Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Wohnen

Berlin

Aktive Zentren

Zentrendialog | 05. Juni 2018

Aktive Zentren von morgen

aktive zentren Berlin

Öffentlicher Raum in den Aktiven Zentren - welche Qualitäten sind gefragt?

Maria Berning, Leiterin des Referates IV C der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, begrüßte die Teilnehmenden des nunmehr dritten Zentrendialoges. Im Fokus der Veranstaltung stehen bereits bekannte und neue Aufgaben sowie innovative Strategien und Herangehensweisen in den Zentren der Zukunft. Dabei nähert sich die Dialogveranstaltung dem Thema über einen Einstieg aus gesamtstädtischer Perspektive. Die für die weitere Zentrenentwicklung besonders relevanten Stadtentwicklungspläne StEP Zentren und StEP Verkehr bilden neben den gebietsspezifischen Betrachtungen die Grundlage des Erfahrungsaustausches.

Zentrendialoge wollen Impulse setzen, gelungene Strategien und gute Beispiele stehen ebenso im Mittelpunkt der Diskussionen wie Entwicklungshemmnisse und neue Herausforderungen.

Das Erproben neuer und innovativer Lösungen gehört zu den Schwerpunkten der Städtebauförderung. Wie in jedem Jahr soll der Zentrendialog auch Anregungen und wichtige Impulse für modellhafte Ansätze und Modellprojekte geben.

Foto: Erik-Jan Ouwerkerk

Stadtentwicklungsplan Zentren 2030

Elke Plate, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Abt. I A

Berlin wächst – die koordinierte Flächenvorsorge zur Sicherung von Wohn-, Gewerbe- und Infrastrukturstandorten spielt eine immer größere Rolle. In diesem Kontext steht auch die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans (StEP) Zentren. Die fortlaufenden Veränderungen der Einzelhandelsstrukturen führen zu einer zunehmenden funktionalen und städtebaulichen Belastung der Zentren, der weiteren Erhöhung des Lieferverkehrs sowie einem steigenden Bedarf an Logistikflächen in zentralen Lagen. Von diesen Entwicklungen sind die Stadtteil- und Ortsteilzentren besonders betroffen. Vor allem diese Zentren sind jedoch auch Wohnorte, sodass der Sicherung einer attraktiven Nahversorgungsfunktion eine besondere Rolle zukommt. Ziel des StEP Zentren ist die Bündelung der Versorgungsangebote für eine steigende Einwohnerzahl in den vorhandenen Strukturen und Zentren.

Müssen Zentren neu gedacht werden? Welche Ankerfunktionen bilden die Zentren der Zukunft und wie wirken sich diese auf die Funktion und Gestaltung des Stadtraums aus? Zentrale Ergebnisse des Statusberichtes 2016 zum StEP Zentren sind:

Foto: Erik-Jan Ouwerkerk

Verkaufsflächenwachstum stagniert

Das Verkaufsflächenwachstum in Berlin schwächt sich seit einigen Jahren ab, eine Marktsättigung hat eingesetzt. Die höchste Verkaufsflächenzunahme findet noch in den Zentrumsbereichskernen statt. Problematisch ist der steigende Druck in den Stadtteilzentren, welche trotz Einwohnerwachstum an Verkaufsfläche eher verlieren.

Steuerung der Zentrenentwicklung erfolgreich

90% der zentrenrelevanten Sortimente sind in integrierten bzw. innerstädtischen Lagen angesiedelt– die zielgerichtete räumlich-strategische Steuerung der Zentrenentwicklung ist bisher erfolgreich und bedarf weiterer Kontinuität. Auf der Ebene der Bezirke erfolgt diese Steuerung mit Hilfe der Ausführungsvorschriften (AV) Einzelhandel, der Einzelhandels- und Zentrenkonzepte und der verbindlichen Bauleitplanung.

Herausforderung Online-Handel

Die absoluten Umsätze im Online-Handel steigen weiter an, obwohl prozentual schon ein deutlicher Umsatzrückgang zu beobachten ist. Die höchsten Zuwachsraten liegen aktuell im Lebensmittelhandel.

