

## Zukunft der Innenstadt: von Krisenzone zum Identifikationsort

Innenstädte sind seit jeher nicht nur Orte des Handels, sondern auch gesellschaftliche Treffpunkte und vor allem Identifikationsorte. Tote Innenstädte sind deshalb deutlich mehr als ein ausbleibender Wirtschaftsfaktor – sie sind fehlende Lebensqualität. Allerdings stehen unsere Innenstädte vor enormen Herausforderungen, die sowohl aus der Pandemie als auch aus sich stetig verändernden Konsummustern resultieren.

Der stationäre Einzelhandel bleibt ein wichtiger Faktor für eine lebendige Innenstadt. Daher brauchen wir attraktive Rahmenbedingungen, die innovative lokale Konzepte ermöglichen und den stationären Handel im Strukturwandel gegenüber dem Online-Handel stärken. Auch weil wir um die große Bedeutung des stationären Handels als Arbeitgeber wissen. So warnte der Handelsverband Deutschland (HDE) im Zuge der Corona-Pandemie bereits Ende 2020, dass 250.000 Arbeitsplätze im Innenstadt-Handel in Gefahr sind.<sup>1</sup>

Doch nicht nur zum Besuch der Einkaufsmöglichkeiten suchen Bürgerinnen und Bürger die Innenstädte auf. Auch öffentliche Grünflächen, Gastronomie, kulturelle Angebote und die damit verbundene Aufenthaltsqualität gehören zu den wichtigsten Attributen einer Innenstadt<sup>2</sup>. Um die Frequenzen in den Innenstädten zu steigern und ihre Attraktivität für die Menschen zu erhöhen, brauchen wir mehr Vielfalt und gemischte Zentren. Denn nur so werden unsere Innenstädte krisensicherer, zukunftsfähiger und sowohl der „Neuen Leipzig-Charta 2020“ als auch dem modernen Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ gerecht.

Gemischte Zentren sollen vielfältige Wohn-, Kultur-, Gastronomie- und Sportangebote bieten sowie Gewerbe, Hotels und Büros in einem Quartier bündeln. Die Nutzung leerstehender Liegenschaften durch Betriebe, Handwerkerinnen und Handwerker, Kultur- und Bildungseinrichtungen, Bibliotheken, Behörden, medizinische Versorgungszentren sowie die Zulassung von Wohnungen in Innenstädten sollen erleichtert werden. Denn durch die Umnutzung von Bestandsgebäuden in den Innenstädten – sei es für Wohnungen, Handel oder Gewerbe – müssen keine neuen Gebäude gebaut und keine neuen Flächen mobilisiert werden. Zudem sollen die Grün- und Wasserflächen auch im Sinne der Schwammstadt rechtzeitig in die Stadtentwicklung integriert werden, denn die hohe bauliche Dichte, eine starke Versiegelung und wenig Durchlüftung machen unsere Innenstädte besonders vulnabel gegenüber den Folgen des Klimawandels.

Häufig stehen einer stärkeren Nutzungsmischung in Innenstädten jedoch rechtliche Hürden, wie Bau- oder Lärmschutzmaßnahmen, wenige kommunale Einflussinstrumente und hohe Mieten entgegen. Als AG Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen der SPD-Bundestagsfraktion sehen wir hier dringenden Handlungsbedarf und fordern:

<sup>1</sup> Handelsverband Deutschland (13.12.2020), Pressemitteilung „Lockdown im Nicht-Lebensmittelhandel: Mehr Hilfgelder für Händler und Innenstädte gefordert“, in: <https://einzelhandel.de/presse/pressearchiv/1410-pressemitteilungen-2020/13077-lockdown-im-nicht-lebensmittelhandel-mehr-hilfgelder-fuer-haendler-und-innenstaedte-gefordert>, letzter Zugriff am 26.06.2023

