

Stadtumbau und technische Infrastruktur

Eine der grundlegenden Voraussetzungen für das Gelingen des Stadtumbaus ist die sorgfältige Erstellung der dafür notwendigen konzeptionellen Vorarbeiten. Besonders wichtig dabei ist die rechtzeitige Berücksichtigung der verschiedenen Planungskomponenten dieser langfristigen Stadtentwicklungsaufgabe. Dies stellt außerordentlich hohe Anforderungen an die beteiligten Städte und Gemeinden. Das ISW unterstützt deren Erkenntnis- und Vorbereitungsprozess u. a. durch entsprechende Tagungen, Expertenanhörungen und Workshops.

Am 11.04.2002 fand in diesem Rahmen eine Fachveranstaltung zu dem Thema „Stadtumbau und Stadttechnik“ statt. Kommunen, betroffene Versorgungs- und Wohnungsunternehmen, das MSWV und andere Fachministerien und -institutionen sowie externe Wissenschaftler und Mitarbeiter des ISW tauschten Ihre Erfahrungen und Positionen zu der Frage aus: Was passiert beim Stadtumbau unterirdisch und ebenerdig?

In den Vorträgen der Versorgungsunternehmen aus Schwedt/Oder und Finsterwalde wie auch vom Lehrstuhl für Stadttechnik der BTU Cottbus wurde deutlich, dass die wohnungswirtschaftlichen und städtebaulichen Strategien nicht losgelöst von den Auswirkungen auf die unterschiedlichen stadttechnischen Netze gesehen werden dürfen. Die Umsetzungsfähigkeit der Stadtumbaukonzepte kann in hohem Maße infrage gestellt sein, wenn Funktion und Wirtschaftlichkeit der technischen Infrastruktur gefährdet bzw. extreme Kostenbelastungen zu erwarten sind. Um den engen Zusammenhang zu den Verkehrsanlagen und dem Freiraum zu verdeutlichen wurden hierzu Experten gehört und ihre Anregungen diskutiert. Schließlich wurden auch betroffene Rechtsbereiche des Stadtumbaus angesprochen.

Welches sind nun die wesentlichen Schlussfolgerungen, die den Stand der stadttechnischen Problemlösung und das Ergebnis der Fachveranstaltung insgesamt charakterisieren? Die wichtigsten Ergebnisse sind thesenhaft in den folgenden 12 Punkten knapp zusammengefasst:

1. Auch wenn die Prognosezeiträume der Stadtumbaukonzepte bis 2015 reichen, steht schon jetzt fest, dass der Bevölkerungsschwund nach 2015 unvermindert weiter gehen wird.

- Die Struktur des Bevölkerungsaufbaus impliziert schon jetzt, dass in vielen Brandenburger Städten (außer einigen Ausnahmen im engeren Verflechtungsraum) der Bevölkerungsverlust von 1999 bis 2040 zwischen 30 und 50 % betragen wird.
- Die damit verbundenen Effekte für die Stadttechnik werden durch einen allgemeinen Trend zu geringeren Pro-Kopf-Verbräuchen an Energie und Wasser verstärkt.
- Die Rückbaukonzepte (nicht nur für die Stadttechnik) müssen deshalb so flexibel gestaltet werden, dass sie auch nach 2015 noch weitere Reduktionen im beträchtlichen Umfang zulassen.

2. Die aktuelle Lage im Stadtumbauprozess ist noch immer unübersichtlich.

- Die Entwicklung der Stadtumbaukonzepte der Städte befindet sich noch in der Anfangsphase.
- In nicht wenigen Städten sind noch nicht alle am Stadtumbau beteiligten Akteure am Tisch und noch nicht alle fachlichen Aspekte ausreichend in den Stadtumbauprozess eingebracht. Der Fokus liegt vielfach noch zu einseitig auf dem Abriss.

- Alle unsere städtebaulichen Erfahrungen und Instrumente haben auf die Steuerung von (Siedlungs-) Wachstum orientiert. Inwieweit sie bei Schrumpfung funktionieren und welche Probleme entstehen, wissen wir noch nicht.