Hybrider bzw. Multichannel-Handel hat bereits einen Marktanteil von 3-5% und ist durch die Bindung von Kundschaft an den stationären Einzelhandel für die Zentrenentwicklung von besonderer Bedeutung. Problematisch kann diese Entwicklung für kleine Unternehmen und Händler werden, welche sich die hierfür erforderlichen technischen Ausstattungen nicht leisten können.

Zentren sind lebendig aufgrund ihrer Vielfalt und urbanen Dichte – auf die Entwicklungen in den Zentren und die im Statusbericht 2016 festgestellten Handlungsbedarfe wird in der aktuellen Fortschreibung des StEP Zentren eingegangen. Vor allem die Auseinandersetzung mit dem Online-Handel in all seinen Facetten ist dabei von Bedeutung, um Zentren an diese neuen Anforderungen anzupassen. Themen hierbei sind die städtebauliche Integrationsfähigkeit dieser neuen Einzelhandelsformen, die Nutzung vorhandener Baustrukturen und hier vor allem der Erdgeschossbereiche.

Multifunktionale Geschäftsgebäude mit Lebensmittelanbietern und –discountern in den Erdgeschossbereichen ersetzen zunehmend die bisherigen Flachbauten mit vorgelagerten Parkplätzen. Neue Qualitäten in den Zentren entstehen zudem durch die Ergänzung der Ankerfunktion Einzelhandel durch kulturelle und Dienstleistungsangebote, durch die Stärkung des öffentlichen Raumes, die ÖPNV-Anbindung und sonstige Mobilitätsangebote.

Zentren sind darüber hinaus Imageträger und besitzen eine eigene touristische Anziehungskraft. Im Jahr 2016 wurden durch Berlintouristen 12 Mrd. € ausgegeben, davon 3,8 Mrd. € im Einzelhandel. Das entspricht 16% des Gesamtumsatzes im Einzelhandel. Eine Herausforderung und Chance für die Zentren stellt daher ein sich weiter dezentralisierender Tourismus dar, welcher auf Kiezebene gesteuert wird.

„Der öffentliche Raum ist da, wo die Musik spielt – eine Bühne. Er hat Integrationsfunktion für die Gesellschaft – wir sind dort mit allem konfrontiert, was das Leben zu bieten hat.“

„Frequenzbringer sind mehr als Einzelhandel.“

Foto: Erik-Jan Ouwerkerk

Stadtentwicklungsplan Verkehr 2030

Hartmut Reupke, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abt. IV

Parallel und in enger inhaltlicher Verknüpfung zum StEP Zentren wird auch der StEP Verkehr fortgeschrieben, welcher u.a. ein integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept enthält. Die aktuellen Dynamiken und das Wachstum in der Stadtentwicklung waren ebenso Anlass für die Fortschreibung wie technische Innovationen und neue Rahmensetzungen für Energieverbrauch und Klimaschutz. Auch die Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Berlinerinnen und Berliner und die zunehmend engere Verflechtung mit dem berlinnahen Umland Brandenburgs waren Anlass für die aktuelle Überprüfung und Neujustierung des „Kursbuches" für Verkehrspolitik und- planung.

Berlin ist eine mobile Stadt, dabei ist die Pkw-Dichte vergleichsweise gering. Mittlerweile legen die Berlinerinnen und Berliner 70% der täglichen Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV zurück – es gibt hierbei erwartungsgemäß deutliche Unterschiede zwischen innerer und äußerer Stadt. Aus der dezentralen Zentrenstruktur resultieren kurze Wege zu den Nahversorgungs-, Gesundheits- und Infrastrukturangeboten.

Eine Herausforderung ist die Zunahme des Wirtschaftsverkehrs in der Stadt und ihren Zentren. Einerseits ist dieser bedingt durch eine kontinuierlich steigende Kaufkraft, andererseits trägt auch der zunehmende Online-Handel zu dieser Entwicklung bei.