<sup>2</sup> cima.monitor Deutschlandstudie Innenstadt 2022

1. Das Baurecht zu novellieren, um seine Instrumente effektiver für die Innenstadtentwicklung, den Klimaschutz und die Klimaanpassung und die Gemeinwohlorientierung nutzen zu können
2. Temporäre Nutzungsmischung/Zwischennutzung/Umnutzung leerstehender Liegenschaften durch Betriebe, Handwerksgewerbe, Kultur- und Bildungseinrichtungen sowie die Zulassung von Wohnungen in Innenstädten zu ermöglichen und gezielt zu fördern
3. Immissionsschutzrechtliche Regelwerke, wie die TA Lärm und die BauNVO, zu modernisieren und an die geänderten Lebensverhältnisse in den Innenstädten anzupassen
4. Das kommunale Vorkaufsrecht zu stärken und auszuweiten und Kommunen zu ermöglichen, eine aktive Bodenpolitik für Schlüsselimmobilien und strategisch wichtige Flächen zu betreiben, insbesondere dort, wo der Aufkauf von alten, sanierungsbedürftigen oder leerstehenden Immobilien der Aufwertung des innerstädtischen Raumes dient
5. Stadtentwicklungspolitik klimagerecht umzusetzen, Klimaschutz und multifunktionale Flächennutzung mit der Innenstadtentwicklung zu verzahnen
6. Einen sozialen, klaren und einheitlichen Rahmen für das Gewerbemietrecht einzuführen
7. Die Städtebauförderung zu stärken und sie mit städtebaurechtlichen Instrumenten zu verzahnen
8. Ansprüche und Interessen verschiedener Gruppen von Bürgerinnen und Bürgern, differenziert nach unterschiedlichen Lebenslagen, Lebensphasen, sozioökonomischen Parametern sowie kulturellem Hintergrund bei der Stadtplanung und Städtebauförderung zu berücksichtigen, insbesondere im Hinblick auf Frauen, Kinder, Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Behinderung, Wohnungslose und andere marginalisierte Gruppen
9. Stadtentwicklungs-, Bau-, Verkehrs-, Energie- und Klimaschutzpolitik miteinander zu verbinden und die Potentiale der Digitalisierung in diesen Bereichen auszuschöpfen
10. Experimentierräume und Reallabore zu fördern und ihre Rechtssicherheit durch einen klaren regulatorischen Rahmen sicherzustellen
11. Unterstützung von Neugründungen mit innovativen und lokalen Geschäftsmodellen im Innenstadthandel durch Zuschüsse und lokale Ansiedlungsberatung
12. Die Arbeit des Beirats Innenstadt beim BMWSB fortzusetzen und die Forderungen aus der Innenstadtstrategie vom Juli 2021 bei Stadtentwicklungsmaßnahmen zu berücksichtigen

Gemeinsam mit unseren Koalitionspartnern haben wir entsprechende Vorhaben zum Teil bereits im Koalitionsvertrag<sup>3</sup> vereinbart. Wir fordern daher, dass zeitnah konkrete Vorschläge für die Ausgestaltung vorgelegt und deren Umsetzung anschließend entschlossen und ressortübergreifend vorgebracht werden.

Konkret müssen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

## **Nutzungsmischung/Umnutzung/Zwischennutzung ermöglichen**

Baurechtliche Hindernisse bei Nutzungsmischung/Zwischennutzung/Umnutzung von nicht mehr benötigten und leerstehenden Handels-, Büro- und Verwaltungsgebäuden zu Wohngebäuden müssen geprüft werden. Die Kommunen müssen mehr Spielräume für die Nutzungsänderung der zentrenrelevanten Schlüsselimmobilien bekommen, um sie in Gewerbe- und Wohnimmobilien umwandeln und die Nutzungsmischung in Innenstädten vorantreiben zu können. Hierzu zählen zum Beispiel die Freistellungen von den Festsetzungen bestehender Bebauungspläne und Moratorien, der Einsatz von Experimentierklauseln sowie die Einbindung von Zwischennutzungen zu kulturellen und sozialen Zwecken gem. §§ 4-8 BauNVO.

---

<sup>3</sup> Koalitionsvertrag 2021-2025 zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP

Spekulativer Leerstand von z.B. Kaufhäusern über einen längeren Zeitraum kann zur Belastung einer Innenstadt werden. Daher sollte geprüft werden, ob und inwiefern bundesseitig gegen spekulativen Leerstand von Gewerbeimmobilien vorgegangen werden könnte.

