

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/395112276>

"Wir schenken dem Bürgermeister ein ISEK."

Preprint · September 2025

CITATIONS
0

READS
14

1 author:



[Arvid Krüger](#)
University of Kassel

62 PUBLICATIONS 52 CITATIONS

SEE PROFILE

PREPRINT

Essay anlässlich des 18. Bundeskongresses der Nationalen Stadtentwicklungspolitik in Rostock im September 2025

Angenommen, es gäbe die Möglichkeit, als Bürgermeister/in einer kleineren Stadt (unter 100.000 EW) jeweils zu Beginn der eigenen Amtsperiode, eine eigene kommunale Stadtentwicklungspolitik zu formulieren, mit dem Stadt- bzw. Gemeinderat und zu diskutieren und daran die eigene Bürgerschaft zu beteiligen. Im Anschluss bleiben nach einem circa einjährigen Strategieprozess noch ein paar Jahre (je nach Länge einer meist 5-7 Jahre dauernden Wahlperiode), um die kurz- und mittelfristigen Projekte einer solchen strategischen Politik umzusetzen und die langfristigen anzustoßen; entsprechende Fördermittel können aufgrund des vom Rat beschlossenen Konzeptdokuments jener Kommunalen Stadtentwicklungspolitik aktiviert werden. Zu Beginn der folgenden Wahlperiode wird Bilanz gezogen und die Kommunale Stadtentwicklungspolitik aktualisiert. Auf diese Art und Weise werden ganzheitlich relevante Themen der Kommune zusammenhängend betrachtet: Wohnungs(um)bau und Einwohnerentwicklung, Klimaanpassung im Sinne von zuviel oder zuwenig Hitze und Wasser und die Gestaltung öffentlicher Räume, Wirtschaftsentwicklung und sozialer Zusammenhalt.

Vor circa 20-25 Jahren wurde ein Instrument in die Städtebauförderung und damit in die nationale Stadtentwicklungspolitik eingeführt, welches schon einmal diesen ganzheitlichen Anspruch formuliert hat: das ISEK (Haller 2004, Schmidt 2018, Hirth 2019, Krüger 2023). Die Idee damals war, für die spezifische Ausnahmesituation in Ostdeutschland den Kommunen aufzugeben, überzählige Wohnungsbestände so vom Markt zu nehmen (also abzureißen), dass dabei ein Aufwertungsprozess für die gesamte Stadt in Gang gesetzt wird und die Quartiere, in denen abgerissen wird, so zu transformieren, dass die verbleibenden städtebaulichen Strukturen ebenfalls aufgewertet und somit lebenswerter werden. Das war grosso modo sehr erfolgreich; derweil hat es das ISEK über den §171a ins BauGB geschafft, ist standardisiert in allen Städtebauförderungsprozessen vorgesehen, gehört zu den Kernmerkmalen einer Integrierten Stadtentwicklung in der Europäischen Union gemäß dessen Leipzig-Charta (sowohl in der Fassung von 2007 wie 2020, vgl. Weidner 2020) und hat es sogar in den aktuellen Koalitionsvertrag mit einer aufzumerkenden Besonderheit geschafft, die einer der Anlässe für diesen Text ist (Koalitionsvertrag 2025, Zeile 794ff.).

Dessen Fokus liegt nicht auf den „Leipzigs,“ den Großstädten, die nicht erst seit 25 Jahren eine strategisch angelegte Quartiersentwicklung betreiben und die Verfahren und Instrumente eines ISEKs in diesem kommunalen Politikfeld einsetzen; auch, um eine Mehrebenenpolitik zu betreiben, die lokale Zivilgesellschaft im Rahmen gesamtkommunaler Steuerung einbezieht (Krüger 2019a, 137ff.; 2024b). Es geht um kleinere Städte und Gemeinden, die klein und zugleich groß genug sind, einer gesamtgemeindlichen räumlichen Steuerung zu bedürfen, die über eine Dichotomie von Altstadt und Dorf hinausgeht. Das sind in der Regel Klein- und Mittelstädte (also eben laut BBSR unter 100.000 EW), wobei es größere Mittelstädte geben mag, die raumlogisch eher den kleinen Großstädten gleichen – diese Unschärfe sei hier erlaubt.

Zweiter Anlass bzw. Hintergrund sind aktuelle und jüngst abgeschlossene Forschungsprojekte (beispielhaft: Altrock/Bertram/Krüger 2024; Krüger 2023, 2024a, Krüger2025a) sowie ehrenamtliche Arbeit des Autors im Feld der Stadtentwicklungspolitik (beispielhaft: Krüger 2018, 2019b, 2024d, 2025b). Zu den Forschungsprojekten gehört eines, dass sich explizit mit dem Instrument des ISEKs im Kontext der Kleinstadtforschung auseinandersetzt¹ aber auch die Zugehörigkeit zur laufenden Forschungsgruppe der DFG,² welche die Ränder der Metropolen als Räume einer neuen Suburbanität in Zeiten der Reurbanisierung in den Blick nimmt, somit auch die Klein- und Mittelstädte metropolitaner Regionen. Der Autor ist beim Berufsverband SRL tätig und wirkt in ehrenamtlichen Funktionen an der fachpolitischen Begleitung stadtentwicklungspolitischer Debatten auf Bundesebene mit. Zudem hat er in den vergangenen Jahren Grundlagenlehre zu Stadterneuerung sowie Verfahren und Instrumente verantwortet. Aus diesen unterschiedlichen

¹ <https://www.schmoelln.de/wirtschaft-und-bauen/stadtentwicklung/konzepte-und-projekte/isdn>

² <https://suburbanitaet.de/>

Zugängen zum Thema (die, sofern Forschung, zumeist in ihren originären wissenschaftlichen Zusammenhängen veröffentlicht wurden) und der damit verbundenen eigenen professionellen Rolle als Teil des Transfers zwischen Wissenschaft und Praxis speisen sich die Argumente dieses Essays.