Ziel des StEP Verkehr ist es, Verkehrsentwicklung stadtverträglich und aktiv zu gestalten und dabei u.a. die Aufenthaltsqualität in der Stadt und ihrem öffentlichen Raum zu erhöhen. Unsicherheiten im Rahmen des Fortschreibungsprozesses bestehen vor allem hinsichtlich der langfristigen Finanzierung der Projekte sowie der noch nicht einschätzbaren Einflüsse durch neue Technologien. Dabei verläuft der Fortschreibungsprozess als konsultatives Planungsverfahren, an welchem sich Interessenvertreterinnen und -vertreter aus Verwaltung, Politik, Wissenschaft, Verbänden und sonstigen Initiativen beteiligen. Im Rahmen von Workshopverfahren wurde das Leitbild des StEP Verkehr entwickelt. Wichtige Themen dieses Leitbildes sind u.a. Mobilität auf neuen Wegen, dynamische Wirtschaft und effizienter Wirtschaftsverkehr sowie vernetzte Metropolregion mit internationaler Anbindung. Qualitäts- und Handlungsziele wurden in einem entsprechenden Zielkatalog zusammengetragen.

Foto: Erik-Jan Ouwerkerk

Nachgefragt...

Wie wird der StEP Verkehr in die Praxis und in den Berliner Zentren umgesetzt?

Umsetzungsmöglichkeiten werden gemeinsam mit den Akteuren auf Bezirksebene anhand von Maßnahmensteckbriefen abgestimmt.

Anhand welcher Kriterien können Liefer-Hubs ausgewählt werden?

Wichtig sind größere zusammenhängende Flächen, welche möglichst zentral in dichteren Stadtquartieren liegen. Kleinere Serviceeinheiten u.a. für Sanitär- und Umkleideräume sollten dort Platz finden.

Wie kann mit Konkurrenzen innerhalb des Umweltverbundes u.a. Rad- und Fußverkehr, zunehmender Flächeninanspruchnahme von Leihrädern etc. umgegangen werden?

Ein erster Schritt ist es, die Konflikte klar zu benennen. Danach gilt es, Prioritäten zu setzen und Lösungen für den Einzelfall auszuhandeln. Neue Angebote wie z.B. Leihräder befinden sich derzeit noch in „Grauzonen“, Regelungen müssen hier noch erarbeitet werden.

Der innerstädtische Wirtschaftsverkehr hat in den letzten Jahren zugenommen, wann gibt es erste wirksame Gegenmaßnahmen?

Wirtschaftsverkehr kann man nur bedingt ersetzen. Großflächige Einzelhändler können nicht mit einem Lastenrad beliefert werden, auch eine volle Mülltonne wird damit nicht transportiert.

Foto: Erik-Jan Ouwerkerk

Foto: Erik-Jan Ouwerkerk

Mobilität und Lieferlogistik in den Zentren - Herausforderungen und Lösungsansätze

Christian Rudolph, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt kooperiert mit dem Aktiven Zentrum Dörpfeldstraße innerhalb der Themenfelder zukunftsfähiger Mobilität und Lieferlogistik. Herr Rudolph vertiefte das Thema Lieferlogistik und die hiermit verbundenen neuen Herausforderungen für die Zentren und Geschäftsstraßen.

Logistikunternehmen stehen zunehmend unter dem Druck, sehr ausdifferenzierten Kundenpräferenzen hinsichtlich Lieferzeiten und -orten entgegenzukommen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Gemeinsame Strategien zur Reduzierung des logistischen und damit auch finanziellen Aufwandes fehlen. Hiermit verbunden sind hohe Lärm- und Abgasemissionen und weiter zunehmende Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum der Stadtzentren. Darüber hinaus überschwemmen neue Unternehmensstrategien die Städte und die Anbieter für Car- und Bikesharing nehmen weiter zu. Es fehlen bislang verbindliche Rahmensetzungen zur Nutzung des öffentlichen Raumes durch diese Anbieter.

Das DLR ist Partner bei der Erarbeitung von Zukunftskonzepten zur Reduzierung von ökologischen und verkehrlichen Belastungen und seit 2017 im Projekt „Ich entlaste Städte“ aktiv involviert. Dieses Projekt wird seit dem Jahr 2017 zur Erprobung von Lastenrädern in Stadtquartieren durchgeführt. Hier stehen mehr als 15 verschiedene Modelle und 150 Lastenräder zur Erprobung durch gewerbliche und öffentliche Nutzer zur Verfügung. Während der zweijährigen Testphase bis 2019 erfolgt eine wissenschaftliche Begleitforschung zur Analyse der Nutzerakzeptanz und zur Abschätzung von Effekten des Angebotes für Verkehr und Umwelt.

