereits eine Einführungsveranstaltung zur Information der Eigentümer anberaumt.

6.2.10.5 Akteure der Stadtverwaltung

Die Stadtverwaltung muss im Gegensatz zu örtlichen Akteuren den gesamten Stadtraum betrachten, die nachhaltige Entwicklung sichern und dafür Handlungsprioritäten setzen. Bei Akteuren auf Stadtteilebene kann die übergeordnete Betrachtungsweise auf Unverständnis stoßen, da ihnen die Probleme im Stadtteil am wichtigsten sind. Die kontinuierliche Information der Akteure vor Ort über die Ziele der Stadtverwaltung könnte zu mehr Verständnis beitragen.

Wenn man die Georg-Schwarz-Straße in ihrer Gesamtheit betrachtet, sind verschiedene Handlungsfelder erkennbar. Für diese Bereiche sind in der Stadtverwaltung verschiedene Ämter zuständig. Das Amt für Stadtplanung ist für städtebauliche Planungen zuständig, das Amt für Verkehrsplanung koordiniert die Verkehrsströme und das Ordnungsamt ist für die Einhaltung der Regeln im Straßenraum zuständig. Diese Aufzählung beinhaltet nur einen kleinen Teil der Aufgabenteilung. Zusätzlich zur Organisation der Akteure vor Ort scheint auch eine effektive Abstimmung zwischen den Amtsbereichen notwendig zu sein, um die Georg-Schwarz-Straße in ihrer Gesamtheit zu entwickeln.

¹⁹⁹ siehe Anhang 3, Bewohnerbefragung, S. A3/21

Der stellvertretende Amtsleiter des Amtes für Wirtschaftsförderung konnte durch den Bürgerverein für die Belange in Leutzsch interessiert werden. Herr Kutter nimmt als Gast an den Treffen der Händlergemeinschaft teil. Seiner Aussage nach zu urteilen, bestehen seitens der Stadt Leipzig keine Ambitionen, die Georg-Schwarz-Straße ähnlich wie die Eisenbahnstraße²⁰⁰ als Gesamtvorhaben zu entwickeln. Herr Kutter gab die Empfehlung, ein schlüssiges Konzept zur Straße zu erarbeiten und appellierte an das Durchsetzungsvermögen der Akteure vor Ort.²⁰¹

Herr Dr. Dietze vom Stadtplanungsamt hat im Interview seine Bereitschaft geäußert, die geplanten Gespräche mit den Grundeigentümern fachlich zu begleiten.²⁰²

Die Sachgebietsleiterin Altwest, Frau Reichstein, gab in einem Gespräch an, dass seitens der Stadt bereits versucht wurde, die Händler in der Straße zur Mitarbeit zu aktivieren. Sie rät der Händlergemeinschaft, die Erfahrungen der IG Lindenauer Markt zu nutzen. Sie selbst hat früher gern die Georg-Schwarz-Straße zum Flanieren und Einkaufen genutzt.

6.2.10.6 Mitwirkungsbereitschaft weiterer Akteure

Im Zuge der Umfragen wurden verschiedene Akteure nach ihrer aktiven Mitwirkungsbereitschaft befragt.

77 % der befragten Anwohner glauben, dass ihr Wohnumfeld durch die Mitarbeit aller Bürger verbessert werden kann. An einer Aktion zur Verbesserung des Wohnumfeldes würden 70 % teilnehmen. Für städtebauliche Planungen, die das direkte Wohnumfeld betreffen, interessieren sich 86 % der Befragten, aber nur 32 % fühlen sich ausreichend informiert. 68 % der befragten Anwohner möchten bei städtebaulichen Planungen für ihr Wohnumfeld mehr beteiligt werden. An einer Bürgerbeteiligung haben bisher aber nur 20 % teilgenommen.

Unter den Schülern sind ca. 52 % bereit, an einer Aktion zur Verbesserung des Schulumfeldes teilzunehmen.

²⁰⁰ In der Eisenbahnstraße wurden verkehrsberuhigende Maßnahmen durchgeführt. Für die Straßenbahn wurde ein separates Gleisbett angelegt. Der ruhende Verkehr wurde geordnet. Straßenbelag und Gehwege wurden erneuert.

²⁰¹ siehe Anhang 6 Protokolle, S.A6/6

²⁰² vgl. Reichenstein/Dietze, Interview Reichenstein, 2005, S.A6/2

Die Mitwirkungsbereitschaft der Händler außerhalb der Händlergemeinschaft ist dagegen als eher gering einzuschätzen. Die Händler wirkten im Gespräch oft resigniert und erwarten Initiativen von der Stadt oder vom Bürgerverein. In zehn Geschäften konnten keine Angaben zur Mitwirkungsbereitschaft gemacht werden. Von sieben Gewerbetreibenden wurde die Mitarbeit in der Händlergemeinschaft abgelehnt. Während der Befragung konnte aber auch ein neues Mitglied für die Händlergemeinschaft akquiriert werden und drei weitere Händler zeigten sich kooperativ.

6.2.10.7 Geschäftsstraßenmanagement

Für die Georg-Schwarz-Straße liegt eine Analyse²⁰³ zum Einsatz eines Geschäftsstraßenmanagements vor. Diese Analyse bezieht sich ausschließlich auf den Bereich zwischen Weinbergstraße und Hans-Driesch-Straße. Die Untersuchung sollte aufzeigen, ob sich dieser Bereich als potenzielles Zentrum für den Einsatz eines Geschäftsstraßenmanagements eignet. Die Analyse ergab, dass ein Geschäftsstraßenmanagement nicht Erfolg versprechend ist. Gründe dafür sind die problematische städtebauliche und verkehrliche Situation, Trading Down-Tendenzen, zu wenig Geschäfte und Ansprechpartner, keine Entwicklungs- und Aktionsflächen und Konkurrenz durch das neue Stadtteilzentrum.

Die Georg-Schwarz-Straße in Leutzsch ist insgesamt als Straßenzentrum von Leutzsch zu betrachten. Es werden ca. 60 kleine Ladenlokale im gesamten Straßenverlauf betrieben. Vor diesem Hintergrund scheint es nicht sinnvoll, die Analyse für den Einsatz des Geschäftsstraßenmanagements nur auf einen Bereich, der lediglich formal als Stadtteilzentrum ausgewiesen ist, zu beschränken. Zwar ist der Geltungsbereich eines Geschäftsstraßenmanagements immer begrenzt, dieser sollte sich aber nicht auf einen Bereich mit lediglich sieben Geschäften beschränken. Die Gründe für eine Ablehnung sind wenig verständlich, da gerade traditionelle Geschäftslagen wie die Georg-Schwarz-Straße ein kompetentes, ganzheitliches Management benötigen. Die benannten Problemfelder können nicht als einzigartig bezeichnet werden, sondern sind regelmäßig anzutreffen. Geschäftsstraßenmanagement beschränkt sich nicht auf das Managen einer funktionierenden Geschäftsstraße, sondern umfasst vor allem den Aufbau von Kommunikations- und Kooperationsstrukturen zwischen den Akteuren vor Ort. Weiterhin sind Strategien zur Lösung vorhandener Probleme zu erarbeiten und umzusetzen. Es konnte festgestellt werden, dass die Daten der Analyse bereits

²⁰³ Vgl. Behling/Bauer, Geschäftsstraßenmanagement Leipziger Westen, 2004, S.1-12

nicht mehr aktuell sind. Die Kommunikationsstrukturen im Stadtteil und auch in der Straße haben sich seit 2002 entscheidend verbessert. Durch die Einbindung privater Eigentümer besteht nun die Chance, private Grundstücke für Zwischennutzungen zu aktivieren. Ein professionelles Geschäftsstraßenmanagement für die gesamte Straße ist als sinnvoll anzusehen.

6.3 Zwischenbilanz

Zusammenfassend kann man feststellen, dass die Georg-Schwarz-Straße in Leutzsch hauptsächlich durch ihre Industrievergangenheit geprägt wurde und bis Anfang der 90er Jahre immer eine attraktive Geschäftsstraße war. Heute zeigen sich hingegen Defizite in der Bausubstanz, in der Verkehrssituation und in der Gestaltung des öffentlichen Raumes. Die Georg-Schwarz-Straße vermittelt keinen attraktiven Gesamteindruck. Die Aufenthalts- und Erlebnisqualität sind als gering einzuschätzen. Laden- und Wohnungsleerstand sind als Folgen zu erkennen.

Akteursstrukturen sind vorhanden bzw. befinden sich in der Entstehung. Eine Schlüsselposition in der Vernetzung der Akteursgruppen nimmt der Vorsitzende des Bürgervereins ein. Potenziale können in der Mitwirkungsbereitschaft der Anwohner gesehen werden. Alle Aktivitäten im Stadtteil werden durch das Quartiersmanagement unterstützt.

Für die weitere Bearbeitung werden folgende Annahmen zugrunde gelegt. Eine Aufwertung der Straße, dem Beispiel der Eisenbahnstraße in Leipzig folgend, ist von der Stadt Leipzig bisher nicht geplant. Bei der Betrachtung des Wohnungsmarktes in Leipzig (es stehen 50.000 WE leer) muss davon ausgegangen werden, dass beim derzeitigen Wohnungsüberangebot private Investitionen zur grundlegenden Sanierung der vorhandenen Altbausubstanz ausbleiben werden. Mit der schnellen Umsetzung der Bebauungspläne zur Ergänzung der Blockstrukturen durch Neubauten kann nicht gerechnet werden. Die Fassaden des Straßenzuges haben den Status der Erhaltungspriorität. D. h. das Gesamtensemble soll erhalten bleiben. Von flächenhaften Abrissmaßnahmen kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgegangen werden. Die Georg-Schwarz-Straße befindet sich nur zum Teil im Urban II-Gebiet. Eine darüber hinausgehende Gebietsausweisung für Maßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung liegt nicht vor. Die Verkehrssituation wird sich kurzfristig nicht

ändern. Die weitere Bearbeitung orientiert sich vor allem an der Aufwertung des Straßenraumes aber auch an der Stärkung der Handelsfunktion, da diese besonders zur Belebung einer Straße beiträgt.

6.4 Revitalisierung der Georg-Schwarz-Straße in Leipzig-Leutzsch

6.4.1 Leitgedanken

Vor Beginn der Revitalisierung der Georg-Schwarz-Straße stellt sich zuerst die Frage, was kann aus dieser Straße werden? Die Georg-Schwarz-Straße war bis 1989 eine beliebte Geschäftsstraße. Die Straße steht heute in Konkurrenz zur Innenstadt und zu großen Einkaufszentren wie den Saalepark und das Alleecenter. Die Innenstadt vermittelt Einkaufserlebnis und städtisches Flair. Die Einkaufszentren sind genau für Kundenbedürfnisse konzipiert. Dabei sind aber auch Nachteile zu erkennen. Die Atmosphäre in künstlichen Einkaufswelten ist austauschbar. Die Innenstadt vermittelt Anonymität und kaum Möglichkeiten zur Grundversorgung. Die Georg-Schwarz-Straße kann mit den Vorzügen der Innenstadt und den Einkaufszentren nicht konkurrieren.

Die Entwicklungschance für die Straße besteht darin, die genannten Schwächen als Ansatzpunkt zu nutzen und die Georg-Schwarz-Straße in dieser Nische zu positionieren. Der Entwicklungsprozess der Straße kann sich dabei an dem Gedanken des Anfangszitates „*Empfindsamkeit für das einfache Besondere*“ orientieren. „Leutzsch fürs tägliche Leben, zum Entspannen und Erholen, als Grundlage, Zufluchtsort, Heimat und Ausgangspunkt, anderes woanders zu erleben und mitbringen zu können.“²⁰⁴ Denn gerade Orte, welche Einfachheit und Besonderheit vermitteln sind selten geworden.