Die Genehmigungen für die Um- und Zwischennutzungen müssen schnell erteilt werden. Dafür müssen die Potentiale der Digitalisierung von Planungs- und Genehmigungsprozessen ausgeschöpft werden.

## Lärmschutzvorgaben modernisieren<sup>4</sup>

Die Umnutzung von Bestandsgebäuden in Innenstädten, insbesondere zur Schaffung von mehr Wohnflächen, sollte durch flexiblere Lärmschutzvorgaben ermöglicht werden. Die relevanten Regelwerke, wie die „Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ (TA Lärm) sowie die Baunutzungsverordnung (BauNVO), sollten modernisiert werden, um modernen Lebensverhältnissen in unseren Innenstädten gerecht zu werden. Als zielführende Ansätze für eine Anpassung der TA- Lärm wird die Einführung einer Experimentierklausel angesehen, die eine Erhöhung der nächtlichen Immissionsrichtwerte je nach Gebietskategorie in Betracht zieht und prüft, ob veränderte Messorte für den Lärmpegel in Betracht kommen können. Bei der BauNVO benötigen die zu unterscheidenden Gebietskategorien einer Überprüfung und Modernisierung. Insbesondere sollten Clubs und Musikspielstätten in der BauNVO aufgewertet sowie als Anlagen für kulturelle Zwecke anerkannt werden.

## Vorkaufsrecht stärken

Die kommunale Boden- bzw. Flächenverfügbarkeit und das Vorkaufsrecht der Städte als Lenkungsinstrument müssen gestärkt und ausgeweitet werden. Städte sollten in die Lage versetzt werden, eine aktive Bodenpolitik für Schlüsselimmobilien und strategisch wichtige Flächen zu betreiben – und zwar zum gutachterlich ermittelten Verkehrswert und nicht zum Höchstgebot. Das würde helfen, dauerhafte Leerstände und „hässliche Ecken“ zu vermeiden sowie explodierenden Boden- und Immobilienpreisen entgegenzuwirken.

Laut einer Umfrage, die das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) gemeinsam mit dem Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik (IfS) Ende April 2023 bei den Städten Hamburg, Berlin, München, Köln, Leipzig und Frankfurt am Main durchgeführt hat, ist das Vorkaufsrecht in sozialen Erhaltungsgebieten seit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts faktisch nicht mehr umsetzbar.<sup>5</sup> Die Kommunen sind ohne Prognosespielraum nicht in der Lage, das kommunale Vorkaufsrecht durchzusetzen und damit die urbane Vielfalt im Quartier zu erhalten, daher bedarf es einer rechtssicheren und effektiven Regelung des Vorkaufsrechts in Milieuschutzgebieten.

## Klimaschutz, Klimaanpassung und multifunktionale Flächennutzung mit Innenstadtentwicklung verzahnen

Statt immer mehr Autoverkehr brauchen unsere Zentren begrünte Plätze und multifunktionale Freiräume. Kernelemente einer städtischen blau-grünen Infrastruktur, die für die Anpassung an den Klimawandel elementar ist, sind vielfältige Grün- und Wasserflächen, zahlreiche Bepflanzungen, wohnortnahe Freiräume, Dach- und Gebäudebegrünung, öffentliche und kostenfreie Trinkwasserbrunnen sowie die Umsetzung des Konzepts der Schwammstadt. Dabei sollten im Sinne einer ganzheitlichen Politik auch Sicherheitskonzepte mitgedacht werden und entsprechende Akteure vor Ort einbezogen werden.

Wir müssen die doppelte Innenentwicklung fördern und einerseits durch die Nachverdichtung den dringend benötigten Wohnraum schaffen andererseits urbanes Grün erhalten und weiterentwickeln. Dafür müssen wir die baurechtliche Diskrepanz zwischen Grün und Wohnraum, sprich zwischen Bebauungsplan und Befreiungen vom B-Plan, überwinden. Weiterhin müssen wir rechtliche Voraussetzungen schaffen,

<sup>4</sup> s. Positionspapier der AG Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen „Nutzungsvielfalt in Innenstädten fördern – Lärmkonflikte bei heranrückender Wohnbebauung lösen“ vom April 2023

<sup>5</sup> Die Umfrage des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) und des Instituts für Stadtforschung und Strukturpolitik (IfS) zu Auswirkungen des Urteils des BVerwG vom 09.11.2021 auf die Praxis in den Milieuschutzgebieten der Hauptanwenderstädte, April 2023

um die Maßnahmen für Klimaanpassung und Klimaschutz, wie Dach-, Fassaden-, Hofbegrünung und PV-Festsetzung umsetzen zu können. Diese fußen im Idealfall auf einer Stadtklimaanalyse und Klimafunktionskarte zur Berücksichtigung stadtklimatischer Aspekte in der Innenstadtplanung. Auf dieser Grundlage muss eine konkrete Planung von Kaltluftschneisen sowie multifunktionalen Grün- und Freiflächen entwickelt werden, die auch bei temporären Starkregenereignissen präventiv gegen Überschwemmungen wirken. Die Kommunen müssen Orientierungswerte und Standards zur Grünflächenversorgung und Erreichbarkeit von Grünflächen erarbeiten und durch die Freiflächengestaltungssatzungen Freiflächen mit variablen Nutzungen entwickeln können.

## **Gewerbemietrecht modernisieren**

Lokale Manufakturen, Reparatur-Cafés, Werkstätten und soziale Einrichtungen gehören ins Stadtzentrum. Mieten für Gewerbeimmobilien in den Innenstädten sollen bezahlbar bleiben. Vor allem die Kleinstgewerbetreibenden sowie die sozialen Projekte und Einrichtungen in Ballungsgebieten mit angespannten Mietmärkten bedürfen eines besonderen mietrechtlichen Schutzes.

Um die zunehmende Vertreibung vom Handwerk und urbaner Produktion an den Stadtrand zu stoppen, wollen wir in Gebieten mit angespanntem Mietmarkt die soziale Funktion des Mietrechts auch auf Gewerbetreibende übertragen. Ein erster wichtiger Schritt stellt hierbei die Einführung von Gewerbemietgesetzen dar. Diese ermöglichen bei Bedarf die Einführung einer am Wohnraummietrecht angelehnten Ausformung der Mietpreisbremse. Zur weiteren Ausgestaltung eines sozialen Gewerbemietrechts gehören etwa ein effektiver Kündigungsschutz, Begrenzung zulässiger Mieterhöhungen und der Verlängerungsanspruch für einen befristeten Gewerbemietvertrag.

Ein solcher Schutz ist unverzichtbar, um die vielfältige Mischung aus kleinen Gewerbebetrieben, sozialen und kulturellen Projekten sowie Wohnraum in Städten zu erhalten. Im Rahmen der Bauleitplanung sollten die Kommunen, deren Stadtstruktur dafür geeignet ist, Mindestanteile von Gewerbe konkretisieren, um die Ansiedlung vom Handwerk in Innenstädten sichern können.

## **Städtebauförderung an aktuelle städtebauliche Herausforderungen anpassen**

Seit 1971 konnten mit der Städtebauförderung von Bund und Ländern mehr als 12.100 Maßnahmen in mehr als 4.000 Kommunen gefördert werden. Allein der Bund hat hierfür seit 1971 ca. 21,6 Milliarden Euro bereitgestellt. Seit 2017 stellt der Bund jährlich 790 Mio. Euro pro Jahr für Investitionen in die nachhaltige Stadtentwicklung, Klimaschutz, neue Ortszentren und Denkmalschutz bereit.

Wir müssen einen effizienten Mittelabfluss der Städtebauförderung garantieren und ihre Umsetzungsprozesse vereinfachen, durch verschlankte Fördermittelverfahren und Abbau von Doppelprüfungen bei Genehmigungsprozessen. Die Kommunen sollen mehr Handlungsspielraum bei der Bewilligung von Maßnahmen und ihrer Umsetzung bekommen. Dazu gehören das flexible Gesamtbewilligungsprinzip, die Übertragbarkeit von Fördermitteln zwischen einzelnen Maßnahmen und mehrjährige Verwaltungsvereinbarungen zwischen Bund und Ländern.

Ferner gilt es, im Sinne einer gleichberechtigten Stadtplanung mehr Barrierefreiheit im Bereich des Bauens sowie Möglichkeiten einer breiten sozialen Teilhabe, insbesondere im innerstädtischen und insgesamt im öffentlichen Raum zu schaffen. Für mobilitätseingeschränkte oder ältere Menschen stellen sich in Innenstädten oft große Herausforderungen. Kopfsteinpflaster, unübersichtliche Verkehrssituationen oder auch Treppen schließen viele Menschen von einer stärkeren Nutzung aus. Defensive Architektur, die darauf abzielt, wohnungslose Menschen sowie Menschen mit Behinderung oder Bewegungseinschränkungen die Teilhabe zu erschweren oder aus dem öffentlichen Raum und insbesondere den Innenstädten zu verdrängen, sollen im Rahmen der Städtebauförderung als förderschädlich ausgeschlossen werden. Zugänglichkeit, Aufenthaltsqualität und Barrierearmut sind als Kriterien städtebaulicher Maßnahmen zu berücksichtigen.

Insofern müssen veränderte Ansprüche der unterschiedlichen Nutzungsgruppen an die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität, Nutzungsmischung und die Mobilitätswende in Innenstädten bei Fortentwicklung der

Städtebauförderung einbezogen werden. Zudem muss die Städtebauförderung weiterhin mit städtebaurechtlichen Instrumenten, wie doppelte Innenentwicklung, verzahnt und an aktuelle städtebauliche Herausforderungen angepasst werden.

## **Mobilitätsmix aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln schaffen**

Multifunktionalität ist ein Erfolgsmodell nicht nur beim Umgang mit Immobilien und Flächen in Innenstädten, sondern auch bei der Mobilität. Um die ambitionierten Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen und eine steigende Mobilität für unsere Bürgerinnen und Bürger bereitzustellen, muss ein vielfältiges Angebot an Verkehrsmitteln in den städtischen Gebieten geschaffen werden. Unsere konkrete Aufgabe besteht darin, den ÖPNV auszubauen und weiterhin finanziell gut auszustatten, digitale Mobilitätsplattformen mit multi- und intermodalen Angeboten attraktiv und nutzerfreundlich zu machen sowie die Rad- und Fußwege in den Städten auszubauen. Um den ÖPNV weiter zu stärken, befürworten wir klare rechtliche Rahmenbedingungen für das Teilen von Mobilitätsdaten in Form des Mobilitätsdatengesetzes. Nachdem für den ÖPNV bereits Regelungen für die Datensammlung und Datenweitergabe bestehen, gilt es nun, dies auch verbindlich auf den privatwirtschaftlichen Bereich auszuweiten.

Die Zukunft gehört der Elektromobilität, und für ihre Entwicklung ist die flächendeckende und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur eine elementare Voraussetzung. Besonders in urbanen Räumen, in denen nicht allen Einwohnerinnen und Einwohnern die räumlichen Gegebenheiten für eine private Wallbox bereitstehen, müssen dringend mehr Flächen verfügbar gemacht werden. Supermarkt- und Kaufhausparkplätze, Bürogebäude, Flächen entlang der Autobahnen sowie an wichtigen Verkehrsknotenpunkten sollen dabei im Fokus stehen. Wir müssen einheitliche und intuitiv verständliche Bezahl- und Abrechnungssysteme, transparente Preisgestaltung für das Ad-Hoc-Laden sowie einen einfachen Zugriff auf Informationen über den genauen Standort sowie die Verfügbarkeit und Belegung der Ladepunkte gewährleisten. Der im Oktober 2022 von der Bundesregierung vorgelegte „Masterplan Ladeinfrastruktur II“ mit insgesamt 68 Maßnahmen muss zügig umgesetzt werden.

## **Klimaneutrale Konzepte bei Liefer- und Gewerbeverkehren fördern**

Da Liefer- und Gewerbeverkehre einen großen Anteil am gesamten Stadtverkehr ausmachen, sollen neue Konzepte und klimafreundliche Lösungen für Lieferverkehre in Innenstädten auf den Weg gebracht werden. Die Logistik der letzten Meile muss ausgebaut und auf die emissionsfreien Transportmittel, wie Lastenräder oder Fußgängerkuriere, umgestellt werden. Der Anteil der Zustellungen über Packstationen und Mikro-Depots soll erhöht werden. Dafür prüfen wir die rechtlichen Voraussetzungen, wie Immissionsschutz und Baurecht, um Genehmigungen von Mikro-Depots und Container-Lagerräumen in Innenstadtbereichen zu erleichtern sowie Flächen bereitzustellen.

Auch beim Lieferverkehr müssen die Potentiale der digitalen Technologien ausgeschöpft werden. Smarte Liefer- und Ladezonen, die mit Sensoren und Vorab-Buchbarkeit per App ausgestattet sind, sollen gefördert und ausgebaut werden. Für die Vernetzung zahlreicher Lieferdienste und smarte Steuerung des Lieferverkehrs sollen multimodale Routing- und Logistiksoftwares entwickelt werden.

Gerade in dicht besiedelten Räumen findet der Lieferverkehr oft keine Halte- und Parkflächen und wird durch falsch geparkte Fahrzeuge beeinträchtigt. Der Ausbau der Lieferzonen und Parkflächen für den Lieferverkehr können den fließenden Verkehr vom Zweite-Reihe-Parken entlasten und zu mehr Verkehrssicherheit beitragen. Der Lieferverkehr soll mehr Be- und Entladungszonen bekommen, die sowohl einheitlich und wiedererkennbar in der ganzen Stadt gekennzeichnet sind als auch strenger kontrolliert werden, damit andere Fahrzeuge diese Zonen nicht rechtswidrig nutzen. Die Lieferzonen sollen außerdem mit E-Ladesäulen ausgestattet werden.

Die räumliche Nähe zwischen Beschaffungsorten, Produktionsstätten und Absatzmärkten senkt den Transportaufwand, daher sollen die Handwerkerinnen und Handwerker in Innenstadt flexible Handwerkerparkausweise erhalten, um im eingeschränkten Haltverbot oder über die maximale Parkzeit hinaus parken zu können. Die neuen Parkkonzepte sollen in Modelprojekten ausprobiert werden. Dazu gehören

eine digitale Parkraumkontrolle, virtuelle Parkscheine und Parkberechtigungen sowie ihre Erfassung in einer Datenbank.

Die Maßnahmen, die klimafreundliche Konzepte beim Lieferverkehr unterstützen, sollen im Rahmen der Städtebauförderung den Anspruch auf Fördermittel haben.

## Digitale Potentiale nutzen und Angebote ausweiten

Die Nutzung von Technologien und Daten ist ein wichtiger Hebel, um Innenstädte in Deutschland noch lebenswerter, klimafreundlicher und nachhaltiger werden zu lassen. Beispielsweise können mittels IoT-Daten Informationen über Luftqualität, Energieverbrauch, Abfallmanagement an Bürgerinnen und Bürger weitergegeben oder durch eine smarte Verkehrslenkung CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden.

Die Modernisierung der urbanen Verkehrsinfrastruktur lässt sich nicht nur auf die Umstellung der Antriebe begrenzen, sondern reicht weit in die Bereiche von intelligenten und vernetzten Mobilitätskonzepten, für die digitale Mobilitätsplattformen elementar sind. Durch die Datenauswertung individueller Routen, Ride-sharing- und on-Demand-Angeboten sowie der Kombination unterschiedlicher Verkehrsanbieter erhöhen Mobilitätsplattformen den Besetzungsgrad der einzelnen Verkehrsmittel und tragen zu einer effizienten Steuerung von Verkehrsströmen bei. Zusätzlich unterstützt eine intelligente Steuerung von Besucherströmen kritisch überfüllte Bereiche zu entzerren und mildert beispielsweise Folgen für die Verkehrsinfrastruktur sowie Tourismuspunkte spürbar ab. Das Angebot von solchen Mobilitätsplattformen gilt es weiterzuentwickeln und bundesweit nutzbar zu machen.

Nicht nur im Mobilitätsbereich sind die Potentiale der Digitalisierung bei der Belegung der Innenstädte groß. Digitale Services bieten ungeahnte neue Möglichkeiten der Interaktion und gesellschaftlichen Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger. Smart-City-Apps beispielsweise geben Tipps zu Kulturangeboten, weisen auf Baustellen hin und geben Auskunft über freie Parkplätze in der Innenstadt oder verfügbare Leihfahrräder. Über 75% der Bürgerinnen und Bürger sehen digitale Apps mit Informationen zu Veranstaltungen und Kulturangeboten in den Städten als wichtigstes digitales Angebot<sup>6</sup>. So schaffen wir neue Anreize, die Innenstädte zu frequentieren.

Um Konsumenten ein breiteres Spektrum von Kaufmöglichkeiten zu bieten und die Erlebnisqualität des Einkaufens zu erhöhen, sollen Multi-Channel-Lösungen wie Showrooms in Innenstädten ausgebaut werden. Hierbei wird die Ladenfläche für die Präsentation der Ware genutzt, während der Bestell- und Bezahlungsprozess online erfolgt. Auf diese Weise kann der Umsatz gesteigert und teure Lagerflächen reduziert werden.

Auch der Online-Verfügbarkeitscheck von Waren im stationären Handel würde den Kundinnen und Kunden erlauben, die Waren online anzusehen, zu reservieren oder zu bestellen, wovon auch kleinere Geschäfte in der Innenstadt profitieren und ihre Wettbewerbsnachteile gegenüber großen Online-Händlern mildern könnten. Denn immer mehr Menschen nutzen den Online-Warenverfügbarkeitscheck (45% im Jahr 2021 gegenüber 41,5% 2019) und wollen es künftig stärker nutzen (18%)<sup>7</sup>. Für die bessere Online-Präsenz sollten die Händlerinnen und Händler digitale Angebote stärker in Anspruch nehmen und die Unterstützung von den Kommunen in Form der Subventionen für den Ausbau der digitalen Technologien, Schulungen, Workshops oder der digitalen Basisinfrastruktur mit WLAN-Hotspots in den Innenstädten bekommen können.

Bei der Entwicklung von umfassenden Smart-City-Konzepten sollen Kommunen besser unterstützt und beraten werden. Es bedarf langfristiger Finanzierungsmodelle, die permanent von der Förderung der „Modellprojekte Smart Cities“ (MPSC) gelöst sind. Wissenstransfer zwischen Bund und Kommunen sowie interkommunale Vernetzung müssen gestärkt werden, digitale Lösungen sollen interoperabel sein und auch den nicht-geförderten Kommunen zur Verfügung stehen, Verwaltungen sollen ihre digitalen Kompetenzen auf- und stetig ausbauen – Unterstützungsstrukturen wie das Beratungszentrum für künstliche Intelligenz (BeKI) gilt es zu stärken. Ferner begrüßen wir die zeitnahe Vorlage des Smart City Stufenplans, der mit identifizierten Maßnahmen den Kommunen die Entwicklung zur Smart City erleichtern und somit zur Digitalisierung in die Fläche beitragen soll.

<sup>6</sup> cima.monitor Deutschlandstudie Innenstadt 2022, S. 19

<sup>7</sup> vgl. ebd., S. 18

## Ein aktives und datenbasiertes Immobilien- und Leerstandsmanagement betreiben

Digitale Plattformen, die leerstehenden Ladenlokale und passende Nachnutzungskonzepte mithilfe eines intelligenten und datenbasierten Matching-Algorithmus zusammenbringen, sollen von kommunalen Akteuren stärker genutzt werden. Solche Plattformen<sup>8</sup> geben eine Übersicht über den Immobilienbesitz sowie drohende Leerstände und liefern alle für die Nachnutzung notwendigen Informationen zur Nutzbarkeit einer Immobilie. Damit erleichtern sie den Kommunen die Bestandsflächenverwaltung und den Ansiedlungssuchenden die Standortauswahl, helfen Leerstände in Innenstädten zu vermeiden und den Angebotsmix gezielt zu verbessern. Auch professionelle Ansiedlungsmanagerinnen und -manager sollten beratend und koordinierend bei der Standortwahl und der Vermittlung vom Leerstand zur Seite stehen.

## Innovative Konzepte ausprobieren und den Austausch mit der Stadtgesellschaft stärken

Mit dem Innenstadtprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ ermöglicht der Bund mit 250 Millionen Euro die Durchführung von Reallaboren in Kommunen, um Zukunftsperspektiven lebendiger Innenstädte zu erarbeiten. Reallabore und Experimentierräume sind Instrumente, die den Akteuren vor Ort ermöglichen, neue Herangehensweisen und innovative Ideen zu erproben. Sie bieten große Chancen für unsere Zentren, erfordern jedoch von allen Akteuren viel Flexibilität und Veränderungsbereitschaft. Nicht alles, was wir ausprobieren, kann ein Erfolg werden, daher muss die Kultur des Experimentierens verankert werden und Scheitern erlaubt sein.

Für die Vielfalt in unseren Innenstädten und die Erprobung neuer, kreativer Konzepte müssen Politik, Verwaltung und Handel sowie Eigentümerinnen und Eigentümer weiter im kontinuierlichen Austausch miteinander bleiben. Im Rahmen von „Business Improvement Districts“ (BID) und vergleichbaren Konzepten können sich Grundbesitzende und Gewerbetreibende vereinen, um gemeinsam Maßnahmen zur Verbesserung der Standortqualität durch eine erhobene Abgabe zu finanzieren. Jene Bundesländer, die den entsprechenden Gesetzesrahmen noch nicht geschaffen haben, werden ermutigt dem positiven Beispiel anderer zu folgen und den Gewerbetreibenden diese Möglichkeit zu eröffnen.

Um Innovationen im öffentlichen Sektor stärker zu fördern und besonders Potentiale der IT-Technologien, Kreativwirtschaft und des Mittelstands für die Innenstadtentwicklung zu nutzen, müssen Startups stärker bei der Vergabe öffentlicher Aufträge profitieren und als zuverlässige Partner der Kommunen etabliert werden. Dafür müssen die klassischen Vergabekriterien bei öffentlichen Aufträgen, wie z.B. die Wirtschaftlichkeitskriterien (Nachweis der Jahresabschlüsse der letzten drei Jahre, Mindestumsatz, Projektpreferenzen), flexibilisiert, eine zentrale Vergabepattform eingerichtet und kommunale Verwaltungen für den Mehrwert der Kooperationen mit Startups sensibilisiert werden.

Ganz wichtig für die Umsetzung der Nutzungsmischung in Innenstädten ist das Engagement der Stadtgesellschaft. Bürgerinnen und Bürger müssen in den Transformationsprozess einbezogen und ermutigt werden, an der Entwicklung der Innenstadtkonzepte aktiv teilzunehmen. Auch die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen in den Innenstädten müssen stärker berücksichtigt werden. Die Kinder- und Jugendfreundlichkeit des öffentlichen Raums muss gestärkt werden. Innenstädte müssen den Kindern und Jugendlichen sichere und attraktive Aufenthalts- und Begegnungsorte anbieten können.

In den Städten ist zu prüfen, wie der Austausch mit der Stadtgesellschaft am besten gestaltet werden kann. Vorstellbar ist, die bereits vorhandenen City- und Stadtmarketingorganisationen als Austausch- und Dialogplattform zu nutzen, um neue Konzepte für die Mobilisierung der Bürgerinnen und Bürger zu erarbeiten. Denn nur durch die Beteiligung aller gesellschaftlichen Gruppen wird die Neugestaltung unserer Innenstädte zum Erfolg führen.

<sup>8</sup> Bspw. Digitale Plattform **LeAn** für digitales Leerstands- und Ansiedlungsmanagement; Matching-Plattform für Immobilien und Nachnutzungskonzepte **Leerstandslotsen**