Herr Rudolph verwies auf weitere innovative Ansätze wie u.a. das Modellprojekt KoDoMo im Bezirk Pankow. Inwieweit Logistikanbieter künftig im Interesse von

Foto: Erik-Jan Ouwerkerk

Stadt und Stadtgesellschaft handeln, wird immer wieder neu auszuloten sein, da die wirtschaftliche Effizienz und Rentabilität dabei für die Unternehmen im Vordergrund steht.

Städte können umweltverträgliche Logistiklösungen unterstützen, indem sie Flächen für Mikro-Hubs und Lieferzonen ausweisen, ein Lieferzonenmanagement etablieren und innovative Modellprojekte fördern. Die Aktiven Zentren bieten hierfür gute strukturelle und finanzielle Voraussetzungen, sofern die Akteure offen sind für neue Technologien und in den Dialog treten mit Logistikunternehmen, Gewerbetreibenden sowie den Verantwortlichen aus den Bezirksämtern und Senatsverwaltungen.

Ein Modellprojekt zur Etablierung gemeinsamer Mikro-Hubs und der Auslieferung im Stadtquartier per Lastenrad oder zu Fuß soll nun vom DLR gemeinsam mit den Partnern im Aktiven Zentrum Dörpfeldstraße getestet werden.

Dialogimpulse
Zukunftsthemen in den Programmgebieten

Dörpfeldstraße, Foto: Gruppe PLANWERK GmbH

Dörpfeldstraße - City und Lieferlogistik

Karsten Hanke, Prozesssteuerung/ Stattbau GmbH

Rahmenbedingungen

> 1000 m² Geschäftsstraße, 170 Gewerbetreibende
> 3.500 Fahrzeuge/Tag, davon 50 % Durchgangsverkehr
> Enger Straßenquerschnitt (Minimum: 15 m)
> Zweigleisigkeit der Straßenbahn geplant
> 450 Paketzustellungen am Tag, 5 Paketabholstationen unterschiedlicher Anbieter
> Lieferlogistik im Integrierten Verkehrsentwicklungskonzept 2016 thematisiert
> Partner: WISTA und DLR e.V.

Projekte

> ISEK-Ziel Brückenschlag und Tag der Städtebauförderung 2017 forcierten das Projekt Last-Mile/Lieferlogistik
> Vorstudie durch den Partner DLR e.V.: Gibt es Einsparmöglichkeiten? Wie ist die Meinung der Gewerbetreibenden zum Thema? (Befragung mit Unterstützung durch das Geschäftsstraßenmanagement)

Projektziele

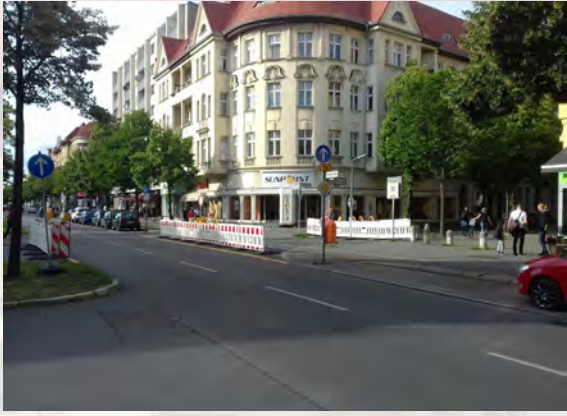
> Zusammenstellung der Anforderungen an Flächen für Mikro-Hubs für viele Anbieter
> Ermittlung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Projektes, der Anforderungen an die Fahrzeugflotte sowie von Varianten und rechtlichen Rahmensetzungen für die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Raumes

Reflexion aus dem Publikum

„Das Wetter ist beim professionellen Einsatz von Lastenrädern kein limitierender Faktor, die Herausforderungen im Wirtschaftsverkehr sind jedoch nicht durch das Lastenrad allein zu lösen.“