Entwicklungspotenziale hat die Georg-Schwarz-Straße als Nahversorgungszentrum, Dienstleistungsstandort und als Stadtteiltreffpunkt. Dabei sollte sich die Entwicklung der Georg-Schwarz-Straße zuerst an den Interessen der Anwohner, Gewerbetreibenden und Eigentümer im Stadtteil orientieren.

Die Versorgung mit Grundnahrungsmitteln wird bereits von den Handelsketten gedeckt. Die Nische für kleine Läden ist im Fachgeschäfts- und Dienstleistungssektor zu sehen. Der Vorteil liegt in der persönlichen Beratung, die beim Selbstbedienungseinkauf nicht gegeben ist. Gerade ältere Menschen schätzen das persönliche Beratungsgespräch. Im Hinblick auf die demografische Entwicklung könnten sich diese Kompetenzen als Vorteil

²⁰⁴ Brunner/Fries, Leutzsch, 1995, S. 15

erweisen. Das Angebot sollte durch gastronomische Einrichtungen und durch kulturelle Angebote ergänzt werden.

Die aufgezeigten Defizite in der Georg-Schwarz-Straße erweisen sich bei genauerer Betrachtung als Entwicklungschance. Leerstehende Läden und Brachflächen bieten Raum für unkonventionelle Ideen. Die Notwendigkeit in der Straße etwas zu ändern, ist vielen Akteuren bewusst. Die vorhandenen Probleme weckten die Initiative zum gemeinsamen Handeln. Vor diesem Hintergrund ist alles vorstellbar und vieles machbar.

6.4.2 Ableitung von Handlungsfeldern

In den vorangegangenen Kapiteln wurde deutlich, dass die Revitalisierung von Hauptstraßen, wie die Georg-Schwarz-Straße, auf Grund der verschiedenen Problemfelder, der Funktionsmischung und der Akteursstruktur nur als Gesamtaufgabe erfolgen kann. Eine Verbesserung der Georg-Schwarz-Straße als Wohnumfeld und als Handelsstandort scheint ohne eine Aufwertung des öffentlichen Raumes nicht möglich zu sein. Die Aufwertung des öffentlichen Raumes ist aber stark an die Mitwirkungsbereitschaft der Gebäudeeigentümer, Händler und auch der Anwohner selbst gekoppelt. Ebenso ist es wichtig, dass der Aufwertungsprozess von außen positiv wahrgenommen wird. An Hand der bereits dargelegten Ausgangssituation in der Georg-Schwarz-Straße ergeben sich folgende Handlungsfelder.

- Organisation der Akteure
- Öffentlicher Raum
- Verkehr
- Gewerbestandort
- Öffentlichkeitsarbeit
- Wohnen

Das Handlungsfeld Verkehr ist der Zuständigkeit der Stadt Leipzig zuzuordnen. Der Einfluss privater Akteure ist dabei als gering einzuschätzen. Der Bereich Wohnumfeld kann als Folge der Aufwertung des öffentlichen Raumes und der Verbesserung der Nahversorgung positiv beeinflusst werden und wird im Folgenden nicht separat betrachtet.

6.4.3 Zielformulierung

Da die Revitalisierung einer Straße als langfristiger Prozess aufzufassen ist, scheint es sinnvoll, zuerst Hauptziele festzulegen. Diese Ziele dienen später der Planung als Rahmen, Koordination und der Kontrolle aller Aktivitäten im Revitalisierungsprozess. Bei der Definition der Ziele wurde Wert darauf gelegt, dass diese auch durch die

Akteure vor Ort erreicht werden können. Zur Überprüfung der genannten Ziele sollten Indikatoren festgelegt werden (z. B. Umsatzwachstum, Anzahl der Geschäfte, innerstädtischer Zuzug usw.).

Ziel	Zeithorizont
Wir-Gefühl von Händlern, Anwohnern und Hauseigentümern stärken!	kurzfristig
Erweiterung und Vernetzung vorhandener Organisationsstrukturen!	kurz - mittel
Schrittweise Aufwertung des öffentlichen Raumes!	kurz - lang
Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort stärken!	mittel - lang
Innen- und Außenwirkung der Straße verbessern!	mittelfristig
kurzfristig - 1 Jahr , mittelfristig - 1 - 3 Jahre, langfristig bis 3 - 5 Jahre	

Tabelle 3: Zielformulierung

6.4.4 Handlungsoptionen für die Revitalisierung

6.4.4.1 Maßnahmenkatalog

In nachfolgender Tabelle 4 ist eine Auswahl von möglichen Maßnahmen zur Aufwertung der Georg-Schwarz-Straße dargestellt. Diese resultieren aus den oben festgestellten Defiziten. Die Durchführung und die Ziele werden dann konkretisiert.

Organisation der Akteure	Öffentlicher Raum	Verkehr
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vernetzung der Akteure ▪ Aufbau einer selbst tragenden Organisationsstruktur <li style="text-align: center;">↓ ▪ Quartiersmanagement? ▪ Geschäftsstraßenmanagement? ▪ Business Improvement District? 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaufensterwettbewerb ▪ Straßenbegrünung ▪ Ordnung und Sauberkeit ▪ Straßensondernutzung ▪ Gestaltung Erdgeschosszone ▪ Brachflächengestaltung ▪ Fassadengestaltung ▪ Weihnachtsbeleuchtung ▪ Stadtteilcafe/Stadtteilladen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Querungshilfen ▪ ordnen des ruhenden Verkehrs ▪ Geschwindigkeitsbegrenzung
Gewerbestandort	Öffentlichkeitsarbeit	Wohnen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ladenübergreifender Service ▪ Zwischennutzungen ▪ Gewerberaubörse ▪ Leerstandsmanagement ▪ Wochenmärkte 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtteilstfest ▪ Pressearbeit ▪ Kundeninformationen ▪ Logo-Wettbewerb 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltung der Höfe ▪ Selbstnutzerprogramm ▪ altengerechtes Wohnen ▪ Freiräume schaffen

Tabelle 4: Maßnahmenkatalog

6.4.4.2 Handlungsfeld – Organisation der Akteure

Für die langfristige Entwicklung der Georg-Schwarz-Straße ist eine zielgerichtete Zusammenarbeit aller Akteure notwendig, aber auch ein professionelles Management. Die Ausgangssituation ist in nachfolgender Abbildung 9 dargestellt. Die Pfeile verdeutlichen die Richtung des Informationsflusses.

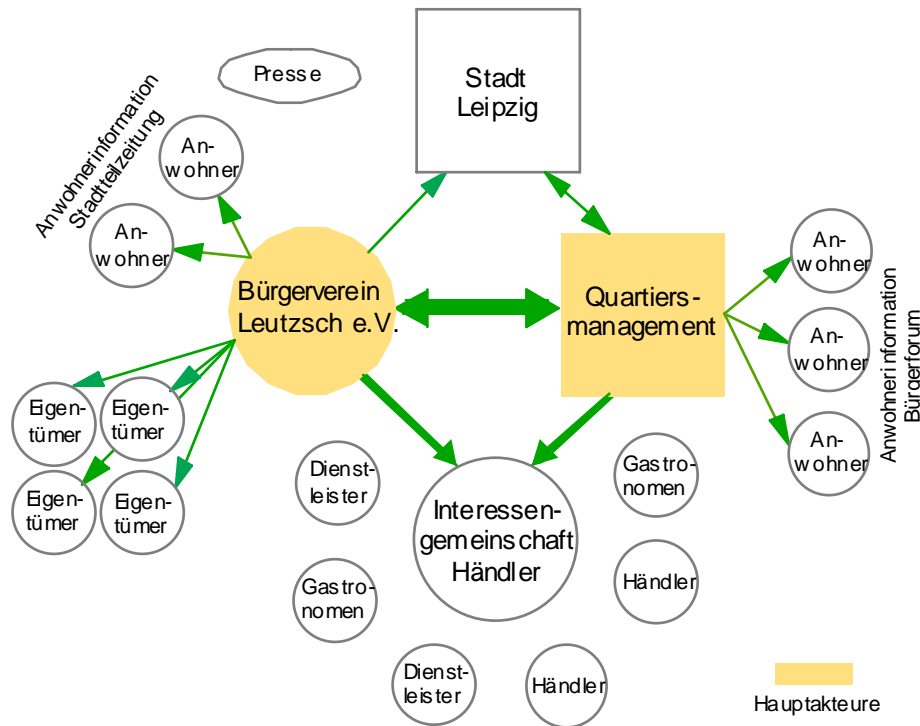


Abbildung 9: **Kommunikationsstruktur, Ist-Situation**²⁰⁵

Der Bürgerverein Leutzsch e. V. und das Quartiersmanagement nehmen Rolle der Hauptakteure ein. Sie bilden die Schnittstelle zwischen allen Akteuren und sorgen für den Informationsaustausch. Die Händlergemeinschaft besteht bisher aus 12 Gewerbetreibenden und Händlern. Die Eigentümer wurden angeschrieben und zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Aus der Darstellung können nun weitere Aufgaben abgeleitet werden.

Der Bürgerverein sollte den Kontakt zu den Anwohnern aktivieren, die im Rahmen der Bewohnerumfrage ihre Mitwirkungsbereitschaft bekundet haben. Weiterhin ist der Kontakt zur Presse herzustellen. Die Informationsveranstaltung für die Grundeigentümer wird durchgeführt. Eine Befragung der Eigentümer zu Meinungen über Prozessablauf, Organisations- und Finanzierungsformen, Management und

²⁰⁵ eigene Darstellung

Vermarktung sollte in schriftlicher Form²⁰⁶ durchgeführt werden. Die Auswertung dient dann als Grundlage für die Gestaltung des weiteren Prozessablaufes.

Die Händlergemeinschaft trifft sich zurzeit unter der Leitung des Bürgervereins Leutzsch e. V. Die Händler und Gewerbetreibenden sollten sich zukünftig als eigenständige Interessengruppe formieren, Ziele definieren und erste Aufgaben übernehmen. Der Informationsfluss zum Bürgerverein und zum Quartiersmanagement muss dabei erhalten bleiben. Weiterhin sollte für die Leitung der Gesprächsrunden ein Moderator aus der Händlergemeinschaft gewonnen werden. Die Gesprächsrunden wurden bisher in privater Atmosphäre durchgeführt. Dies ist in der Anfangsphase zum Aufbau gegenseitigen Vertrauens sinnvoll. Jetzt sind jedoch konkrete Aufgaben zu bearbeiten. Dafür ist Arbeitsatmosphäre zu schaffen (Arbeitsraum statt Gasträum). Die erste Aktivität für die Händlergemeinschaft kann darin bestehen, den Kontakt zu anderen Gewerbetreibenden herzustellen und diese von einer Zusammenarbeit zu überzeugen. Dabei muss keine aktive Mitarbeit im Verein angestrebt werden. Durch ständige Information der einzelnen Gewerbetreibenden über die geplanten Aktivitäten der Händlergemeinschaft ist Überzeugungsarbeit, für eine aktive Beteiligung an konkreten Aktionen zu leisten. Die Auswertung der Händlerbefragung kann erste Anhaltspunkte über die Mitwirkungsbereitschaft der Gewerbetreibenden geben.

Die Eigentümerinteressen müssen ebenfalls gebündelt werden. Dabei ist der Zusammenschluss in einer Interessengemeinschaft analog der Händlergemeinschaft anzustreben. In der Anfangsphase kann der Vorsitzende des Bürgervereins Leutzsch e. V. die Rolle des Moderators übernehmen. Regelmäßige Treffen sind notwendig, um gegenseitiges Vertrauen aufzubauen. Die Möglichkeiten der Eigentümer, sich in den Revitalisierungsprozess einzubringen, können bei diesen Treffen herausgearbeitet werden, Ziele werden definiert und erste Aufgaben bearbeitet. Die Ergebnisse der Treffen sind zu protokollieren, um auch nicht anwesende Eigentümer kontinuierlich zu informieren.²⁰⁷ Die Protokollierung der Treffen und die Verteilung der Protokolle an Abwesende haben sich bei der Händlergemeinschaft bewährt.

Das nachfolgende Modell (Abbildung 10) zeigt eine vernetzte Akteursstruktur, welche kurzfristig angestrebt werden sollte. Die Interessen der einzelnen Gruppen bezüglich des Revitalisierungsprozesses sind unterschiedlich. Darum sollten in dieser Phase noch

²⁰⁶ Vgl. Franke, Milzkott, Ludwig, Modell für Geschäftsstraßen, 2004, S.41

²⁰⁷ Vgl. Franke, Milzkott, Ludwig, Modell für Geschäftsstraßen, 2004, S.25

keine übergeordneten Ziele definiert werden. Wichtiger scheint es, dass die einzelnen Gruppen zuerst Gruppenziele festlegen, die dann später in ein Gesamtkonzept eingebunden werden. Dieses Vorgehen scheint notwendig, da die Interessengruppen noch keinen einheitlichen Status besitzen. Der Bürgerverein hat zurzeit einen Organisations- und Informationsvorsprung und kann seine Interessen, die sich nicht immer mit denen der Händler und Gewerbetreibenden decken, besser durchsetzen. Dieses Ungleichgewicht könnte den Organisationsprozess stören.

Das Quartiersmanagement hat in diesem Modell seine Hauptaufgabe, den Aufbau von personellen Strukturen im Stadtteil Leutzsch erfüllt und kann nun erste geplante Projekte unterstützen. Kleine Aufgaben, die einen schnellen sichtbaren Erfolg hervorbringen, sind in der Startphase für die Motivation der Akteure wichtiger als langwierige Abläufe ohne garantiertes Ergebnis. Die Tätigkeit des Quartiersmanagements ist aber grundsätzlich als vorübergehend zu betrachten.

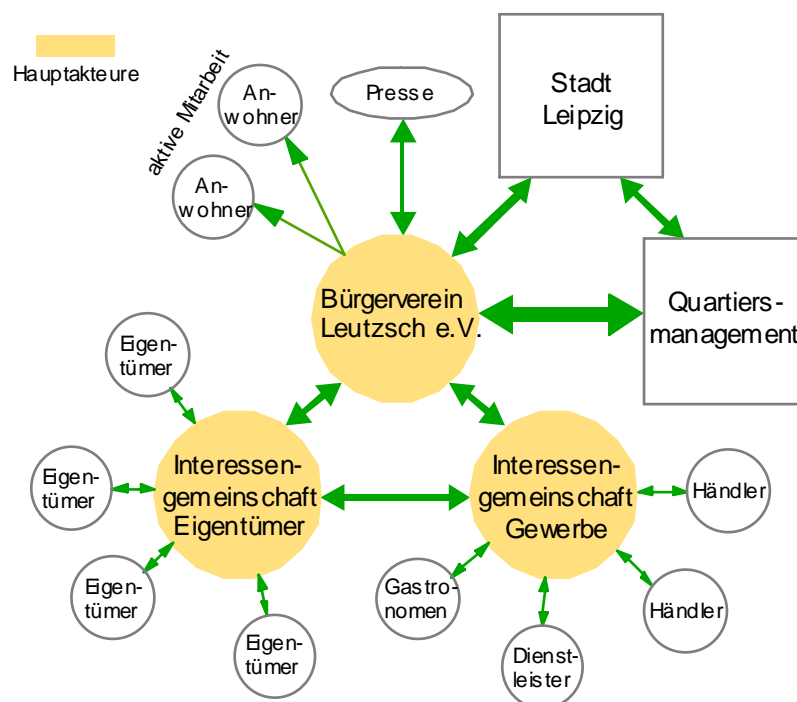


Abbildung 10: **Kurzfristiges Organisationsziel: Vernetzung aller Akteure**²⁰⁸

Mittelfristig ist eine geordnete Organisationsstruktur mit einem professionellen Management notwendig. Die bisherige Arbeit der Vereine und Interessengruppen war ehrenamtlich. Die Komplexität einer Straßenrevitalisierung erfordert zur Durchsetzung

²⁰⁸ eigene Darstellung

von strategischen Maßnahmen ein fachkompetentes, hauptamtliches Management. Die Interessengruppen der Gewerbetreibenden, der Anwohner und der Eigentümer können in ein Managementmodell eingebunden werden. Die Einzelziele der Gruppen werden dabei diskutiert und aufeinander abgestimmt. Das nachfolgend vorgestellte Modell enthält Komponenten des im Abschnitt 4.2 beschriebenen Geschäftsstraßenmanagementmodells. Die Lenkungsgruppe strukturiert, koordiniert und kontrolliert die Umsetzung von strategischen Maßnahmen. Ein regelmäßig durchzuführender Ideenpool übernimmt die Schnittstelle zu unorganisierten, aber interessierten Anwohnern, Gewerbetreibenden und Eigentümern. Dabei werden Informationen über laufende Projekte weitergeleitet, Probleme diskutiert und Ideen für Lösungsansätze gesammelt. Die Stadt Leipzig wurde nicht direkt in die Lenkungsgruppe eingebunden, da für die Georg-Schwarz-Straße in Leipzig-Leutzsch eine selbst bestimmende Organisationsform angestrebt wird. D. h. Entscheidungen, die die Stadtteilebene betreffen, sollten auch auf Stadtteilebene getroffen werden können. Übergeordnete Interessen müssen dabei aber gewahrt bleiben. Deshalb sollten geplante Projekte direkt über die Schnittstelle zur Stadt Leipzig abgestimmt oder im Ideenpool öffentlich diskutiert werden. Die Arbeitsgruppen bereiten die Ideen aus dem Ideenpool auf und setzen geeignete Maßnahmen um. Zur fachlichen, projektbezogenen Unterstützung können externe Berater hinzugezogen werden.

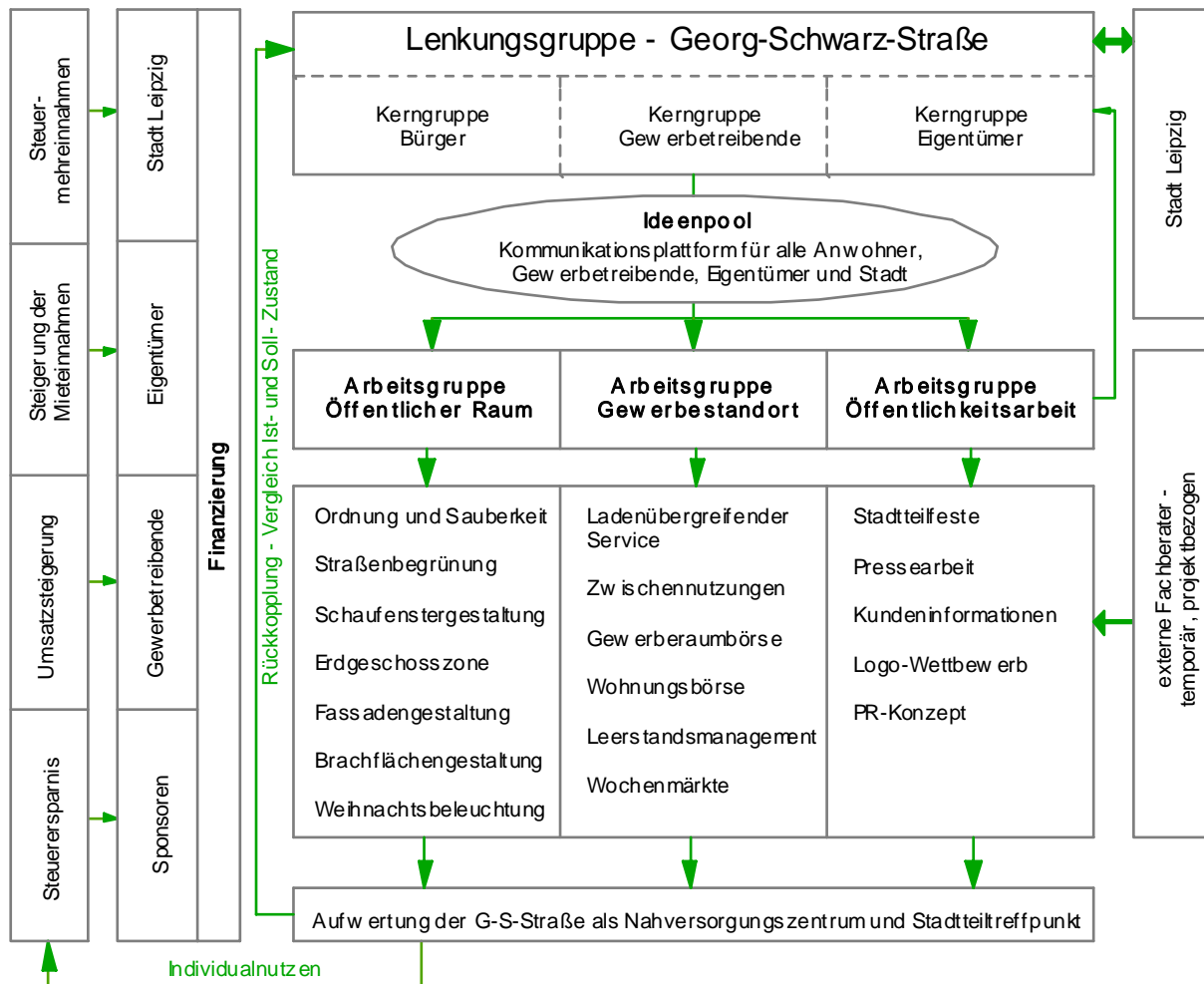


Abbildung 11: **Mittelfristiges Organisationsziel: Standortgemeinschaft**²⁰⁹

Für den Prozessablauf ist ein Maßnahmenplan und ein Zeit- und Finanzierungsplan zu erarbeiten. Weiterhin muss genau festgelegt werden, wann gestellte Ziele erreicht worden sind. Dafür sind geeignete Indikatoren festzulegen, die jederzeit eine Überprüfung der Ziele ermöglichen. Es empfiehlt sich, die durch diese Arbeit begonnenen Umfragen in regelmäßigen Zeitabständen zu wiederholen. Dadurch kann festgestellt werden, ob die erreichten Ergebnisse von Anwohnern und Gewerbetreibenden auch als reale Verbesserungen angesehen werden.

Für die Standortgemeinschaft kann ein Verein gegründet werden. Die Rechtsform des Vereines ist eine kostengünstige, flexible und haftungsrechtlich sichere juristische Person. In der Vereinssatzung können alle notwendigen Regelungen festgelegt werden.

²⁰⁹ eigene Darstellung

Der Verein wird dabei nicht gemeinnützig ausgelegt, sondern unterliegt wie jedes Unternehmen der Steuergesetzgebung.²¹⁰

Während der Händlertreffen konnte festgestellt werden, dass die Bereitschaft zur persönlichen Mitarbeit bei allen Teilnehmern vorhanden ist. Die Bereitschaft zur finanziellen Beteiligung hingegen ist als eher gering einzuschätzen. Dass eine finanzielle Beteiligung an geeigneten strategischen Maßnahmen auch zur Umsatzsteigerung beitragen kann, ist vielen Gewerbetreibenden noch nicht bewusst. Für die Anschubfinanzierung des Modells scheint es daher sinnvoll, zuerst Fördermittel zu akquirieren. Für die Einrichtung eines Managementbüros und für bedarfsgerechte Beratung der Geschäftleute könnten Fördermittel der Urban II–Initiative genutzt werden.²¹¹

Langfristig ist das Modell jedoch für eine finanzielle Trägerschaft der Nutznießer ausgelegt. Strategische Maßnahmen sind dann auf die finanziellen Möglichkeiten der Eigentümer und Gewerbetreibenden abzustimmen. Die Anwohner werden nicht finanziell, sondern durch freiwillige Mitarbeit bei der Umsetzung von konkreten Projekten beteiligt.

Zu berücksichtigen ist, dass nicht alle Gewerbetreibenden und Eigentümer bereit sein werden, sich diesem Organisationsmodell anzuschließen. Von den positiven Effekten einer Revitalisierung kann aber keiner ausgeschlossen werden. Eine Lösung dafür stellt das im Abschnitt 4.3 beschriebene Business Improvement District-Modell dar. Das klassische BID-Modell trägt sich durch Zwangsabgaben von Eigentümern und Gewerbetreibenden. Dadurch wird eine breite finanzielle Basis erzeugt. Die Erfahrungen Nordamerikas haben aber auch gezeigt, dass das Modell nicht auf alle Stadtteile anwendbar ist. In Nebenzentren sind die Problemfelder meist ausgeprägter als im Stadtzentrum. Die Voraussetzungen für eine erfolgreiche BID-Gründung aus eigener Kraft sind meist nicht vorhanden. Das finanzielle Potenzial der Gewerbetreibenden und Eigentümern in der Georg-Schwarz-Straße wird nach Auswertung der Händlerumfrage und nach Gesprächen mit den Gewerbetreibenden der Interessengemeinschaft, welche z. T. auch Grundeigentümer sind, als gering eingeschätzt. Eigentümer, die ihre Gebäude saniert haben, können die Kreditkosten kaum durch die geringen Mieteinnahmen decken. Gewerbetreibende haben sich so

²¹⁰ Vgl. Franke, Milzkott, Ludwig, Modell für Geschäftsstraßen, 2004, S. 25

²¹¹ Vgl. Mitteilung der Kommission, 2000, S. 14

geäußert, dass das laufende Geschäft oft gerade kostendeckend ist. Unter diesen Voraussetzungen scheint eine BID-Gründung zum jetzigen Zeitpunkt ohne den Einsatz von Fördermitteln nicht Erfolg versprechend. Auch sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Legitimation einer Zwangsabgabe in Sachsen noch nicht geschaffen worden. Das nordrhein-westfälische Modell, bei dem die Anfangsphase einer Immobilien- und Standortgemeinschaft mit bis zu 200.000 EUR vom Land gefördert wird, wäre denkbar.

Das vorgestellte mittelfristige Organisationsziel kann zur Stärkung des Standortes, Georg-Schwarz-Straße in Leutzsch beitragen und so die Voraussetzungen für eine spätere BID-Gründung schaffen.

6.4.4.3 Handlungsfeld – Öffentlicher Raum

Durch erste Maßnahmen zur Aufwertung des Straßenraumes sollte ein schnell sichtbares Ergebnis erzielt werden und wenig finanzieller Aufwand verursacht werden. Die Maßnahmen sollten zu einer Stärkung des Wir-Gefühls beitragen und die Erkenntnis wecken, dass eine aktive Beteiligung sinnvoll sein kann.

Die Händlergemeinschaft möchte als erste Aufgabe einen *Schaufensterwettbewerb* durchführen. Durch diese Aktion können auch Gewerbetreibende aktiviert werden, die für Vereinsarbeit nicht bereit sind. Die Bewertung der Gestaltung kann dann durch die Anwohner erfolgen. Die Prämierung des besten Fensters kann z. B. an einem „langen“ Samstag erfolgen. Das Ziel besteht darin, einen Anreiz zu schaffen, die Straße zu besuchen. Der finanzielle Aufwand wird als gering eingeschätzt, da die Schaufenstergestaltung bisher auch durchgeführt werden musste.

Für eine temporäre *Straßenbegrünung* wird für den Frühling die Aktion „Blumenkasten“ vorgeschlagen. Jeder Haushalt in der Georg-Schwarz-Straße in Leutzsch und jeder Gewerbetreibende bekommt eine Tüte Samen der roten Kapuzinerkresse. Diese sollen zur Straße hin sichtbar in einem Blumenkasten oder in einen Blumentopf ausgesät werden. Diese Aktion zielt darauf ab, den Straßenraum im Frühsommer mit roten Akzenten zu beleben. Das Aufgehen der Saat, das Wachstum und die Blüte der Pflanzen sollen den Revitalisierungsprozess in der Georg-Schwarz-Straße symbolisieren und verdeutlichen, dass Ergebnisse nicht sofort zu erwarten sind. Die Kosten für die Blumensamen belaufen sich auf ca. 200 EUR. Das Aufstellen von

Blumencontainern an Geschäften ist nicht gebührenpflichtig.²¹² Die Aktion sollte von der Tagespresse angekündigt und begleitet werden.

Der Punkt *Ordnung und Sauberkeit* bietet ebenfalls Möglichkeiten, Gewerbetreibende und Anwohner zum Mitmachen zu aktivieren. Plakate, welche überall in der Straße angebracht sind, können zusammen beseitigt werden. Die zugewetzten Schaufenster der 27 unsanierten Ladeneinheiten könnten mit Szenen der früheren Geschäftstätigkeit in diesen Läden, gestaltet werden. Die Gestaltung könnten die Schüler der Mittelschule im Rahmen eines Schulprojektes übernehmen. Durch diese Aktion kann der Straßenraum aufgewertet werden. Das gemeinsame Arbeiten ermöglicht Kommunikation zwischen den Akteuren und fördert den Aufbau von Nachbarschaftsnetzwerken.

Die Gespräche mit den Gewerbetreibenden haben gezeigt, dass der Raum vor den Geschäften von den Händlern gepflegt wird und gern für Warenauslagen genutzt wird. Die Warenauslagen vor den Geschäften wirken sich positiv auf die Gestaltung des Straßenraumes aus. Passanten werden zum Hinschauen angeregt und verlangsamen dabei ihr Fortbewegungstempo. Ein Beispiel der Stadt Dessau zeigt, dass durch die Kooperation mit der Stadt eine Reduzierung der Kosten von 20 DM auf 5 DM für Straßensondernutzung erreicht werden konnte. Die Straßen wurden dadurch bunter und vielfältiger.²¹³

Die bisher dargestellten Maßnahmen können kurzfristig umgesetzt werden. Mittelfristig orientierte Handlungsoptionen werden nachfolgend vorgestellt.

Die Auswertung der Umfragen hat ergeben, dass als größtes Defizit im Straßenraum die unsanierten Gebäude angesehen werden. Von einer Grundsanierung der betreffenden 47 Gebäude kann mittelfristig nicht ausgegangen werden. Die Erdgeschosszone ist beim Passieren der Straße besonders im Blickfeld. Eine farbliche, temporäre Gestaltung der Erdgeschosszonen kann eine erste Aufgabe der Eigentümergemeinschaft sein. Auch die Begrünung der Erdgeschosszone ist, wie das Beispiel der William-Zipperer-Straße²¹⁴ zeigt, eine Gestaltungsmöglichkeit. Durch die Beteiligung aller Eigentümer könnte sich ein grünes Band durch die Straße ziehen. Die unsanierten Fassaden werden in kurzer Zeit verdeckt. Die Kosten für die Pflanzen sind

²¹² Vgl. Stadt Leipzig, Sondernutzungssatzug, 1999, S. 7

²¹³ Vgl. Lembcke, Attraktive Geschäftsstraßen, 1998, S. 78

²¹⁴ Siehe Anlage 1, Abbildungen und Fotos, Begrünung in der William-Zipperer-Straße, S. A1/3

gering (ca. 5,00 EUR/Stck.) und können von den Eigentümern übernommen werden. Diese Maßnahme wertet den Straßenraum nicht nur optisch, sondern auch ökologisch auf. Die Fassadenbegrünung hatte besonders in der Gründerzeit ihren Höhepunkt.²¹⁵ Das gründerzeitliche Ambiente könnte durch die Begrünung der Erdgeschosszone unterstrichen werden.

Temporäre Gestaltungsmöglichkeiten für *Fassaden und Brachflächen* wurden bereits im Abschnitt 5.2.1 beschrieben. Zur Fassadengestaltung ist anzumerken, dass hier von einer kosmetischen Gestaltung der Putzfassaden bzw. Reinigung der Klinkerfassaden gesprochen wird, die natürlich eine Gebäudesanierung nicht ersetzen kann. Da aber davon ausgegangen werden muss, dass die Gebäude mittelfristig nicht alle saniert werden können, sind diese Maßnahmen als Zwischenlösung anzusehen, die als Katalysatoren die Wiederbelebung der überalterten Straße in Gang setzen können. Das Straßenbild kann dadurch auf einfache Weise verbessert werden. Typisch für die Gründerzeit waren auch Werbeplakate, die auf Brandwände gemalt wurden.²¹⁶ Im Straßenverlauf bieten sich ca. sechs offene Brandwände für diese Gestaltung an.

Die Brachfläche zwischen William-Zipperer-Straße und Georg-Schwarz-Straße könnte im Straßenraum die Funktion einer Ruhezone übernehmen und sollte begrünt werden. Für die Umgestaltung ist die Mitwirkungsbereitschaft von ca. 5 Eigentümern erforderlich. Die Zwischennutzung kann über Gestattungsvereinbarungen geregelt werden. Die Flächen Georg-Schwarz-Straße/An der Lehde ist z. T. begrünt. Diese könnten in Zusammenarbeit mit den örtlichen Kleingartenvereinen geordnet werden.

Für eine künstlerische Gestaltung des Straßenraumes wird eine Kooperation mit Architekturstudenten der HTWK und Studenten der HGB Leipzig vorgeschlagen. Die Gestaltung sollte sich dabei dem historischen Kontext der Straße anpassen. Für die Aufwertung der Brachflächen könnten Urban II-Fördermittel eingesetzt werden.

Auf einem Foto von 1930 ist zu erkennen, dass die Geschäfte früher mit Rollmarkisen ausgestattet waren. Einige Geschäfte besitzen solche Markisen heute noch. Diese Tradition könnte in der Georg-Schwarz-Straße wieder aktiviert werden. Das Straßenbild würde durch die farblichen Akzente belebt werden und die Straße hebt sich dadurch von anderen Geschäftsstraßen ab. Die Finanzierung dieser Maßnahmen kann jedoch

²¹⁵ Vgl. Stadt Leipzig, Behutsame Stadterneuerung, 1996, S. 22

²¹⁶ Vgl. Papageorgion - Veneta, Großstädtische Stadtviertel, 1984, S. 110

nur durch Eigentümer und Gewerbetreibende selbst erfolgen. Ein Geschäft, das Sonnenschutz vertreibt, befindet sich in der Georg-Schwarz-Straße.

Die Auswertung der Umfragen hat weiterhin ergeben, dass sich Händler und Anwohner ein Tagescafé in der Straße wünschen. Den älteren Leutzschern ist noch das Café Carola in Erinnerung. Dieses Café befand sich im Eckgebäude Georg-Schwarz-Straße 134, wo heute die Sparkasse ihren Sitz hat. Dieses Gebäude beherbergte bereits 1930 ein Kaffeehaus. Die Sparkasse bezieht in Kürze neue Räume im Stadtteilzentrum und der Laden wird wieder frei. Das Quartiersmanagement, der Bürgerverein und die Händlergemeinschaft arbeiten nun gemeinsam an der Idee, diese Räume als *Café* wiederzubeleben. Die Betreiberin des Buchgeschäftes erklärte sich bereit Lesungen durchzuführen. Der Ort für das Café eignet sich besonders gut, da im Sommer das Betreiben eines Freisitzes möglich ist. Das Café würde den Erlebniswert der Straße erhöhen und Anwohner haben die Möglichkeit, sich an diesem Ort zu treffen. Für die Umsetzung der Projektidee werden nun Betreiber und Finanzierungsmöglichkeiten gesucht.

Zur Präsentation dieser Idee wird vorgeschlagen, im Frühjahr für einen Tag ein kleines improvisiertes Straßencafé zu eröffnen. Anwohner könnten Kuchen backen und Gewerbetreibende Kaffee und Getränke beisteuern. Das eingenommene Geld kann für eine Aufwertungsmaßnahme genutzt werden. Gleichzeitig können potentielle Investoren auf diese Idee aufmerksam gemacht werden. Die Durchführung dieser Idee ist mit dem Ordnungsamt (Straßensondernutzung) abzustimmen.

6.4.4.4 Handlungsfeld – Gewerbestandort

Die Anwohnerumfrage hat ergeben, dass die befragten Anwohner ihre Einkäufe überwiegend nicht in der Georg-Schwarz-Straße vornehmen. Weiterhin besuchen ca. 48 % der Befragten einen Wochenmarkt in anderen Stadtteilen. Die Hauptaufgabe für die Händler und Dienstleistenden besteht darin, dieses Käuferpotenzial wieder für die Straße zu erschließen.

Durch ein aktives Leerstandsmanagement kann die Branchenzusammensetzung in der Straße gesteuert werden. Der Focus sollte dabei auf Fachgeschäften, Dienstleistungen, aber auch auf Gastronomieangeboten liegen. Eine Gewerberaubörse im Internet, kombiniert mit einer Wohnraumbörse, sollte aufgebaut werden. Für gemeinsame

Dienstleistungseinrichtungen können Mittel des EFRE im Rahmen der Urban II-Förderung genutzt werden.²¹⁷

Zurzeit stehen 12 sanierte Ladeneinheiten zur Vermietung zur Verfügung. Da die Vermietung einige Zeit in Anspruch nehmen wird, ist eine Zwischennutzung der Geschäfte oder die Gestaltung der Schaufenster sinnvoll. Die Schaufenster könnten z. B. als Werbefläche für die Nachbarläden genutzt werden.

Sie können auch als Ausstellungsfläche für großformatige Bilder, Fotos und Texte dienen. Da es im Stadtteil auch künstlerisch begabte Anwohner gibt, könnten diese ihre Arbeiten ausstellen. Die Straße wird dadurch zur Freiluftgalerie. Texte könnten so angeordnet werden, dass diese über den Straßenverlauf eine Geschichte ergeben. Dadurch können die Bereiche zum nächsten aktiven Geschäft überbrückt werden und die Passanten werden zum Weitergehen angeregt. Der Erlebniswert der Straße könnte dadurch gesteigert werden. Voraussetzung ist die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer, die ihre ohnehin leeren Laden- und Schaufensterflächen kostenfrei zur Verfügung stellen müssten.

Ein wichtiger Punkt zur Verbesserung des Kundenservices ist die Vereinheitlichung der Öffnungszeiten. Für diese Maßnahme müssen sich die Händler untereinander abstimmen. Bei der Festlegung der Öffnungszeiten sollten die Interessen der Kunden im Vordergrund stehen.

Die Anwohnerumfrage hat ergeben, dass sich 63 % der Befragten nachts auf der Straße nicht sicher fühlen. Zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls ist es sinnvoll auch nachts die Schaufenster zu beleuchten. Die Händlergemeinschaft könnte dafür Sonderkonditionen beim zuständigen Energieversorger erwirken.

Die Einrichtung eines Wochenmarktes ist ebenfalls eine Maßnahme zur Steigerung der Passantenfrequenz und des Erlebniswertes. Das Angebot der stationären Händler kann durch Markterzeugnisse ergänzt werden. Eine geeignete Fläche könnte der geplante Stadtplatz am Rathaus bieten. Die Marktzeiten müssen mit anderen Wochenmärkten in der Umgebung abgestimmt werden. Durch die Veranstaltung von Sondermärkten könnte sich die Georg-Schwarz-Straße von der Konkurrenz abheben. Da in Leutzsch besonders viele Kleingärten angesiedelt sind, könnten Gartenmärkte durchgeführt werden, bei denen Kleingärtner ihre Erzeugnisse präsentieren und verkaufen können.

²¹⁷ Vgl. Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates, 1999, Artikel 2

Dadurch werden Potenziale im Stadtteil genutzt und neue Käuferschichten können in die Straße gelenkt werden. Die Veranstaltung eines Marktes erfordert jedoch personelles und finanzielles Engagement. Die Stadt Leipzig betreibt Wochenmärkte als öffentliche Einrichtung. Die Einrichtung eines Wochenmarktes kann nur in Abstimmung mit der Stadt Leipzig und unter Beachtung der Satzung zur Durchführung von Wochenmärkten in der Stadt Leipzig erfolgen.²¹⁸ Die Einrichtung eines Wochenmarktes scheint kurzfristig nicht möglich, sollte aber langfristig eingeplant werden. Eine Alternative kann ein privat organisierter Markt auf dem Grundstück des Stadtteilcenters Leutzsch-Arkaden sein.

6.4.4.5 Handlungsfeld – Öffentlichkeitsarbeit

Das Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist es, die Identifikation der Anwohner, Gewerbetreibenden und Eigentümer mit ihrem Stadtteil und mit der Georg-Schwarz-Straße zu erhöhen.

Der Bürgerverein Leutzsch e. V. hat dafür bereits ein Logo mit Schriftzug „Unternehmen für Leutzsch“ entworfen. Dieser Schriftzug wurde jetzt an allen Geschäften der Händlergemeinschaft angebracht. Im Rahmen der Händlertreffen ist das Logo jedoch nicht auf allgemeine Akzeptanz gestoßen. Dies zeigt auf, dass gemeinsame Identifikationsmerkmale auch gemeinsam entwickelt werden sollten.

Weiterhin wurden 3 Studenten mit der Erarbeitung eines PR-Konzeptes betraut. Auch hier sollten die Wünsche von Anwohner und Gewerbetreibenden beachtet werden. Ein unpersönliches, stadtteilmfremdes Konzept hat wenig Aussicht auf Erfolg. Die Ideen der Anwohner und Händler können im Rahmen eines Wettbewerbes aktiviert werden.

Positiv ist zu bewerten, dass Anwohner und Händler in Leutzsch bereits in der Vergangenheit zu Bürgerforen und Bürgerbeteiligungen eingeladen wurden. Auch Stadtteilsterben werden bereits durchgeführt.

Weiterhin ist bei allen oben beschriebenen Maßnahmen auf eine positive Medienresonanz zu achten. Pressemitteilungen und Presseeinladungen sind dafür Voraussetzung. Im Ortsblatt vom März 2005 wurde bereits die Gründung der Händlergemeinschaft öffentlich bekannt gegeben.

²¹⁸ Vgl. Stadt Leipzig, Marktsatzung, 2000

6.4.4.6 Handlungsfeld – Verkehr

Die Anwohnerumfrage hat ergeben, dass nicht genügend sichere Überquerungsmöglichkeiten in der Georg-Schwarz-Straße zur Verfügung stehen. Die Straße kann lediglich am Rathaus, durch eine Ampel geregelt, überquert werden. Die Einrichtung eines weiteren Überganges müsste möglich sein. Besonders im Bereich der Leutzsch-Arkaden ist eine Überquerungshilfe sinnvoll.

Die Ampelphase am Übergang Hans-Driesch-Straße ist zu kurz. Selbst mit sehr zügigem Gehen ist die andere Straßenseite nicht innerhalb der Grünphase zu erreichen. Hier wäre eine einfache und schnelle Lösung denkbar.

Der Abstand zur Straßenbahn ist besonders im Bereich des Aldimarktes sehr gering. Eine Händlerin hat während der Befragung den Vorschlag gemacht, dass ein Absperrgitter montiert werden könnte. Dieser Vorschlag sollte durch die Stadt Leipzig berücksichtigt werden.

Weiterhin müsste in der Georg-Schwarz-Straße der ruhende Verkehr geordnet werden. Dafür könnten Brachflächen analog den bereits vorhandenen Ansätzen umgenutzt werden. Die Mitwirkung der Eigentümer ist zu aktivieren. Der Straßenraum könnte entlastet werden. Der Wechsel der Straßenseite durch Passanten würde dadurch erleichtert werden und das Gesamtbild der Straße könnte verbessert werden. Vorhandene Parkplätze sollten besser ausgeschildert werden.

Langfristig gesehen sollten sowohl der Straßenbelag als auch Bereiche des Fußweges erneuert werden, da diese besonders im hinteren Teil der Georg-Schwarz-Straße Unfallquellen bergen.

6.4.4.7 Ergänzende Anmerkungen

In dieser Arbeit wurde nur der Leutzscher Teil der Georg-Schwarz-Straße betrachtet. Der Altlindenauer Teil weist ähnliche Problemfelder auf. Die Straße wird, von der Innenstadt aus gesehen, zuerst von Altlindenau befahren. Es scheint in der Praxis also wenig sinnvoll, nur einen Teil der Straße zu entwickeln. Wenn der Eingang zur Georg-Schwarz-Straße nicht in die Aufwertung einbezogen wird, werden die Kunden eventuell gar nicht bis nach Leutzsch kommen. Einzelne Händler in Altlindenau haben bereits Interesse gezeigt.

7 Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Die gründerzeitlichen Hauptverkehrsstraßen sind in einer Zeit der größten Stadtexpansion entstanden und spiegeln heute den Schrumpfungsprozess in den ostdeutschen Städten wider. Bevölkerungsrückgang, Bevölkerungsalterung, Abwanderung und Suburbanisierung werden besonders hier deutlich. Wohnungs- und Ladenleerstand gehen einher mit einer Funktionsentleerung dieser historisch bedeutenden Straßen. Investitionen bleiben aus, da ein Überangebot an Wohnungen in besseren und ruhigeren Lagen vorhanden ist. Den Gewerbetreibenden bleibt das Nahkundenpotenzial weg. Die früher beliebten Geschäftsstraßen stehen heute in Konkurrenz zur Innenstadt und zu zahlreichen Einkaufszentren. Viele Geschäfte mussten bereits schließen. Heute dominiert in diesen Straßen die Verkehrsfunktion.

Bei diesen Ausführungen stellt sich die Frage, welche Bedeutung diese Nebenzentren für das heutige Stadtgefüge haben. Ein oberflächlicher Blick in diese wenig attraktiven Straßen vermittelt den Eindruck, dass sie für das Stadtbild durchaus entbehrlich sind. Diese Aussage kann jedoch einer genaueren Betrachtung nicht Stand halten. Diese Hauptstraßen verbinden die Stadtteile zur Gesamtstadt, haben also gliedernde Funktion. Kleine Geschäfte, welche zu Fuß zu erreichen sind, stellen die Grundversorgung der Anwohner sicher. Die Geschäfte übernehmen dabei nicht nur die Versorgungsfunktion, sondern bieten auch eine Kommunikationsplattform. Besonders für ältere und wenig mobile Menschen sind diese Funktionen wichtig. Durch alltägliche Besorgungen treffen sich die Anwohner immer wieder. Dadurch entsteht eine ungezwungene Vertrautheit. Die sozialen Interaktionen, die das Alltagsleben bietet, übernehmen im Stadtgefüge eine wichtige Unterstützungsfunktion. Ohne diese Nebenzentren würden räumliche und soziale Risse entstehen.

Es ist daher sinnvoll, diese Straßen nicht nur zu erhalten, sondern in ihre Funktionen zu stärken. Gerade im Hinblick auf die alternde Bevölkerung könnte der Wunsch nach Nähe diese Zentren wieder in den Vordergrund rücken. Bevölkerungsrückgang und Bevölkerungsalterung führen jedoch auch zum Einnahmerückgang in den öffentlichen Kassen. Öffentliche Mittel sind bereits heute knapp und werden in ein paar Jahren für die Stadtentwicklung nicht mehr zur Verfügung stehen. Privates Engagement scheint vor diesem Hintergrund unverzichtbar. Ein weiterer Grund für die Einbindung privater Akteure ist im komplexen Gefüge von privaten, halb privaten und öffentlichen Räumen

in einer Straße zu sehen. Kommunales Engagement kann am privaten Eigentum scheitern.

Das Quartiersmanagement als staatliches Instrument versucht bereits heute private personelle und materielle Strukturen auf Stadtteilebene aufzubauen bzw. zu festigen.

Für die komplexe Aufgabe, der Revitalisierung einer Geschäftsstraße, sind jedoch nicht nur private Netzwerke notwendig, sondern auch ein fachkompetentes Management, das die Gewerbetreibenden bei der Erarbeitung von Strategien zur Steigerung der Standortqualität unterstützen kann. Das Geschäftsstraßenmanagement als ein Kommunikationsverfahren zur dialog- und umsetzungsorientierten Standortentwicklung ist dafür das geeignete Instrument. Das Geschäftsstraßenmanagement ist auf die Mitarbeit von Gewerbetreibenden und Eigentümer angewiesen. Es können jedoch nie alle Akteure einer Geschäftsstraße zur Kooperation aktiviert werden. Im Gegenzug kann aber keiner von den Vorteilen aufwertender Maßnahmen ausgeschlossen werden.

An diesem Punkt setzt das nordamerikanische Business Improvement District-Modell an. Alle Akteure in einem abgeschlossenen Gebiet werden auf Grundlage gesetzlicher Rahmenbedingungen zu einer Zwangsabgabe verpflichtet. Dadurch entsteht eine breite finanzielle Basis, die für Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum eingesetzt werden kann. Umsatzsteigerungen und Mietsteigerungen rechtfertigen diese finanzielle Zwangsabgabe.

Die Defizite im öffentlichen Straßenraum, aber auch die fachlichen Schwächen der kleinen Einzelhändler und Gewerbetreibenden führen zu einem für Kunden unattraktiven Einkaufsumfeld. Demgegenüber stehen gut organisierte, saubere und sichere Einkaufserlebniswelten. In gewachsenen Einkaufsstraßen können diese Qualitäten nicht erreicht werden. Die Vorteile eines Einkaufszentrums, besonders im Managementbereich, können aber als Orientierung dienen. Der Nachteil eines Einkaufszentrums besteht in der künstlichen, austauschbaren und unpersönlichen Atmosphäre. An diesen Punkten kann eine Revitalisierung ansetzen.

Mit Kunstaktionen können Brachflächen, Schaufenster und Fassaden gestaltet werden. Wochenmärkte erhöhen den Erlebnisfaktor einer Straße und durch aktives Leerstandsmanagement kann die Zusammensetzung der Branchen gesteuert werden. Alle Aktionen sollten durch eine positive Resonanz in den regionalen Medien begleitet werden. Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit können Bürger angeregt werden, sich für

ihren Stadtteil oder ihre Straße zu engagieren. Dadurch kann die Identifikation mit dem Stadtteil gesteigert werden.

Die Georg-Schwarz-Straße in Leipzig-Leutzsch ist eine historisch gewachsene Einkaufsstraße. Die Betrachtung und Auswertung der heutigen Situation ermöglicht es, Handlungsfelder für eine Revitalisierung abzuleiten. Die Organisation der Akteure, die Aufwertung des öffentlichen Raumes und die Stärkung der Handelsfunktion stehen dabei im Vordergrund. Die Erweiterung und Festigung der vorhandenen Akteursstrukturen zu einer Standortgemeinschaft und der Einsatz eines professionellen Managements wurde vorgeschlagen. Für die Aufwertung des öffentlichen Raumes bieten sich kurzfristig kleinere Maßnahmen, wie Schaufensterwettbewerbe, Begrünungsaktionen und Gestaltung der Fassaden und Brachflächen, an. Zur Steigerung der Handels- und Dienstleistungsattraktivität wird vorgeschlagen, durch ein aktives Leerstandsmanagement Einfluss auf die Branchenzusammensetzung in der Straße zu nehmen. Die Veranstaltung von Wochenmärkten könnte die Erlebnisfunktion und somit die Passantenfrequenz erhöhen. Einheitliche Öffnungszeiten bieten einen besseren Kundenservice. Für die Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls bietet es sich an, auch nachts die Schaufenster zu beleuchten.

Weiterhin muss die Georg-Schwarz-Straße wieder im Bewusstsein der Stadtteilbevölkerung verankert werden. Dafür ist eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit notwendig.

Die Erfolgsaussichten für eine Revitalisierung von Hauptstraßen, wie der Georg-Schwarz-Straße, können in dieser Arbeit noch nicht abschließend beurteilt werden. Bisher wurden in Deutschland lediglich Versuche unternommen, Gewerbetreibende und Eigentümer zu organisieren und in die Standortentwicklung einzubinden. Die Modelle wurden meist in A- oder B-Lagen getestet. Erfahrungen für D-Zentren liegen dagegen nicht vor. Inwieweit strategische Aufwertungsmaßnahmen langfristigen Bestand haben, kann ebenfalls noch nicht beurteilt werden.

Auf Grundlage dieser Arbeit können aber bereits Feststellungen getroffen werden.

Die Revitalisierung einer Hauptverkehrsstraße ist ohne die Stärkung der Handels- und Erlebnisfunktion und ohne Aufwertung des öffentlichen Raumes nicht möglich. Dafür ist der Einsatz von finanziellen Mitteln notwendig. Für die Aufwendung öffentlicher Mittel sind Interessen in der gesamten Stadt abzuwägen. Die Prioritäten liegen dann oft im Stadtzentrum. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Maßnahmen zur

Revitalisierung von Hauptstraßen in den Stadtteilen hauptsächlich durch den Einsatz privater Mittel erfolgen muss. Daraus kann abgeleitet werden, dass die Straßen, die die besten, privaten Organisationsstrukturen aufweisen, die größten Aussichten auf eine erfolgreiche Revitalisierung haben.

Die Revitalisierung einer Straße kann aber die übergeordneten Rahmenbedingungen, wie z. B. Bevölkerungsrückgang, nicht beeinflussen. D. h. es kann nur vorhandenes Kunden- oder Mieterpotenzial aus anderen, vielleicht dann unattraktiveren Stadtteilen oder Einkaufszentren abgezogen werden. Die Problemgebiete in einer Stadt könnten sich dadurch verlagern.

Der Transformationsprozess in unseren Städten wird sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen. Der Ausgang dieses Prozesses kann noch nicht prognostiziert werden. Die Entscheidungen in den Städten und in den Stadtteilen werden sich diesem Entwicklungsprozess anpassen müssen. Dadurch kann es zu einer Neueinschätzung der heutigen Erhaltungsprioritäten kommen. Die traditionsreiche Bausubstanz in den Gründerzeitstraßen kann ohne grundlegende Sanierung nicht auf Dauer erhalten werden. Eine Perforation der bisher geschlossenen Straßenzüge wäre die Folge. Die traditionelle Ladenzeile in den Stadtteilen könnte dann der Vergangenheit angehören. Da Städte schon immer durch die gesellschaftliche Entwicklung geprägt wurden, könnte eine Schrumpfung der traditionellen Stadtstrukturen ein natürlicher Prozess sein. Die in Zeiten der wirtschaftlichen Expansion entstandenen Hauptstraßen würden sich wieder den aktuellen Gegebenheiten anpassen.

Da die Entwicklung aber nicht abschätzbar ist, scheint es sinnvoll, diese Hauptstraßen heute in ihren Funktionen zu stärken und aufzuwerten. Auf Grundlage der Befragungen kann davon ausgegangen werden, dass die Gründe für eine Nichtnutzung der Straßen besonders in der unattraktiven Ausstattung des öffentlichen Raumes liegen. Durch eine Aufwertung könnte die klassische Einkaufsstraße wieder an Bedeutung gewinnen. Dabei sollten temporäre Maßnahmen im Vordergrund stehen. Eine neue Funktionsdichte könnte das Leben in diesen Straßen wieder interessant machen. Umlandabwanderungen und Konsum in der Peripherie könnten reduziert werden.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Akteure im Straßenraum.....	14
Abbildung 2: Konflikte zwischen den Akteuren im Straßenraum	21
Abbildung 3: Entwurf - Fassadenzusammenhang Hellestraße/Brückstraße.....	42
Abbildung 4: Lage und Ausdehnung des Untersuchungsgebietes in Leipzig	53
Abbildung 5: Georg-Schwarz-Straße um 1930	58
Abbildung 6: Einwohnerentwicklung und Alterstruktur - Leutzsch und Leipzig	61
Abbildung 7: Facetten der Georg-Schwarz-Straße.....	67
Abbildung 8: Gebietskategorien.....	69
Abbildung 9: Kommunikationsstruktur, Ist-Situation	79
Abbildung 10: Kurzfristiges Organisationsziel: Vernetzung aller Akteure	79
Abbildung 11: Mittelfristiges Organisationsziel: Standortgemeinschaft.....	79

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der Modelle zur Organisation von Akteuren.....	36
Tabelle 2: Handlungsfelder und Strategien	41
Tabelle 3: Zielformulierung	78
Tabelle 4: Maßnahmenkatalog	78

Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch
BID	Business Improvement District
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
cm	Zentimeter
dB	Dezibel
DDR	Deutsche Demokratische Republik
d.h.	das heißt
DSSW	Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
et al.	und andere
EU	Europäische Union
EUR	Euro
e.V.	eingetragener Verein
ff.	folgende Seiten
HGB	Hochschule für Grafik und Buchkunst Leipzig
Hrsg.	Herausgeber
HTWK	Hochschule für Technik Wirtschaft und Kultur
IG	Interessengemeinschaft
Jh.	Jahrhundert
KMU	kleinere und mittlere Unternehmen
m	Meter
min.	Minute
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NBDRP	Neighborhood Business District Revitalization Program
Nr.	Nummer
o.J.	ohne Jahr
o.O.	ohne Ort
o.V.	ohne Verfasser
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
PR	Publicrelations
S.	Seite

Tel.	Telefon
TIF	Tax Increment Financing
Vgl.	vergleiche
WSB	Wirtschaft und Stadtmarketing für die Region Bergedorf e. V.
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

Literaturverzeichnis

- Alisch, Monika** [*Quartiersmanagement, 1999*]: Quartiersmanagement als Qualitätsbegriff, Institut für Städtebau Berlin der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, 1999
- Andrä, Klaus** [*Marktplätze, 1990*]: Marktplätze – Betrachtungen zu Geschichte und Kultur, Bauakademie der DDR, Institut für Städtebau und Architektur Berlin, Henschelverlag, 1990
- Benz- Rababah, Eva** [*Freiraum Straße, 1988*]: Gestalt und Nutzung des Freiraumes Straße: ein Beitrag zur Wohnumfeldverbesserung und Verkehrsberuhigung, Institut für Grünplanung und Gartenarchitektur, 2. Auflage, Hannover, 1988
- Brunner, Falk/Fries, Fritz Rudolf** [*Leutzsch, 1997*]: Leutzsch ein Fotolesebuch 1. Auflage, Leipzig, Connewitz, 1995
- Corboz, Andre** [*Die Kunst, 2000*]: Die Kunst, Stadt und Land zum Sprechen zu bringen Gütersloh, Birkhäuser, 2000
- Eberstadt, Rudolf** [*Handbuch des Wohnungswesens, 1920*]: Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage, 4. Auflage, Jena, Fischer, 1920
- Eckel, Eva Maria** [*Individuum und Stadt-Raum, 1998*]: Individuum und Stadt-Raum-öffentliches Verhalten im Wandel, Universität Karlsruhe, Dissertation, Wiesbaden, Deutscher Universitätsverlag, 1998
- Fieseler, Hans-Georg** [*Gestattungsvereinbarung, 2002*]: Gestattungsvereinbarung zur befristeten Nutzung von Baulücken, in Leipziger Sanierungsratgeber, Jg. 2002/2003, Leipzig, VSR Verlag – Satz und Repro GmbH, S. 26-30
- Franke, Ottfried/Milzkott, Rainer, Ludwig, Kristina** [*Modell für Geschäftsstraßen, 2004*]: Business Improvement Districts- ein Modell für europäische Geschäftsstraßen? Erste Schritte zur Einbindung von Eigentümern, Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft im Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. (Hrsg.), Berlin, 2004
- Friedrichs, Jürgen** [*Methoden empirischer Sozialforschung, 1990*]: Methoden empirischer Sozialforschung, 14.Auflage, Opladen, Westdeutscher Verlag, 1990
- Förderverein Ortsgeschichte Böhlitz-Ehrenberg e. V. (Hrsg.)** [*Industriegeschichte, o.J.*]: Die Industriegeschichte von Böhlitz-Ehrenberg, o.J.
- Grassnik, Martin** [*Stadtbaugeschichte, 1982*]: Stadtbaugeschichte von der Antike bis zur Neuzeit, Braunschweig, Vieweg, 1982
- Hammann, Peter/Erichson, Bernd** [*Marktforschung, 2000*]: Marktforschung, 4. Auflage, Stuttgart, Lucius & Lucius Verlagsgesellschaft mbH Stuttgart, 2000

-
- Heinritz, Günter** [*Stadtteilzentren, 2000*]: Stadtteilzentren, Ladenzeilen, Ausfallstraßen-Berichte aus den vernachlässigten Geschäftslagen der Städte, Schröder, Frank (Hrsg.), Passau, LIS- Verlag, 2000
- Lembecke, Jürgen** [*Attraktive Geschäftsstraßen, 1998*]: Wettbewerb Attraktive Geschäftsstraßen – Ideen für den Erlebnisraum Innenstadt, Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik, Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft im Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. (Hrsg.), Bonn, 1998
- Lütke, Daldrup** [*Risiken und Chancen der Schrumpfung, 2002*]: Risiken und Chancen der Schrumpfung –Der Fall Leipzig, in: Schrumpfende Städte erfordern neue Strategien, Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (Hrsg.) Wuppertal, 2002, S. 43- 50
- Ostholt, Karl-Friedrich** [*Brückstraßenviertel, 2002*]: Revitalisierung des Brückstraßenviertels- Sach- und Erfahrungsbericht Quartiersmarketing, Stadtplanungsamt Dortmund, 2002
- o.V.** [*Maßnahmenpläne*]: Maßnahmenpläne, in Leipziger Sanierungsratgeber, Leipzig, VSR Verlag – Satz und Repro GmbH, S. 46-47
- Papageorgion- Veneta, Alexander** [*Großstädtische Stadtviertel, 1984*]: Großstädtische Stadtviertel des 19.Jh. in Europa, in: Die europäische Stadt-Beiträge zur Stadtbaugeschichte und Stadtgestaltung, 1. Auflage Städtebauliches Institut der Universität Stuttgart, 1984
- Pesch, Franz** [*Wohnumfeldverbesserung, 1981*]: Wohnumfeldverbesserung in innerstädtischen Altbauquartieren aus der Gründerzeit, Universität, Abteilung Raumplanung, Dissertation, Dortmund, 1981
- Pfeiffer, Ulrich/Porsch, Lucas** [*Szenarien für Leipzig, 2004*]: Szenarien für Leipzig, in Lütke Daldrup, Engelbert/ Doehler-Behzadi, (Hrsg.) Plusminus Leipzig 2030 - Stadt in Transformation, Wuppertal, Müller + Busmann KG, 2004, S.17-32
- Pütz, Robert** [*Einzelhandel, 1998*]: Einzelhandel im Transformationsprozess – Das Spannungsfeld von lokaler Regulierung und Internationalisierung am Beispiel Polen, Passau, LIS- Verlag, 1998
- Roß, Regina** [*Geschäftsstraßen-Management, 2003*]: Geschäftsstraßen-Management, Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft im Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. (Hrsg.), Berlin, 2003
- Rüdiger, Bernd/König, Ulrike** [*Eine historische und Städtebauliche Studie, 1994*]: Leutzsch – Eine historische und städtebauliche Studie, Pro Leipzig e.V., Leipzig, 1994
- Sauberzweig, Dieter/Apel, Dieter** [*Mobilität und Kommunikation, 1994*]: Mobilität und Kommunikation in den Agglomerationen von heute und morgen, Forschungsverbund Lebensraum Stadt, (Hrsg.), Berlin, Ernst und Sohn, 1994

Schubert, Herbert [*Städtischer Raum, 2000*]: Städtischer Raum und Verhalten – Zu einer integrierten Theorie des öffentlichen Raumes, Opladen, Leske und Budrich, 2000

Stadt Leipzig [*Sanierungstipps 2, 1999*]: Behutsame Stadterneuerung Sanierungstipps 2, Vorgärten und Höfe, Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung, (Hrsg.), Leipzig, Passage Verlag, 1999

Stolte-Neumann, Angela/Boecker, Walther [*Neuordnung von Geschäftsstraßen 1992*]: Neuordnung von Geschäftsstraßen in Stadtteilzentren – Verkehr und Straßenraum; technische und rechtliche Argumente, Amt für Stadterneuerung und Sanierung, Köln, 1992

Thienel-Saage, Ingrid [*Städtewachstum in der Gründerzeit, 1983*]: Städtewachstum in der Gründerzeit: Beispiel Berlin, Paderborn, Blutenburg-Verlag, 1983

Quellenverzeichnis

- Alisch, Monika** [*Philosophie von Quartiersmanagement, 2003*]: Philosophie und Ansatz von Quartiersmanagement – 12 Thesen als Versuch ein Konzept der Realität anzupassen, in:
<http://www.stadtteilarbeit.de/seiten/theorien/alisch/quartiersmanagement.htm>
Abrufdatum: 01.03.2005
- Alisch, Monika** [*Stadtentwicklung, 2003*]: Soziale Stadtentwicklung in Deutschland – Implementierungshürden und Lösungswege, in:
http://www.stadtteilarbeit.de/seiten/theorien/alisch/soziale_stadtentwicklung.htm Abrufdatum: 01.03.2005
- Baatz, Rainer/Schenke, Ulrike/Kickingger, Jan** [*Handlungsmodelle, 2001*]: Handlungsmodelle zur Einbindung von Immobilieneigentümern in die Geschäftsstraßenentwicklung, Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (Hrsg.), in:
http://www.dssw.de/downloads/dl_ma_dssw_03.pdf, Abrufdatum: 15.01.2005
- Bangemann-Johnson, Merten** [*To BID or not to BID, 2003*]: *To BID or not to BID*, in: cimadirekt Themenheft Business Improvement Districts, Nr. 1, S. 8-9, CIMA-Stadtmarketing (Hrsg.), in:
http://www.cima.de/freedocs/projekte/Supplement_BID-03.04.03.pdf
Abrufdatum: 15.01.2005
- Baugesetzbuch** [*BauGB, 2004*]: v. 24.9.2004, (BGBl. I S. 1359), i.d.F. v. 27.8.1997 (BGBl. I S. 2141)
- Beck, Tilmann** [*Aus der Firmengeschichte, o.J.*]: Aus der Firmengeschichte von Körting und Mathiesen, in: Der selbstständige Erfinder in der Zeit des technischen und sozioökonomischen Wandels zwischen 1880 und 1940. Eine vergleichende Untersuchung von Handlungsspielräumen und Strukturfragen unter besonderer Berücksichtigung von Heinrich Beck, in:
<http://www.heinrich-beck-institut.de/hb-scientific/verwkm.html>,
Abrufdatum: 18.03.2005
- Behling, Michael/Bauer, Manfred** [*Geschäftsstraßenmanagement, 2004*]: Abschlußbericht Geschäftsstraßenmanagement Leipziger Westen 2002-2004
- Bloem, Mario** [*Business Improvement Districts, 2001*]: Business Improvement Districts (BIDs): Untersuchung von Business Improvement Districts in Bezug auf Möglichkeiten und Grenzen einer Übertragbarkeit auf innerstädtische Geschäftsquartiere in Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), in:
<http://www.d-plan.de/Bid-Gutachten16.pdf-Deutsch>
- Bochow, Fedor** [*Gründerjahre, o.J.*]: Gründerjahre, in: Microsoft Encarta Enzyklopädie, 2002

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen/ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung** [*Herausforderung des demographischen Wandels, 2004*]: Herausforderung des demographischen Wandels für die Raumentwicklung in Deutschland, (Hrsg.), in: http://www.bmvbw.de/Anlage/original_21259/Herausforderungen-des-demographischen-Wandels-fuer-die-Raumentwicklung-in-Deutschland.pdf, Erstellungsdatum: 09.09.2004, Abrufdatum: 13.03.2005
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen/ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung** (Hrsg.) [*Verwaltungsvereinbarung, 2004*]: Verwaltungsvereinbarung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder VV-Städtebauförderung, v. 21.06.2004, in: http://www.bmvbw.de/Anlage/original_913370/VV-Staedtebaufoerderung-2004.pdf, Abrufdatum: 13.03.2005
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen/ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung** (Hrsg.) [*Programm Stadtumbau Ost, o.J.*]: in: <http://www.bmvbw.de/cms-aussen-spezial/externalViews/ExternalViews.jsp?contentId=18270&printView=true>, Abrufdatum: 21.03.2005
- Detsch, Roland** [*Städtebau, o.J.*]: Städtebau, in: Microsoft Encarta Enzyklopädie, 2002
- Deutsches Institut für Urbanistik** [*Altbauquartiere, 2003*]: Good Practice in Altbau- und gemischten Quartieren, Eine Analyse im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“ Band 10, Berlin, 2003, in: <http://www.soziale-Stadt.de/praxisdatenbank/suche/ausgabe.php?id=315&arbeitspapiere=ja&band=10>, zuletzt geändert: 03.05.2004, Abrufdatum: 03.03.2005
- Dudenredaktion (Hrsg.)** [*Duden, 1996*]: Duden Die deutsche Rechtschreibung, Band 1, Dudenverlag
- Gesetz zur Stärkung der Einzelhandels- und Dienstleistungszentren v.** 28.12.2004, in HmbGVBl, 2004
- Haller, Christoph/Liebmann, Heike** [*Vom Wohnungsleerstand, 2002*]: Vom Wohnungsleerstand zum Stadtumbau, in: Berliner Debatte Initial 2, 13. Jg. Schrumpfende Städte, in: <http://www.berlinerdebatte.de/initial/heft2-2002/glock.pdf>, Erstellungsdatum: 2002, Abrufdatum: 25.02.2005
- Heerde, Stefan** [*Standortaufwertung, 2004*]: Standortaufwertung durch Eigentümerinitiativen, Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (Hrsg.), in: http://www.dssw.de/downloads/dl_ma_dssw_09.pdf, Abrufdatum: 15.01.2005
- Kahl, Christian/Liebmann Petra** [*Quartiersmanagement, 2002*]: Quartiersmanagement Nachhaltige Stadt(teil)entwicklung als kommunikativer Prozess, Wuppertal, 2002, in: <http://www.bfas.de/diskurs-texte/quartiersmanagement.pdf>, Abrufdatum: 03.03.2005

- Kiru, John** [*So funktioniert Business Improvement, 2003*]: So funktioniert Business Improvement in Toronto Grundlagen und Erfolgsfaktoren, in: cimadirekt Themenheft Business Improvement Districts, Nr. 1, S. 10-11, CIMA-Stadtmarketing (Hrsg.), in: http://www.cima.de/freedocs/projekte/Supplement_BID-03.04.03.pdf
Abrufdatum: 15.01.2005
- Lembcke, Jürgen** [*Was ist ein BID, 2005*]: Was ist ein Business Improvement District?, Vortrag in Leipzig vom 25.01.2005
- Lüthy, Michael** [*street level, o.D.*]: street level, in: www.pfelder.de/html/street_level_crossing_over.html, Abrufdatum: 03.03.2005
- Mitteilung der Kommission an die Mitgliedsstaaten** [*Mitteilung der Kommission*], Über die Leitlinien für eine Gemeinschaftsinitiative betreffend die wirtschaftliche und soziale Wiederbelebung der krisenbetroffenen Städte und Stadtrandgebiete zur Förderung einer dauerhaften Stadtentwicklung – URBAN II v. 28.04.2000, in: Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften (2000/C 141/04)
- Pfelder/Schröder Stefan** [*Pfotenhauerstraße in Dresden, 1998*]: Pfotenhauerstraße in Dresden ein Projekt von street level coop., in: <http://www.streetlevel.neoenwerk.de>, Abrufdatum: 20.02.2005
- Postert, Stefan** [*Standortgemeinschaften, 2005*]: Die Umsetzung der nordrhein-westfälischen Landesinitiative „Immobilien- und Standortgemeinschaften“ in Bochum, Vortrag in Leipzig am 25.01.2005
- Reichenstein, Martina/Dietze** [*Interview -Reichenstein, 2005*]: Sachgebietsleiterin Altwest, Stadtplanungsamt, Stadt Leipzig, persönliches Gespräch am 28.01.2005 in Leipzig
- Reichhardt, Bernd/Koletschka, Thorsten/Märkt, Jörg** [*Quartiersentwicklung, 2004*]: Business Improvement District Quartiersentwicklung durch Eigentümerinitiative, Handelskammer Hamburg (Hrsg.), in: <http://www.ihk-saarland/ihk/handel/bid.htm>, Abrufdatum: 20.03.2005
- Rieger- Genennig, Karhrin/Behling, Michael** [*Der Markthandel, 1999*]: Der Markthandel in ostdeutschen Innenstädten, Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (Hrsg.), in: http://www.dssw.de/downloads/dl_hd_dssw_03.pdf, Abrufdatum: 15.01.2005
- Schakaleski, Andre´** [*Frequenzbringer Wochenmärkte, 2003*]: Frequenzbringer Wochenmärkte aus Sicht der Verbände in: Attraktive Wochenmärkte als Wirtschaftsfaktor für die Vitalisierung der Innenstädte und Stadtzentren, Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (Hrsg.), in: http://www.dssw.de/downloads/dl_hd_dssw_06.pdf, Abrufdatum: 15.01.2005
- Shearman, Peter** [*Große Erwartungen, 2003*]: Große Erwartungen an ein flächendeckendes Pilotprojekt, in: cimadirekt Themenheft Business Improvement Districts, Nr. 1, S.12-13, CIMA- Stadtmarketing (Hrsg.), in:

http://www.cima.de/freedocs/projekte/Supplement_BID-03.04.03.pdf

Abrufdatum: 15.01.2005

- Stadt Leipzig** [*Ortsteilkatalog, 2004*]: *Ortsteilkatalog*, Amt für Statistik und Wahlen, Leipzig, 2004
- Stadt Leipzig** [*Stadtentwicklungsplan, 2003*]: *Stadtentwicklungsplan Wohnungsbau und Stadterneuerung, Teilplan Stadterneuerung*, Dezernat Stadtentwicklung und Bau, 2003
- Stadt Leipzig** [*Bebauungsplan Ellernweg, 1999*]: *Bebauungsplan Nr. 69.4 Ellernweg*, Stadtplanungsamt, 1999
- Stadt Leipzig** [*Änderung Ellernweg, o.D.*]: *Begründung zum Bebauungsplan Nr. 69.4 Ellernweg 1. Änderung im vereinfachten Verfahren, o.D.*
- Stadt Leipzig** [*Bebauungsplan Wasserschloss, 1997*.]: *Bebauungsplan Nr. 69.2 „Am Wasserschloss“ in Leipzig – Leutzsch*, Satzung, 1997
- Stadt Leipzig** [*Bebauungsplan Rosenmüllerstraße, 2000*]: *Bebauungsplan Nr. 69.3 „Rosenmüllerstraße“ in Leipzig – Leutzsch*, Satzung, 2000
- Stadt Leipzig** [*Stadtteilzentrum, 2003*]: *Vorhaben bezogener Bebauungsplan Nr. 230 Stadtteilzentrum Leutzsch*, 2003
- Stadt Leipzig** [*Franz-Flemming-Straße, o.D.*]: *Bebauungsplan Nr. 84 Franz-Flemming-Straße, o.D.*
- Stadt Leipzig** [*Marktsatzung, 2000*]: *Satzung zur Durchführung von Wochen-/Spezial- und Jahrmärkten in der Stadt Leipzig, v. 19.06.1994 und Änderung vom 18.10.2000*, in: www.leipzig.de/de/buerger/satzung/7_03_PDF, Abrufdatum: 25.02.2005
- Stadt Leipzig** [*Sondernutzungssatzung, 1999*]: *Satzung der Stadt Leipzig über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen, v. Durchführung von Wochen-/Spezial- und Jahrmärkten in der Stadt Leipzig, Beschluss Nr. 92/99, v. 13.10.1999*, in: http://www.leipzig.de/de/buerger/satzung/3_02_PDF
- Stadt Leipzig** [*Erhaltungssatzungen, 2003*]: *Erhaltungssatzung für das Gebiet Leutzsch, Beschluss RV Nr. III-1344/03 vom 18.06.2003 veröffentlicht im Leipziger Amts-Blatt Nr. 15 vom 19.07.2003*
- Stadt Leipzig** [*Wirtschaftsbericht, 2004*]: *Wirtschaftsbericht 2003/2004*, Stadt Leipzig, Dezernat für Wirtschaft und Arbeit, Amt für Wirtschaftsförderung (Hrsg.), Leipzig, Passage-Verlag, 2004
- Stadt Leipzig**, [*Leipzig facts, 2004*] *Leipzig facts*, Stadt Leipzig, (Hrsg.), 2004

- Thiemann-Linden, Jörg** [*Einkaufsverkehr, 2000*]: Einkaufsverkehr der kurzen Wege am Beispiel der Zentrenentwicklung in Leipzig, IVU Traffic Technologies AG/ Wissenschaftszentrum Nordrhein-Westfalen Institut für Arbeit und Technik, Kulturwissenschaftliches Institut, Wuppertal/ Institut für Klima, Umwelt, Energie, 2000, in: <http://www.wupperinst.org/download/3122/TB8.pdf>
- Verordnung (EG)** [*Verordnung EG, 1999*]: Nr. 1783/ 1999, Des europäischen Parlaments und des Rates v. 12.07.1999 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung in: Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften http://www.bmgs.bund.de/download/esf_verordnung.pdf
- Von Winning, Hans Henning/Streichert, Edgar** [*Gestaltungskonzept, 1994*]: Gestaltungskonzept Innenstadtstraßen Eisenach, Stadt Eisenach (Hrsg.) in: <http://www.verkehrsplanung.de/Eisenach/text.pdf>, Abrufdatum: 15.01.2005
- Wirtschaft und Stadtmarketing für Region Bergedorf e. V. (WSB)** [*Antragstellung, 2005*]: Antragstellung zur Errichtung eines Innovationsbereichs – Business Improvement District (BID) in der Bergedorfer Innenstadt, in: <http://www.bid-1.de/news.htm>, Abrufdatum: 20.03.2005
- ZAROF** [*Forum, 2004*]: Protokoll zum 7. Forum Leipziger Westen, Gesellschaft für Organisations- und Regionalentwicklung (Hrsg.), in: <http://www.urban-leipzig.de//forumdownload/7flw05204.pdf>, Abrufdatum: 18.01.2005
- o.V.** [*Klaviere und Flügel,*]: Feurich Klaviere und Flügel im Spiegel der Zeit, Feurich Klavier und Flügelfabrikation GmbH, in: <http://www.feurich.com/gschichte.htm>, letzte Änderung 21.02.2005
Abrufdatum: 18.03.2005
- o. V.** [*Handlungsprogramm, 2000*]: Analyse der Umsetzung des integrierten Handlungsprogramms für Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf, ILS NRW, Schrift 166, Dortmund, 2000, in: <http://www.soziale-stadt.nrw.de/downloads/Handlungsfeld.pdf>, Abrufdatum: 01.03.2005
- o. V.** [*Leipzig 2030, o.D.*]: Leipzig 2030, in: http://www.stadt2030.de/pdf/leipzig_skizze.pdf, Abrufdatum: 16.01.2005
- o. V.** [*Stadtteilmanagement, 2003*]: Wirtschaftsorientiertes Stadtteilmanagement, in: <http://www.unrban2-berlin.de/pdf/Stadtteilmarketing.pdf>, Abrufdatum: 03.03.2005
- o. V.** [*boxion, 2003*]: in <http://www.boxion.de/idee.htm>, Abrufdatum: 25.02.2005
- o. V.** [*Begrünungsprojekt Stadthalten, 2003*]: Begrünungsprojekt Stadthalten, in: <http://www.unrban-leipzig.de/>, Abrufdatum: 05.03.2005
- o. V.** [*Fassadengestaltung, o.J.*]: Fassadengestaltung, in: <http://www.kallerkunst.de/files/fassade/projekte/brueck/luetge.htm>, Abrufdatum: 08.03.2005
- o. V.** [*gbm-Beratung, o.J.*]: in: <http://www.gbm-beratung.de/aktuell/frameset.shtml?quartier.shtml>, Abrufdatum: 10.03.2005

Kurzfassung

Eine Straße ist ein komplexes Gebilde aus verschiedenen Funktionen sowie öffentlichen, halb öffentlichen und privaten Räumen. Weiterhin sind verschiedene Akteure mit unterschiedlichen Interessen vorzufinden. Im Zuge der Revitalisierung einer gründerzeitlichen Hauptstraße müssen alle Interessen koordiniert werden, um ein optimales Gesamtergebnis zu erzielen. Dafür sind geeignete Kommunikations- und Organisationsstrukturen notwendig. Erst durch das Zusammenspiel aller Akteure können strategische Maßnahmen zur Aufwertung einer Straße umgesetzt werden.

Anhang 1 - Abbildungen und Fotos

Anhang 2 - Karten

Anhang 3 – Bewohnerbefragung

Anhang 4 – Befragung von Händlern und Gewerbetreibenden

Anhang 5 – Schülerbefragung

Anhang 6 – Protokolle