Aufgaben, Vorteile und Schwierigkeiten eines ISEKs

Aufgabe eines solchen, an Amtsperioden der Bürgermeisterei angesiedelten ISEKs wäre es primär, strategisches Instrument einer mittelfristigen Planung im politischen Sinne zu sein. Während die jährlichen oder zweijährlichen Haushaltsberatungen eine Art Höhepunkt des kommunalpolitischen Jahreskalenders sind, um – neben Anderem – kurzfristige Akzente politischen Handelns zu setzen, dient ein mittelfristiger Planungshorizont dazu, Grundlegendes in der Kommunalpolitik zu steuern. Anlässe sind in der Regel Aufrufe für unterschiedliche Förderprogramme u.a. aus den Ressorts für Wirtschaft, Landwirtschaft, Umwelt/Klimaanpassung, aber auch aus dem Bauressort und infrastrukturenspezifischen Förderprogrammen. Dann gilt es für die kommunale Ebene nicht nur häufig, den kommunalen Eigenanteil „freizuschaukeln“, sondern sich per Ausschreibungsbeteiligung konzeptionell Gedanken zu machen – und häufig nicht nur, um den Ausschreibungsgegenstand selbst. Hinzu kommen unterschiedliche Verbindlichkeiten aufweisende strategische Konzeptpapiere, die z.B. das politische Verhältnis einer Kommune zur Klimapolitik ausbuchstabieren (exemplarisch an Schmölln, Krüger/Schrade 2025). Ein übergreifendes, integrierendes, für eine Amtsperiode gültiges Konzept könnte hier Prozesse in einer Kommune vereinfachen.

Eine Stärke eines ISEKs als Planungsinstrument ist zunächst die Identifizierung von Vertiefungsgebieten auf Basis einer gesamtgemeindlichen Analyse – dies fand im Stadtumbau Ost auch in Großstädten wie z.B. Leipzig statt, um damals jene (Teil-)Quartiere zu identifizieren, in denen bzgl. der Wohnraumweiterentwicklung (Abriss und Aufwertung) stärker oder schwächer zu intervenieren war bzw. welche (Teil-)Quartiere man beobachtet (Haller 2004, Rink et al. 2012, Schmidt 2018). Die meisten Großstädte führen dieses Beobachten und räumliche Kategorisieren gesellschaftlicher Herausforderungen derweil in sozialräumlichen Monitorings durch (Hinte 2006, Krüger 2019a). Aber der Gedankengang lässt sich auf kleinere Gemeinden und andere Themenfelder als Wohnen übertragen: Zu identifizieren sind in einem ISEK-Prozess jene Gebiete, in denen bezüglich der üblichen, zeitgenössischen Herausforderungen potenzieller Handlungsbedarf besteht. Das geht vom demographischen Wandel und Wohnraum(rück-/umbau)bedarfen über die auf Wasser und Hitze (Starkregen, Hochwasser, Dürre, Hitze) zu beziehende lokalräumliche Klimaanpassung, der Wirtschaftsentwicklung – sowohl hinsichtlich Gewerbe, Einzelhandel, Tourismus und Landwirtschaft – bis hin zum großen Bereich der Infrastrukturentwicklung. Als Stichwort soll hierzu auf Diskussionen zur Entstehung des Sondervermögens des Bundes Anfang 2025 verwiesen werden. Gerade die Verknüpfbarkeit dieser Herausforderungen in einem einzelnen konzeptionellen Prozess ermöglicht planungsbeschleunigendes Agieren – auch wenn es erstmal intuitiv so scheinen mag, dass höhere Komplexität längere Prozesse bedeuten könnten (dazu mehr unten).

Sofern ein solches Konzept gesamtgemeindlich verfasst ist (verfasst sein darf – Förderprogramme erfordern oft programmspezifische territoriale Begrenzungen), könnte es eine strategische Antwort auf die Frage liefern, in welchem Verhältnis die einzelnen Ortsteile im „Stadtland“ (Schiffers 2020) zueinander stehen und wie es um die räumliche Ausprägung grundlegender Zentralität im Sinne der Raumordnung bestellt ist. Nicht nur, aber auch aufgrund vorgenommener Gemeindegebietsreformen umfassen Gemeinden oder Gemeindeverbände mit hoheitlicher Zuständigkeit fürs Bauen (Ämter, Verwaltungsgemeinschaften etc.) oftmals den jeweiligen raumordnerischen Einzugsbereich grundzentraler Daseinsvorsorge, die somit ebenso oftmals de facto zum intra- statt intergemeindlichen Politikgegenstand wird (Blesse/Rösel 2017, Krüger/Müller 2017). Damit kann die zumindest konzeptionell auf mehreren Ebenen der kommunalen Familie³ verankerte punktförmig vorkommende soziale Infrastruktur als Element der Daseinsvorsorge gebündelt werden. Man begreift die Ausstattungsnotwendigkeiten (Schule, Sportplatz, Gemeinschaftsraum etc.) als Bausteine, die an bestimmten Orten (Marktplatz, Bahnhof, Quartiersmitte, Schulcampus etc.) Sinn ergeben. Wo sind im Gemeindegebiet welche Standorte bzw. Standortcluster entwicklungsbedürftig und im Sinne kommunaler Stadtentwicklungspolitik entwicklungsfähig? Das Denken sozialer Infrastrukturen in Stadtbausteinen