Residenzstraße - Temporäre Projekte im öffentlichen Raum

Renate Villnow, Bezirksamt Reinickendorf



2. Phase – Sperrung der Zufahrt Raschdorffstraße, Bezirk Reinickendorf, Foto: STERN

Rahmenbedingungen

> Residenzstraße ist Bundesstraße, 34m breit mit 5m breiten Fußwegen
> 43.000 Fahrzeuge/Tag, meist Durchgangsverkehr
> Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum sind kaum vorhanden
> Erstellung einer Rahmenkonzeption zur Neugestaltung der Residenzstraße 2016 mit breiter öffentlicher und fachlicher Beteiligung
> Abgestimmtes Ergebnis mit politischem Rückhalt im Bezirk

Projekte

> Teilprojekt: Temporäre Abhängung der Raschdorffstraße
> Im Vorfeld: Verkehrszählung an prägnanten Orten, Information an Schulen und Kitas um Konflikte möglichst zu vermeiden, Informationen im Vorfeld an TÖB
> Phase 1: temporäre Sperrung auf dem Mittelstreifen der Residenzstraße, Klärung der Fragen: Welche Veränderungen entstehen im Umfeld? Welche Umfahrungen und welche Nutzungskonflikte ergeben sich?
> Phase 2: zusätzlich Sperrung der Zufahrt Raschdorffstraße, Verkehrsberuhigung und Reduzierung von Stellplätzen durch Bau einer Wendeschleife
> Begleitung der Sperrungen mit Verkehrszählungen, Videoaufzeichnungen, Bewohnerinformation

Projektziel

> Schaffung von mehr Raum und Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Kundschaft
> Rückbau von Straßenraum, lokaler Kundschaft Raum bieten, Platzgestaltung nur an 3 Stellen in der Residenzstraße überhaupt möglich:
> Raum zur Herstellung von Aufenthaltsqualitäten schaffen, neue Ansiedlungen von Geschäften/Nutzungen anregen, auch Mieterwechsel ungewünschter Nutzungen befördern

Erstes Fazit

Es fand keine Problemverlagerung in angrenzende Teilbereiche statt. Die Anwohner begrüßen die Maßnahme nach anfänglichen Protesten und hoffen auf eine Verstetigung der neu geschaffenen Situation.

Reflexion aus dem Publikum

„Ähnliche Erfahrungen gibt es im Zuge der temporären Straßensperrungen im Umfeld des neugestalteten Alfred-Scholz-Platzes. Die Sperrung der Durchfahrung der Ganghofer Straße zeigte unmittelbare Auswirkungen auf die angrenzende Erdgeschosszone, drei Gastronomen siedelten sich an.“

Wilhelmstadt - Investitions- und Gebietsfonds

Ulrike Stock, GSM Wilhelmstadt/ die raumplaner GmbH

Außenwerbung des Geschäfts Wein & Weinbedarf, Bezirk Spandau, Foto: GSM

Rahmenbedingungen

> Hauptgeschäftsstraße Pichelsdorfer Straße mit 350 Geschäften

Projekte

> Etablierung eines Investitionsfonds zur kleinteiligen Aufwertung der Ladengeschäfte durch die Inhaber

> Paralleler Einsatz des Gebietsfonds für kleinere Aktionen bzw. Bauvorhaben

> Maßnahmenschwerpunkt liegt auf der Neugestaltung von Ladenzugängen, Schaufensteranlagen, Außenwerbeanlagen und Außenbereichen sowie auf der Fassadengestaltung

Projektziel

> Aufwertung der Erdgeschossbereiche durch private Investitionen

> Impulse für städtebauliche Aufwertung im Umfeld

> Förderung der Gestaltqualitäten in der Geschäftsstraße und Unterstützung der Gewerbetreibenden bei Optimierungsmaßnahmen

Erstes Fazit

Es ist gelungen, Eigentümer in die Gebietsentwicklung einzubeziehen.
Im Sinne von: „Hier könnte man etwas machen“ regt die Maßnahme die Initiative der Eigentümer an.
Eine direkte und frühzeitige Kommunikation und eine umfassende Förder- und Bauberatung sind Erfolgsrezept und wichtiger Bestandteil der Maßnahme.
Erreicht werden Einzeleigentümer, diese verfügen meist über einen begrenzten finanziellen und zeitlichen Rahmen.
Seit 2015 wurden 15 Maßnahmen umgesetzt, bei 3 Projekten lag die Kofinanzierung durch die Eigentümer bei 90 %.