3. Der Aspekt Stadttechnik ist bisher nicht ausreichend in die Erarbeitung der Stadtumbaukonzepte eingeflossen.

- Der durch Stadtumbau erforderliche Rückbau stadttechnischer Netze ist konzeptionell und technisch anspruchsvoll und kann nicht ohne gravierende technische und finanzielle Auswirkungen an beliebigen Stellen und in beliebiger Intensität erfolgen. Nicht selten ist sogar durch Leerstand und Abriss die Funktionsfähigkeit der Netze insgesamt gefährdet.
- Die technische und finanzielle Machbarkeit sind daher eine wichtige eingrenzende Rahmenbedingungen für die städtebauliche und wohnungswirtschaftliche Planung, die zwingend bei der Erarbeitung der Stadtumbaukonzepte zu beachten sind.
- Zu jedem Stadtumbaukonzept gehört ein integriertes Konzept zur Entwicklung der Netze (Wasser, Abwasser, Fernwärme). Diese unterschiedlichen Aspekte sind in Einzelplänen zu erfassen und müssen überlagert betrachtet werden.
- Aus dem Rückbau stadttechnischer Netze kann aber auch eine konzeptionelle Chance entstehen, neue Qualitäten im Bereich des (ruhenden) Verkehrs und der Freiflächenentwicklung im kleinen und großen Maßstab zu entwickeln.

4. Auch Abrisse (und Leerstände) in Teilbereichen einer Stadt haben in Addition gravierende gesamtstädtische Auswirkungen.

- Werden bestimmte Schwellenwerte in der Ausnutzung von Netzen und zentralen stadttechnischen Infrastrukturen unterschritten, kann die Versorgungssicherheit zu bezahlbaren Preisen auch gesamtstädtisch oder in Stadtteilen problematisch werden, die nicht unmittelbar von Stadtumbau betroffen sind (Kondensation in Fernwärmedampfnetzen, zu geringe Abflussmengen in Hauptsammlern, Probleme in der Biologie von Kläranlagen etc.).
- Ökonomisch müssen immer weniger Stadtbewohner immer stärker überdimensionierte Netze bezahlen. Angesichts der ohnehin hohen Ver- und Entsorgungspreise ist dies politisch sehr problematisch.
- Aus diesen Gründen sind vertretbare Kostenobergrenzen für stadttechnischen Aufwand im Stadtumbau eine wichtige Planungsvorgabe.

5. Die Situation der stadttechnischen Netze schränkt die Freiheit des städtebaulichen Entwurfs in Stadtumbaukonzepten aus Kostengründen erheblich ein.

- Als alleiniger Ansatz ist das Modell des dispersen Rückbaus nicht verträglich, da die Netze (zumindest ab einer gewissen Größenordnung des Abrisses) nicht mehr zu ökonomisch vertretbaren Konditionen funktionieren.
- In der Regel ist deshalb die Stilllegung ganzer Netze von außen nach innen bzw. entlang von Infrastrukturlinien von den Rändern her sinnvoll. Dies ist eine schwerwiegende Vorgabe für die städtebauliche Entwicklung von Stadtumbaubereichen.

6. Die technische Ausprägung der stadttechnischen Netze ist in jeder Stadt individuell zu betrachten.

- Es gibt sehr unterschiedliche technische Konzepte der Fernwärme sowie der Wasserver- und -entsorgung, die sehr unterschiedlich auf Veränderungen reagieren (z. B. Warmwasser und Dampfnetze in der Fernwärme).
- Auch ein und dieselbe technische Lösung kann in unterschiedlichen bautechnischen "Generationen" unterschiedliche Probleme auslösen (Beispiel Leitungssammelschächte der 60er und der 70er Jahre).
- Im Einzelfall kann sich auch die Chance ergeben, durch Stadtumbau ohnehin notwendige Erneuerung an Netzen durchzuführen.

7. Die Kosten des Infrastrukturrückbaus sind nur schwer pauschal schätzbar.

- Es gibt noch keinen praktischen Konsens darüber, was im Einzelnen in diese Kosten einzurechnen ist (Kosten des Rückbaus der Hausanschlüsse, Einbeziehung von Netzteilen und/oder Verteilern, an zentralen gesamtstädtischen Infrastruktureinrichtungen entstehende Kosten wie Rückbau von Klärwerken, Fernwärmeheizanlagen etc.).
- Im Workshop wurden lediglich zwei Zahlen zu Kosten des Infrastrukturrückbaus pro Wohneinheit genannt: (1.300 €/WE Frankfurt (Oder), 1.500 €/WE Rechtsanwalt Pencereci). Dies sind jedoch lediglich Schätzungen.

8. Die Anpassung der stadttechnischen Netze wird ein finanzieller Kraftakt, der eine Bündelung der Mittel erfordert.

- Die Kosten des Infrastrukturrückbaus werden zu unterschiedlichen Anteilen auf eine Vielzahl von Beteiligten zukommen (Versorgungsbetriebe, Bürger als Kunden, durch Lieferverträge gebundene Wohnungsbaugesellschaften, Kommunen als Träger öffentlicher Infrastruktur, Land und Bund als Fördergeber).
- Es werden komplexe Finanzierungsmodelle zu entwickeln sein, die auch Komponenten des Lastenausgleichs beinhalten müssen.

9. Die rechtlichen Rahmenbedingungen des Infrastrukturrückbaus sind noch nicht erprobt.

- Eine Vielfalt von Rechtsbereichen wird tangiert (Kommunales Abgabenrecht, Sanierungsrecht, Privatrecht etc.).
- Es ist nicht immer geklärt, wem die Verpflichtung zum Rückbau obliegt.
- Grundsätzlich erscheint die Rückerstattung von geleisteten KAG-Beiträgen bei Abriss problematisch.
- Es ist dringend erforderlich, frühzeitig praktische Beispiele vertieft zu untersuchen und die Erfahrungen breit zur Verfügung zu stellen.

10. Die Auswirkungen des Stadtumbaus auf den Verkehr sind nicht so dramatisch wie im Bereich der Ver- und Entsorgungsleitungsnetze.

- Die Auswirkungen liegen eher im gesamtstädtischen Bereich, weil die Kosten des zu groß gewordenen Straßennetzes von weniger Bürgern als vorher finanziert werden muss.

- Die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs wird trotz Bevölkerungsrückgangs nicht so signifikant zurückgehen, dass Umbaumaßnahmen zwingend erforderlich werden
- Demgegenüber können im ÖPNV insbesondere die Straßenbahnnetze durch Bevölkerungsrückgang gefährdet werden, da diese nur schwierig an veränderte Bedingungen angepasst werden können.
- Gravierend könnte sich ein verändertes Verkehrsverhalten einer immer älter werdenden Bevölkerung auswirken.
- Grundsätzlich ist für jede Stadt die Situation individuell zu betrachten. Wichtig sind langfristig angelegte Prognosen und Konzepte.

11. Durch Abriss und Rückbau von Leitungstrassen können Chancen für die Entwicklung von Freiflächenverbänden entstehen.

- Die Entwicklung der Grünfunktion als Teil der öffentlichen Infrastruktur ist im Rahmen der Stadtumbaukonzepte ein wichtiger Ansatzpunkt.
- Insbesondere die Verknüpfung von bestehenden Grünbereichen zu großräumigen Verbindungsachsen sollten in die planerischen Überlegungen der Stadtumbaukonzepte einfließen.
- Angesichts hoher Unterhaltskosten für öffentliche Grünanlagen ist es erstrebenswert, durch Abriss freigewordene Flächen einer privat getragenen (Grün-)Nutzung zuzuführen.

12. Es gibt noch erheblichen Klärungs- und Untersuchungsbedarf zum Thema "Stadtumbau und Stadttechnik".

- Der Workshop hat gezeigt, dass insbesondere die folgenden Fragestellungen vertieft und praxisnah weiterbearbeitet werden müssen:
 - o Möglichkeiten und Strategien zum Umgang mit stillgelegten Infrastrukturnetzen
 - o Möglichkeiten und Chancen durch die Nachnutzung frei werdender Flächen, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Finanzierung und Trägerschaft neu entstehender Grünflächen
 - o Entwicklung realistischer Modellrechnungen für Kosten und Finanzierung des Infrastrukturrückbaus
 - o Entwicklung eines Kompendiums des rechtlichen Instrumentariums anhand konkreter Fallbeispiele.
 - o Untersuchungen zu Folgen des dramatischen Anstiegs alter Menschen an der Bevölkerung für die Infrastruktur

Eine ausführliche Darstellung der Workshopergebnisse soll in einem eigenen Bericht im Rahmen der Schriftenreihe des ISW demnächst erscheinen.

Ansprechpartner des ISW: Herr Zeidler, Tel: 0335/ 5 60 27 10, bernd.zeidler@isw.brandenburg.de und Herr Dr. Freudenberg, Tel:0335/560 2725)