³ Gemeinde, Gemeindeverbund, interkommunale Planungszusammenhänge aus der Raumordnung und anderswoher, Landkreis, z.T. regionale Zusammenhänge aus der Raumordnung und/oder EU-basierter Förderung – mit jeweils unterschiedlichen territorialen Zusammenhängen mit der Folge, außerhalb der Großstädte unterschiedliche Infrastrukturektoren nicht nur administrativ fragmentiert, sondern auch territorial segmentiert zu verantworten (auch und gerade mit Bezug zur demokratischen Verankerung auf/zwischen verschiedenen legislativen Ebenen (Kommune und Land).

(Krüger 2024c), also als Gegenstand baulicher und stadtentwicklungspolitisch verankerter Maßnahmen und Projekte hilft, Daseinsvorsorge auf kommunaler Ebene zu operationalisieren (Bojarra-Becker 2016, Krüger 2024a). Nicht zuletzt besitzen ISEKs einen inhärenten städtebaulichen Anspruch (Schulz 2018, Altröck/Krüger 2019), der den öffentlichen Raum als Bindeglied städtebaulicher Qualität in den Fokus nimmt – und idealtypisch „ganz nebenbei“ Funktionalität des öffentlichen Raums weiterentwickelt (Schulz 2018, Krüger 2021): exemplarisch steht dafür der altstädtische Marktplatz, der ehemals Parkplatz war und nun mittels Gestaltung, durch Freisitze etc. zum Begegnungsort für die Gemeinde (wieder) geworden ist.

Seit dem Kurzzeit-Programm Stadtgrün (2017-19) ist ausprobiert worden, auch lineare Räume im instrumentellen Sinne als Quartier bzw. Territorium stadtentwicklungspolitischer Intervention zu definieren, was insbesondere für die Weiterentwicklung infrastrukturell geprägter Räume geeignet ist. Der Begriff der blaugrünen Infrastruktur (Balbo et al. 2023, Back/Kleidorfer 2023) für Wasserläufe und Grünzüge ist in diesem Zusammenhang entstanden: und es geht dabei nicht nur um deren Umbau im Sinne der Resilienz gegen zu viel oder zu wenig Wasser (Starkregen, Hitze, Hochwasser, Dürre etc.), sondern auch um deren Aufenthaltsqualität oder Charakter als zwanglosem Begegnungsort in der eigenen Gemeinde. Mit derselben Logik lassen sich auch relevante Straßenzüge gestalten, gerade wenn sie Orte sind, an welchen sich Menschen begegnen (Bodenschatz et al. 2013, HCU et al. 2024). Dazu können Bahnhofstraßen oder bestimmte Ausfallstraßen gehören, wenn sie jeweils durch unterschiedliche Elemente der Daseinsvorsorge (Mobilität, Einzelhandel, soziokulturelle Angebote etc.) geprägt sind, sich also typischerweise mehr Fußgänger in diesen Straßenräumen bewegen als in reinen Wohngebieten (Krüger 2025a). Zudem kennen ISEKs aus der Praxis auch immer die Funktion von Leuchtturmprojekten (hier: in der Städtebauförderung); es ist also ein Leichtes, diese Art von in der Kommunalpolitik immer wieder relevantem Projekttypus in einem solchen Konzept zu kontextualisieren. Damit gelänge es zugleich, präventiv einem Gegenargument für das Leuchtturmprojekt entgegenzutreten – es wäre abgehoben und abgekoppelt vom Rest der Kommune. Das Erstellen eines ISEKs, das Definieren von Teil- oder Vertiefungsgebieten größeren und kleineren Handlungs- bzw. Interventionsbedarfs, das Herausarbeiten von Projekten der (Stadt-)Entwicklung ist ein seit dem Stadtumbau Ost eingeübtes Instrument der Stadtentwicklung für die kommunaler Ebene.

Nichtsdestoweniger gibt es alltagspraktisch ausreichend Argumente für eine kleinere Kommune, kein gesamtgemeindliches ISEK zu machen oder zu beauftragen. Der eigene Fachkräftemangel bzw. die entsprechend oft strukturell nicht vorgesehene auskömmliche Personalausstattung für proaktives Planen steht hier zuerst auf dieser Liste des Alltäglichen. Oft liegt die Erfahrung mit ISEK-Prozessen eher bei Dienstleistern als in der kommunalen Verwaltung selbst. Raumbezogene Abwägungsoptionen sind dann eingeschränkt, wenn Förderprogramme bereits vorgeben, dass am Ende nur Altstädte oder dörfliche Ortsteile oder Gewerbegebiete gemeint sind (z.B. in der Städtebauförderung, der Förderung ländlicher Räume und der Wirtschaftsförderung), es also nicht ausreicht, *ein* ISEK zu erstellen. Bzw., es sind die teilgemeindlichen Förder-Konzeptdokumente dann höher zu priorisieren als ein Gesamtgemeinde-ISEK. Jedoch, das Andocken der Erstellung eines solchen strategischen Konzeptdokuments einer kommunalen Stadtentwicklungspolitik nicht an einzelne Förderprogramme, sondern an die Bürgermeisterei und die zeitliche Verknüpfung mit der entsprechenden Amtszeit ermöglicht demgegenüber, auf kommunalpolitischer Ebene fundamentaler die Konzeptentwicklung und somit den planvollen Einsatz von Förderprogrammen anzugehen. Das verspricht eine bessere Wirksamkeit. In der späteren Realität sind Themen wie Wohnen, Klima, Arbeit, Wirtschaft, Daseinsvorsorge etc. ohnehin miteinander verwoben. Nicht zuletzt beinhaltet die Planungsgeschichte des Instruments ISEK viele Aspekte der Bürgerbeteiligung bis hin zur Koproduktion urbaner Entwicklung (Selle 1996, Willinger 2022, Hirth 2019). Auch hier ist es ein Leichtes, aus dem Spektrum der Möglichkeiten kommunikativer und partizipativer Planung sich jener Verfahren adaptiv zu bedienen, die zur jeweiligen kommunalen Politik und lokalen Zivilgesellschaft der Klein- und Mittelstadt passen.

Zum Beispiel: Schwedt, Melsungen, Kelsterbach

Im Folgenden sollen exemplarische ISEK-Erfahrungen beispiel- und lediglich skizzenhaft dargestellt werden; dabei wird das Augenmerk auf das Potenzial dieses Instruments gelegt. Ein erster Blick geht in die Frühzeit der ISEKs, nach Schwedt an der Oder; die Informationen des folgenden Abschnitts dazu beziehen sich auf Krüger (2006), als sich der Autor im Rahmen einer an der KTH Stockholm entstandenen und veröffentlichten Masterarbeit u.a. mit Schwedt als einer Fallstadt in der Ostseeregion auseinandergesetzt hat. Die 80 km nordöstlich von Berlin gelegene Stadt ist ein typischer Vertreter

der zweiten Welle der Industrialisierung in der DDR zwischen 1950 und 1970. Nach der fast vollständigen Zerstörung im Zweiten Weltkrieg (85 %), wurde sie gezielt industrialisiert. Entscheidend war der Anschluss an die Öl-/Gaspipeline aus der damaligen Sowjetunion (bis zum Ukraine-Krieg in Betrieb). Die Raffinerie in Schwedt, die im Wesentlichen die Metropolregion Berlin versorgt, ist bis heute eine der größten ihrer Art in Deutschland. Die Bevölkerung stieg daher von 10.000 EW (1939) auf über 50.000 EW (1981) und ging qua Deindustrialisierung nach 1989 so massiv zurück (heute: ca. 33.000), dass Schwedt bereits Ende der 1990er-Jahre sich mit dem schrumpfungsbedingten Stadtumbau auseinandersetzen musste – und so eine Modellhaftigkeit entwickelte und regelrechte Vorbildfunktion einnahm.

Bereits vor dem ISEK von 2002 (BMWBV 2003) war die Stadt war z. B. die erste, die 1998 ein Plattenbauhaus mit 748 Wohnungen vollständig abgerissen hat – ein Akt mit symbolischem wie praktischen Signalcharakter für den Wandel der ostdeutschen Stadtentwicklungspolitik. Schwedts Stadtumbau verfolgt das Leitmotiv des „Ausatmens“: Rückbau statt Wachstum. Besonders in peripheren Plattenbausiedlungen wie „Am Waldrand“ werden ganze Wohnblöcke abgerissen (3.500 von 4.300 Wohnungen), andere umgebaut, Freiflächen wieder aufgeforstet – insgesamt 20 ha sollen zu Wald werden. Ziel ist die Verdichtung und Stärkung des Stadtkerns. Trotz Schrumpfung gewann Schwedt an relativer Bedeutung: Es bleibt Versorgungszentrum für die Region (z. B. durch Erhalt von Schulen, Kulturangeboten wie dem einzigen Theater im Nordosten Brandenburgs). Das ISEK enthielt eine klare Priorisierung, welche Quartiere am dringendsten vom Abriss betroffen sind – z.B. die Siedlung „Am Waldrand“ und welche kommunale Relevanz andere Gebiete hinsichtlich Erhaltung und Aufwertung besitzen, wozu nicht nur die Innenstadt, sondern auch weitere Großwohnsiedlungen gehörten – das Schwedter ISEK war also kein Plädoyer gegen die „Platte“ an sich. Schwedt war eine der ersten Städte (bei weitem nicht die einzige), welche konsequent eine strategische Parallelität im ISEK verankerten: Rückbau ganzer Gebäudezeilen in peripheren Quartieren bei gleichzeitiger Aufwertung und Umnutzung verbleibender Bauten (z. B. in Nachbarschaftszentren, Seniorenangebote in leerstehenden Läden). Ein zentrales Ziel des ISEK in Schwedt war es, trotz Schrumpfung ein kohärentes Stadtbild zu erhalten. Die Strategie vermied „Amputationen“ ganzer Quartiersteile und vermied so den Eindruck, dass sich die Kommune „aufgibt.“

Melsungen ist eine typische hessische bzw. westdeutsche Kleinstadt, die relativ früh (vor 2010) am Stadtumbau West teilnahm, als er auf die alten Länder „rübergeklappt“ (in Abwandlung des Begriffs bei Bernt 2003) wurde. In diesem Rahmen hat sich der Autor immer mal wieder mit dieser Fachwerkstadt befasst, die Endpunkt einer der Kasseler Regionaltram-Linie 5 ist – und insofern auch immer wieder Gegenstand der eigenen Lehre an der Universität Kassel seit 2018 war. Die Stadt ist geprägt durch seine Innenstadt und die touristische Attraktivität, die ebenso wie andere durch den strukturellen Wandel im Einzelhandel geprägt ist – wie die gesamte Stadt von demographischen Wandel. Auffällig am ISEK – deswegen wird es hier als Fall dargestellt – ist der konsequente Fokus auf soziale Infrastruktur und Dienstleistungen und die damit verbundene Rolle Melsungens als Mittelzentrum; anders formuliert: Melsungen ist ein Beispiel dafür, wie regionalen Herausforderungen (Daseinsvorsorge als Mittelzentrum) eine städtebauliche Gestalt durch gezielte Maßnahmen und Projekte der Stadterneuerung verliehen werden kann (vgl. Krüger 2024a).

Um 2014/15 lag der Fokus auf der Verbesserung der Anbindung und Funktionalität des Bahnhofs (Melsungen 2020, BMUB 2014). Einhergehend mit bahnseitigen Sanierungsmaßnahmen am heutigen „Hauptbahnhof“ und dem Neubau des Bahnhofs Bartenwetterbrücke 2011/12 rückte das Bahnhofsumfeld in den Fokus, da der kurze Weg aus Richtung Kassel zur Melsunger Innenstadt nun schneller über die stadtbildprägende Bartenwetterbrücke von 1595 möglich wurde; und für den alten Bahnhof neue Funktionen gefunden werden mussten. Das Bahnhofsgebäude wurde von der Stadt gekauft (trotz partieller weiterer Nutzung durch die heutige DBInfraGO). Im neuen „Bildungsbahnhof“ kamen Angebote der Volkshochschule und Musikschule, ein Café mit Fahrkartenverkauf und öffentlichen Toiletten unter; der benachbarte Güterschuppen wurde zum Jugendklub. Der Bahnhofsvorplatz wurde neugestaltet und bietet nun 160 Parkplätze sowie einen behindertengerechten Zugang zu den Bahnsteigen.⁴ Diese Kombination fördert die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und stärkt die soziale Infrastruktur. Ebenfalls vor ca. 10 Jahren wurde zwischen Bartenwetterbrücke und dem eigentlichen Altstadtkern ein Interkommunales Dienstleistungszentrum errichtet; dies war das damals andere Leuchtturmprojekt (weitere Projekte bezogen sich auf die Verbesserung der medizinischen Versorgung, der Ausbau von Kindertagesstätten und die Förderung von seniorengerechtem Wohnraum). Es steht nicht nur für einen sozioinfrastrukturellen Fokus einer klein- und mittelstädtischen Stadterneuerung auf Daseinsvorsorge, sondern für die damals innovative Übertragung der einer Governance der Stadterneuerung auf interkommunale Zusammenhänge, die

⁴ <https://www.ppb-net.de/projekte/bildungsbahnhof-melsungen>

heute noch für flächengroße Gemeinden mit vielen Ortsteilen bzw. interkommunale Verwaltungsstrukturen gemeinsamer Daseinsvorsorge-Territorialität stehen, z.B. Ämter, Verwaltungsgemeinschaften oder Samtgemeinden. Das aktuelle ISEK (Melsungen 2020) denkt diese Prozesse (idealtypisch bis 2040) weiter, u.a. wird nun der Weg zwischen Hauptbahnhof und Altstadt in den Blick genommen und das sogenannte Supermarktdreieck am Fuldaübergang aufgewertet werden.

Das führt gedanklich nach Kelsterbach, jene hessische Nachbargemeinde von Frankfurt, die am Flughafen liegt und dessen Stadtentwicklung stark durch diese unmittelbare Nähe geprägt wird. Als Forschungsgegenstand zur „Neuen Suburbanität“ ist sie damit ein wichtiges Detail, die Stadtregion und ihr Wachstum vor und hinter der Frankfurter Stadtgrenze zu verstehen.⁵ Ziel des ISEKs von 2020 (Kelsterbach 2020) ist die klimafreundliche Stadtentwicklung durch mehr urbane Grün- und Wasserflächen (sogenannte grüne und blaue Infrastruktur), Klimaanpassung, Biodiversität und höhere Lebensqualität. Kelsterbach wurde 2018 nach erfolgreicher Bewerbung als eine von vier hessischen Kommunen in das damalige Kurzzeitprogramm Zukunft Stadtgrün (2017-19) aufgenommen; das aktuelle ISEK ist nach der Städtebauförderreform des Bundes von 2019/20 (zur Reform z.B. in: Krüger 2019b) dann in der 2020 neuen Programmschiene Wachstum und Nachhaltige Erneuerung verortet worden. Die Erfahrungen und Grundprinzipien aus Zukunft Stadtgrün flossen somit in das Konzept der „Klimainsel Kelsterbach“ (Kelsterbach 2020) ein, in welchem die grün-blaue Infrastruktur als integraler Bestandteil städtebaulicher Entwicklung in Kelsterbach weiterentwickelt wird.

Kelsterbach war damit auch eine der ersten Kommunen, die eine lineare Raumlogik – eine ehemalige Bahntrasse – mit der Teilflächenlogik – ein Stadtquartier – konzeptionell zusammengebracht haben. Die Stadt hat die Förderkulisse genutzt, um Infrastrukturen nicht nur aufzuwerten, sondern als zentrales Leitbild für eine klimaangepasste und lebenswerte Stadtentwicklung zu etablieren. Gegenstand der Aufwertung ist, die Flächen entlang der ehemaligen Trasse, nun Grünzug systematisch zu verbessern, zu vernetzen und durch Entsiegelung sowie gezielte Bepflanzung klimaresilient zu machen und somit einen für Mensch und Ökologie durchlässigen, zudem attraktiven und klimafreundlichen Freiraums im urbanen Kontext zu schaffen (ebenda). Die Maßnahmen entlang der Trasse dienen nicht nur als Verbindungsachse für Grünräume, sondern auch als ökologisches Rückgrat für Artenvielfalt und Klimaanpassung im Quartier. Gleichzeitig erfüllt sie eine wichtige sozialräumliche Funktion: neue Wegeverbindungen, Treffpunkte, Entsiegelung von Flächen, barrierefreier Zugang für alle Altersgruppen (ebenda).

Zum Zeitfaktor

Ein paar kursorische Ausführungen sollen zuletzt zum Zeitfaktor gemacht werden, da dieser in diesem Vorschlag zentral ist. Die Konzepterstellung und die erste Phase der Umsetzung sollen ganz bewusst mit einer bürgermeisterlichen Amtszeit korrelieren. Grund dafür ist nicht nur die eher intuitive Annahme, dass Politik zu Beginn einer Wahlperiode entscheidungsfreudiger sei als in den Monaten vor dem Wahltag. Hintergrund dieser Überlegung ist zudem, dass es wohl kaum möglich sein wird, die Laufzeiten unterschiedlicher Förderprogramme aus den Sektoren Wirtschaft, Landwirtschaft, Umwelt, Bauen sowie betreffenden Infrastruktursektoren auf Bund- und Länderebene so zu harmonisieren, dass es einen idealen Zeitpunkt gibt, an dem man ein solches, strategisches Konzeptdokument so erstellen kann, dass es den Ansprüchen aller Förderprogramme genügt. Nichtsdestoweniger ist eine Anlasshaftigkeit für ein solches Konzept erfolversprechender als Anlasslosigkeit. Jeder Blick in kommunale Haushaltsdebatten stützt diese Beobachtung, selbstverständlich braucht es – auch fiskalisch vielversprechende – Anlässe, um Geld in entsprechende Titel einzustellen. Zudem, nicht umsonst besitzen in einem anderen Bereich der Stadtentwicklungspolitik, der Bauleitplanung, [auch] die Aufstellungsbeschlüsse nach §2 (1) BauGB zumeist den Anlass eines Investitionsinteresses in der Realität [nicht nur jene nach §12 (1)]. Kaum jemand stellt Bauleitpläne auf, einfach, weil es gerade passt, an dieser oder jener Stelle mal etwas städtebaulich zu ordnen.

Diese Analogie zeigt, dass kommunalpolitisches Handeln sehr wohl Anlässe braucht; einfach „mal so“ Verwaltungsressourcen (insbesondere Personal) einzusetzen, auch wenn es um etwas „Gutes“ geht, machen Städte und Gemeinden nicht (egal, ob Wirtschaftsentwicklung und/oder Klimaschutz das „Gute“ in der Sichtweise einer kommunalpolitischen Fraktion sind). Der Amtsantritt bzw. der Beginn einer Wahlperiode sind zudem ein „unverfänglicher“ Anlass, wenn es darum geht, überhaupt Ratsmehrheiten für die Erstellung eines strategischen

⁵ www.suburbanitaet.de

Konzepts zu bekommen (könnte ja sein, dass eine Fraktion gegen die strategische Aufstellung in Sachen Klima und/oder Wirtschaft fundamental opponiert ...). Da es aus eben genannten Gründen auch nicht (mehr) sein soll, ein Konzeptpapier auf die Belange nur eines Förderprogramms auszurichten, spricht ebenfalls einiges dafür, dies dann eben allgemein zu tun. Das passt ebenfalls zeitlich in den Beginn einer Amtsperiode.

Eine leider notwendige Diskussion kann in diesem Essay nicht geführt werden: Wie gelingt es, ausschreibenden Institutionen auf Länder- und Bundesebene, diese Ausschreibungen so zu designen, dass auch ein allgemeines Konzeptdokument der kommunalen Stadtentwicklungspolitik geeignet ist, die programmspezifischen Anforderungen auch formal zu erfüllen, sofern es dies materiell tut (also z.B. für eine Wirtschaftsförderung zum Zwecke der Ansiedlung darlegt, warum an genau jenem Ort Unternehmen genau jener Branche anzusiedeln sind und wie das in eine gesamtgemeindlich verstandene Stadtentwicklung und zur der entsprechenden infrastrukturellen Ausstattung passt).

Das Erstellen des Konzeptdokuments ist zudem auf Zeitabläufe innerhalb der Kommune anzupassen. Wenn es die ersten 12-18 Monate einer sieben- bis achtjährigen Amtsperiode braucht, um das Konzept zu erstellen, partizipativ zu begleiten und demokratisch zu beschließen, dann verbleiben die Jahre 2/3 bis 7/8, um Projekte umzusetzen.⁶ Aus der Städtebauförderungspraxis ist bekannt, dass es zumeist darum geht, in den ersten Jahren die Projekte zu beginnen; der eigentliche Umsetzungsprozess läuft dann meist in eine Verlängerungs- oder Fortsetzungsperiode hinein. Auch das ist unkompliziert auf die Zeitlogik der Amtszeiten übertragbar – in kleinere Kommunen werden oft mehrere Amtszeiten durch dieselbe Person die Bürgermeisterin besetzt, Wiederwahlen kommen regelmäßig vor. Ein solches „Amtszeiten-ISEK“ kann also sowohl den Charakter besitzen, in die übernächste Amtsperiode vorauszuschauen wie jenen, nach Wahlsieg der kommunalen Opposition dann eben mit neuen demokratischen Mehrheiten zu geeigneter Zeit (nach den Wahlen) etwaig korrigiert zu werden.

Wenn es also gelingt, Kommunalpolitik zeitlich so zu organisieren, dass EIN MAL, und das zu Beginn der Amtsperiode, ein fundamentales Konzeptdokument demokratisch erstellt wird – und ihm kommunaler Satzungs- oder Beschlusscharakter (je nach Kommunalordnung) verliehen wird – dann lassen sich planvoll die Ressourcen bündeln, die es benötigt, um strategische Entwicklung zu betreiben. Zugleich müssen diese Ressourcen nicht anlassbezogen und je nach Förderprogrammausschreibung nebenbei aktiviert werden und dabei bestimmte Schritte der Konzepterstellung quasi wiederholen. All das ist zudem ein relevanter Beitrag zur Planungsbeschleunigung.

Quellen:

Altrock, Uwe; Bertram, Henriette; Krüger, Arvid (Hg.) (2024): Stadterweiterung in Zeiten der Suburbanisierung – Neue Suburbanität; Bielefeld: transcript.

Altrock, Uwe; Krüger, Arvid (2019): Wiederbelebung des Leitbilds der Europäischen Stadt (mit Uwe Altrock); in: *Raumplanung 204 / 6-2019*, S. 16-24.

Balbo, Alice; Melchior, Inga; Decker, Lutz (2023): Damit Hitze nicht krank macht, wie Städte cool bleiben (Diskussionspapier des Deutschen Städtetages; beschlossen vom Hauptausschuss am 26. Januar 2023 in Chemnitz). Köln, Berlin: Deutscher Städtetag.

Back, Yannick, Kleidorfer, Manfred (2023): Chancen und Herausforderungen bei der Gestaltung klimaresistenter dichter städtischer Gebiete mit Blaugrüner Infrastruktur. In: *Österreichische Wasser- und Abfallwirtschaft 75*, S. 615–625.

Blesse, Sebastian / Rösel, Felix (2017): Was bringen kommunale Gebietsreformen? Kausale Evidenz zu Hoffnungen, Risiken und alternativen Instrumenten (ZEW-Diskussionspapier 17-049), Mannheim: Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung.

BMUB (2014): Umbau sozialer Infrastrukturen und Sicherung der Grundversorgung im Stadtumbau. Gemeinsame Transferwerkstatt der Bundestransferstellen Stadtumbau West und Stadtumbau Ost. Melsungen, 18. September 2014. Berlin.

BMVBW (2003): Dokumentation zum Bundeswettbewerb Stadtumbau Ost. für lebenswerte Städte und attraktives Wohnen. Bonn / Berlin.

Bodenschatz, Harald; Hofmann, Aljoscha; Polinna, Cordelia (Hg.) (2013): Radialer Städtebau. Abschied von der autogerechten Stadtregion; Berlin: DOM-Publishers.

Bojarra-Becker, Elke; Beckmann, Klaus J.; Danielzyk, Rainer; Dehne, Peter; Eltges, Markus; Köckler, Heike et al. (2016): Daseinsvorsorge und gleichwertige Lebensverhältnisse neu denken: Perspektiven und Handlungsfelder. Hannover: ARL.

HCU (Hafencity-Universität), bgmr, Sieker gmbH, Hochschule Karlsruhe, TU Berlin, Universität Hamburg (2024): BlueGreenStreets 2.0 implementieren, evaluieren, verstetigen. Toolbox 2.0 Essentials für die Umsetzung (Forschungsbericht), DOI: 10.34712/142.65

Haller, Christoph 2004: Integrierte Stadtumbaukonzepte – Wie geht es weiter nach dem Stadtumbau-Wettbewerb?, in Schröder (Hg.) Stadtumbau Ost

⁶ Die Städtebaupraxis nutzt idealtypisch *ein* sogenanntes Programmjahr, um in *fünf* aufeinanderfolgenden Jahresscheiben die Umsetzung haushalterisch zu begleiten (Ein Programmjahr = Fünf Jahre Umsetzung).

– eine Zwischenbilanz. Berlin: Technische Universität Berlin (ISR-Diskussionsbeiträge), S. 67-76.

Hinte, Wolfgang (2006): Geschichte, Quellen und Prinzipien des Fachkonzepts Sozialraumorientierung. In: Wolfgang Budde, Frank Früchtel und Wolfgang Hinte (Hg.): Sozialraumorientierung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 7–24.

Hirth, M. (2019). Vom Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept zum laboratorium responsive planning. In: Altröck et al. (Hg.), Jahrbuch Stadterneuerung 2019. Programmatik der Stadterneuerung. Wiesbaden: Springer, S. 247-265.

Kelsterbach (2020): Klimainsel Kelsterbach – Wachstum und nachhaltige Erneuerung. Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept. Unter Mitarbeit von via verde und NH-Projektstadt. Stadt Kelsterbach.

Koalitionsvertrag (2025): Verantwortung für Deutschland – Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD – 21. Legislaturperiode, gefunden in: koalitionsvertrag2025.de (zuletzt geprüft 30.5.2025).

Krüger, Arvid (2006): What happens in East-Germany? The demographic change and its relevance for the spatial development in the Baltic Sea Region, Eigenverlag der KTH Stockholm (Abschlussarbeit zur Erlangung des Master of Science).

Krüger, Arvid (2018): Bundesheimatpolitik – Unsre Heimat, das ist nicht nur ... unsere Stadtentwicklungspolitik; in: *Planerin* 6_18; S. 47-48.

Krüger, Arvid (2019a): Neue Steuerungsmodelle in der Stadterneuerung – und daraus folgende Anforderungen an Städtebauförderung, die Kommunen und die gemeinnützige Wohnungswirtschaft. Weimar: Bauhaus-Universität.

Krüger, Arvid (2019b) Neu sortiert – Drei Schubladen für die Städtebauförderung; in: *Planerin* 5_19, S. 34-35.

Krüger, Arvid (2021): Neuer Siedlungsbau in Deutschland: Eine Reflexion zu den Siedlungsbauvorhaben Hamburgs, Frankfurts und Berlins; in: *planung neu denken / pnd-online* 1/2021, S. 87-103.

Krüger, Arvid (2023): Eine Integrierte Strategie für Daseinsvorsorge und Nachhaltigkeit. Ein Kleinstadtforschungsprojekt in Thüringen. In: ders. (Hg.): Thüringen-Reader (Band I) Daseinsvorsorge. Kassel: KOBRA (Universitätsbibliothek), S. 7-23.

Krüger, Arvid (2024b): Ein Governance-Vorschlag für die soziokulturelle Planung in der Kleinstadt, in: ders. (Hg.): Thüringen-Reader (Band III) Soziale Infrastruktur. Kassel: KOBRA (Universitätsbibliothek), S.23-39.

Krüger, Arvid (2024a): Daseinsvorsorge und Infrastruktur – Regional- und Stadtplanung in der Infrastrukturplanung gemeinsam denken, in: *disP*, 60(2), 23–39.

Krüger, Arvid (2024c): Infrastruktur für den Siedlungsbau im Wandel – Der Versuch einer Allokationstypologie im Siedlungsneubau der 2020-er Jahre. in: Altröck et al. (Hg.): Stadterweiterung in Zeiten der Suburbanisierung – Neue Suburbanität; Bielefeld: transcript, S. 339-361.

Krüger, Arvid (2024d): Wie in den 70ern? – Mobilität, Soziale Infrastruktur und der Neubau von heute; in *Planerin* 2_24, S.48-50.

Krüger, Arvid (2025a): Auf Schienen zur nachhaltigen Stadt. Planungsperspektiven suburbaner und ländlicher Bahnhofsquartiere; in: *planung neu denken/pnd-online* 1/2025, S. 187-202.

Krüger, Arvid (2025b): Was wäre, wenn wir ein Konzept hätten? – Ein Gedankenexperiment. In: *Planerin* 1_25, S. 37-39.

Krüger, Arvid / Müller, Maximilian (2018): Land ohne Landkreise. Daseinsvorsorge und Infrastruktur in Thüringen. In: BBSR (Hrsg.): Mal über Tabuthemen reden. BBSR: Bonn, 106–115.

Krüger, Arvid; Schrade, Sven (2025): Integrierte Strategie für Daseinsvorsorge und Nachhaltigkeit – für Klein- und Mittelstädte. Kassel: KOBRA (Universitätsbibliothek), *im Erscheinen*.

Melsungen (2020): Stadtentwicklungskonzept Melsungen 2040 & Integriertes Handlungskonzept Innenstadt Melsungen 2040. Unter Mitarbeit von CIMA Beratung + Management und UmbauStadt. Stadt Melsungen.

Rink, Dieter; Haase, Annegret; Grossmann, Katrin; Couch, Chris; Cocks, Matthew (2012). From long-term shrinkage to re-growth? The urban development trajectories of Liverpool and Leipzig. In: *Built environment*, 38(2), S. 162-173.

Schiffers, Bertram (2020): Stadt-Land-Beziehungen und Planungsstrategien in Thüringen – ein kleiner Einblick zur Halbzeit der IBA Thüringen. In: Uhrig (Hg.): Zukunftsfähige Perspektiven in der Landschaftsarchitektur für Gartenstädte. Wiesbaden: Springer, S. 271–277.

Schmidt, Holger (2018). Warum die Stadterneuerung in Ostdeutschland ein Erfolgsmodell wurde. In: Altröck (Hg.): Jahrbuch Stadterneuerung 2017. Stadterneuerung im vereinten Deutschland. Wiesbaden: Springer, S. 43-55.

Schulz, Frank (2018): Stadtgestalt des Stadtumbaus. Theorie und Praxis im Umgang mit der Stadtgestalt in den Förderprogrammen Stadtumbau Ost und West. Lemgo: Dorothea Rahn.

Selle, Klaus (Hg.) (1996): Planung und Kommunikation. Gestaltung von Planungsprozessen in Quartier, Stadt und Landschaft. Berlin: Bauverlag.

Weidner, S. (2020). Die neue Leipzig-Charta 2020: ein Kurzabriss zum Entstehungsprozess. *PLANERIN*, (6).13-15

Willinger, S. (2022). Koproduktive Stadtentwicklung: Herausforderung und Chance. Wie Verwaltungen, Lokalpolitik und Stadtmacher gemeinsam experimentieren. eNewsletter Wegweiser Bürgergesellschaft, 11, 2022.

Arvid Krüger arbeitet als Postdoc in der DFG-Forschungsgruppe FOR 5425 an der Universität Kassel als Projektleiter. Seine Arbeitsschwerpunkte sind Stadterneuerung, Kleinstadtforschung und Governance, insbesondere von urbanen Infrastrukturen. Er ist ehrenamtlich in der SRL und der ARL tätig.