Reflexion aus dem Publikum

„Auch im Programmgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee können die positiven Impulse durch den Gebietsfonds bestätigt werden. Die in diesem Rahmen durchgeführte Neugestaltung von Werbeanlagen ist jedoch auch mit Gebühren verbunden, was eine gewisse Barriere für das Instrument Gebietsfonds und kleinteilige Investitionen darstellt. Die Vermittlung von Gestaltungsvorgaben ist zudem verbunden mit kleinteiliger Ansprache und umfassender Überzeugungsarbeit.“

Der Blick von außen: STEP 2025 der Stadt Wien – Fachkonzept Zentren

Dr. Katharina Söpper-Quendler, Magistrat Wien

Die Herausforderungen, welche durch Wachstum und neue Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung für Zentren entstehen, thematisiert die Stadt Wien im Stadtentwicklungsplan (STEP) 2025. Erstmals wurde dort ein Fachkonzept Zentren integriert. Am Anfang stand die Frage: Was ist ein urbanes Zentrum? Welche Aspekte sind einzubeziehen, welche Akteure am Planungsprozess zu beteiligen?

Die Rahmenbedingungen in Wien sind mit denen in Berlin vergleichbar. Wien wächst und die Stadtentwicklung ist aktuell geprägt durch Wohnungsknappheit, Nutzungskonflikte und Flächenkonkurrenzen. Der Strukturwandel im Einzelhandel und eine wenig koordinierte Einzelhandelsentwicklung in nicht integrierten Lagen führte zu Trading-down-Prozessen und der Schwächung des Facheinzelhandels in den Innenstadtlagen. Versuche, diese Entwicklungen einzudämmen, erfolgen bislang über Bebauungspläne. Geschäftsstraßen werden im Flächenwidmungsplan Wien festgelegt.

Zielsetzung des STEP 2025 ist eine ausgewogene polyzentrale Standortentwicklung. Neben Aussagen zur Zentrenentwicklung enthält das Planwerk ebenso Darstellungen zur räumlichen Aufgabenverteilung. Zentrale städtische Nutzungen sollen künftig gezielt als Frequenzbringer entwickelt werden. Eine enge Abstimmung aller Fachressorts wurde hierfür etabliert, Basis hierfür ist ein gemeinsamer Datenpool und Standortentwicklungskriterien als Entscheidungsgrundlage.

Durch die abgestimmte Umsetzung von Strategien, die Bündelung unterschiedlicher Maßnahmen und gezielte Fördermöglichkeiten kann nun die Entwicklung ausgewählter Stadtbereiche, u.a. von Geschäftsstraßen unterstützt werden. Die Erdgeschosszone in Quartieren, die Ebene 0, spielt in diesen Prozessen eine besondere Rolle. Vor allem bei der Entwicklung neuer Standorte kann von Anfang an eine ausgewogene und langfristig realistische Nutzung der Erdgeschossbereiche geplant werden. Tragfähige Betreibermodelle ergänzen diesen städtebaulichen Ansatz. Ein besonderes, ggf. auch auf bestehende Strukturen übertragbares, Beispiel hierfür ist das neue Wiener Entwicklungsgebiet SeeStadt Aspern. Die Vermietung und das Management der Nutzungen in den Erdgeschosszonen liegt hier – vergleichbar dem Centermanagement eines Shoppingcenters – in der Verantwortung eines Generalmieters.

Die Entwicklung von Zentren ist nicht bis ins Detail planbar. Ein ressortübergreifender Austausch, das Zulassen von Innovation, abgestimmte Strategien und tragfähige Kooperationen mit den Partnern der Stadtentwicklung sind hierfür jedoch eine wesentliche Voraussetzung.

Foto: Erik-Jan Ouwerkerk

Foto Deckblatt und diese Seite: Erik-Jan Ouwerkerk

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden

aktive zentren Berlin

complan Kommunalberatung

be Berlin Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen