

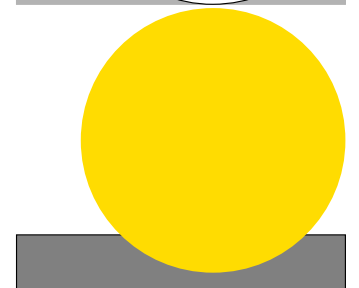
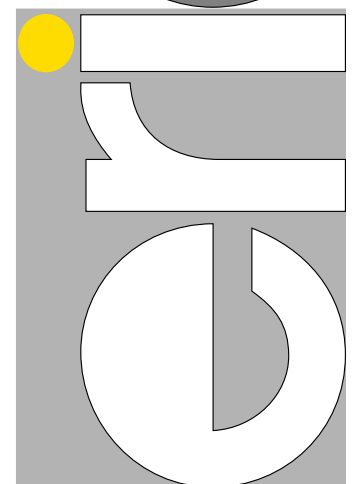
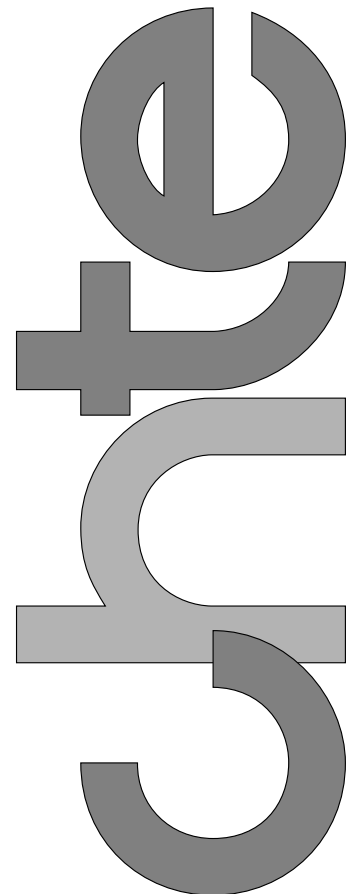
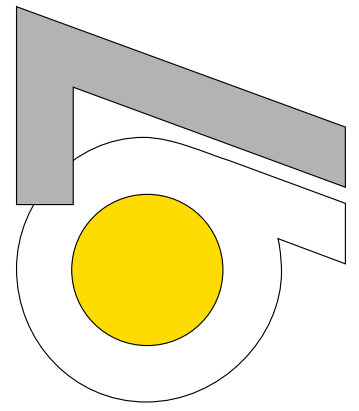


Deutsches Institut für Urbanistik

## Inhalt:

- Entscheidungsfelder städtischer Zukunft **2**
- Konzepte für eine verkehrssparende Stadtentwicklung **6**
- Archiv für Kommunalwissenschaften **9**
- Stadt und Verkehr **11**
- Bodenschutz – Einführung und Wegweiser **12**
- Deutsche Städte auf dem Weg zur Lokalen Agenda 21 **15**
- Familien als Zielgruppe von Jugendhilfe und Kommunalpolitik **17**
- Städte ohne Produktion? Das Fallbeispiel Potsdam **18**
- Impressum **19**
- Bestellschein **20**

Forschung und Dienstleistungen für die deutschen Städte



Informationen über Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Positionen des Difu

---

# Entscheidungsfelder städtischer Zukunft

Die deutschen Städte stehen in Zeiten eines gravierenden Strukturwandels der europäischen Integration und der Globalisierung der Wirtschaft in einer Reihe von Handlungsfeldern vor erheblichen Herausforderungen. Sechs wichtige Handlungsfelder wurden im Rahmen eines vom Difu in Kooperation mit 14 Städten durchgeführten Projekts untersucht. Die Fallstudienstädte waren Berlin, Bonn, Braunschweig, Bremen, Dresden, Erfurt, Frankfurt am Main, Hannover, Karlsruhe, Leipzig, Magdeburg, Mannheim, Nürnberg und Stuttgart. Zu jedem Themenfeld wurde ein zweitägiger Workshop durchgeführt, der auch jeweils in der Difu-Materialienreihe dokumentiert wurde. Die vorliegende Schlußveröffentlichung des Projekts gibt für jedes der sechs Entscheidungsfelder einen Überblick über aktuelle Entwicklungstendenzen, Handlungsansätze und -optionen für die Kommunen.

## **Kommunale Finanzen**

Die kommunalen Finanzen stellen die zentralen Rahmenbedingungen für kommunales Handeln dar, diese Bedingungen verändern sich jedoch laufend und tiefgreifend – mit allen Unwägbarkeiten für die Städte. Es ist offenbar, daß die kommunalen Finanzen sich langfristig weiter ungünstig entwickeln werden und im Gegensatz zur ersten Phase der Haushaltskonsolidierung in den 80er Jahren in der jetzigen zweiten Phase auch nach vier Jahren keine Wende zum Besseren zu erwarten ist.

Die geplanten Umstellungen im Steuersystem – vor allem die Abschaffung der Gewerbesteuer und deren Ersatz durch eine kommunale Beteiligung an der Umsatzsteuer – führen zu räumlichen Verschiebungen des Steueraufkommens. Derzeit ist kaum abzusehen, welche Verteilungswirkungen sich ergeben und wer die Gewinner und Verlierer einer Neuordnung sein werden.

Unter dem gegenwärtigen Zwang zur Haushaltskonsolidierung werden in vielen Städten Maßnahmen wie eine Aktivierung des Vermögens, Erhöhung der Rentabilität und/oder Verkauf von kommunalen Vermögensbeständen ergriffen. Dabei sollte eine Aktivierung von Vermögen hauptsächlich der Reduzierung der Verschuldung oder der Finanzierung von Investitionen in die zukünftige Stadtentwicklung dienen, nicht jedoch für eine

Deckung der Defizite im laufenden Haushalt verwandt werden.

Neuere betriebs- und finanzwirtschaftliche Methoden wie „cash-management“ oder „risk-management“, die immer mehr Städte einsetzen, können für die Städte die Chance bieten, Einsparpotentiale zu entdecken, lösen aber keinesfalls die bestehenden finanziellen Grundsatzprobleme.

Damit wird offenkundig, daß die Handlungsmöglichkeiten durch die Entwicklung der kommunalen Finanzen in der Tendenz weiter eingeschränkt werden.

## **Migration und soziale Probleme**

Die Bevölkerungsentwicklung wird mittlerweile durch Migration, und zwar innerregionale wie interregionale und internationale Wanderungen wesentlich bestimmt. Die Art der Wanderungsströme ist auch entscheidend für die Art der sozialen Probleme, die daraus erwachsen. Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, daß die Bevölkerungsentwicklung in Deutschland auf längere Sicht durch eine erhebliche Zuwanderung aus dem Ausland gekennzeichnet bleiben wird. Diese Zuwanderung aus dem Ausland wird sich auch zukünftig auf die Großstadtreionen der alten Bundesländer konzentrieren. Die innerdeutsche Wanderung wird weiterhin durch Nettoabwanderung aus den neuen in die alten Bundesländer charakterisiert sein.

Durch Migration lösen sich die am Ausgangsort bestehenden sozialen Beziehungen und Netzwerke auf. Skeptisch muß beurteilt werden, ob der Aufbau neuer Netze den Verlust der alten kompensieren kann. Damit kommen zwangsläufig zusätzliche soziale Aufgaben auf die Städte zu.

Für die alten wie die neuen Bundesländer gilt, daß sich bei der deutschen Bevölkerung die räumlich-sozialen Disparitäten durch anhaltende Suburbanisierungstendenzen voraussichtlich vertiefen werden; allerdings beginnt dieser Prozeß in den neuen Bundesländern erst, während er sich in den alten ungebremst fortsetzt.

## **Überregionale Verkehrszentralität**

Bei der unternehmerischen Standortwahl gehört die Verkehrszentralität nach wie vor zu den wichtigsten Standortfaktoren.

Die umfangreichen Verkehrsinvestitionen überörtlicher Handlungsträger, wie Schnellbahnlinien oder Flughäfen, verlangen auch von den Kommunen Anpassungsleistungen und -investitionen, wie es die zahlreichen Bahnhofprojekte verdeutlichen.

Bis ins nächste Jahrtausend hinein muß in allen Teilbereichen mit einem weiteren erheblichen Verkehrswachstum gerechnet werden, wobei in Deutschland fast überall gute verkehrsinfrastrukturelle Erschließung und Erreichbarkeit gegeben sind. Eine Veränderung und Stärkung der Zentralität wird vor allem durch die Realisierung der europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnen erwartet. Aber auch durch Straßenbau und Flughafenausbau wird Erreichbarkeit von Zielorten gesteigert. Da es vermutlich keine „natürliche“ Grenze der Erreichbarkeit gibt, müssen die Städte sich mit der Ambivalenz von Erreichbarkeit auseinandersetzen: Je besser ein Ort zu erreichen ist, desto mehr wächst auch der Verkehr vor Ort und macht auch auf regionaler Ebene zusätzliche Strategien des Umgangs mit induziertem Verkehr erforderlich.

### Zukunft des produzierenden Gewerbes in der Stadt

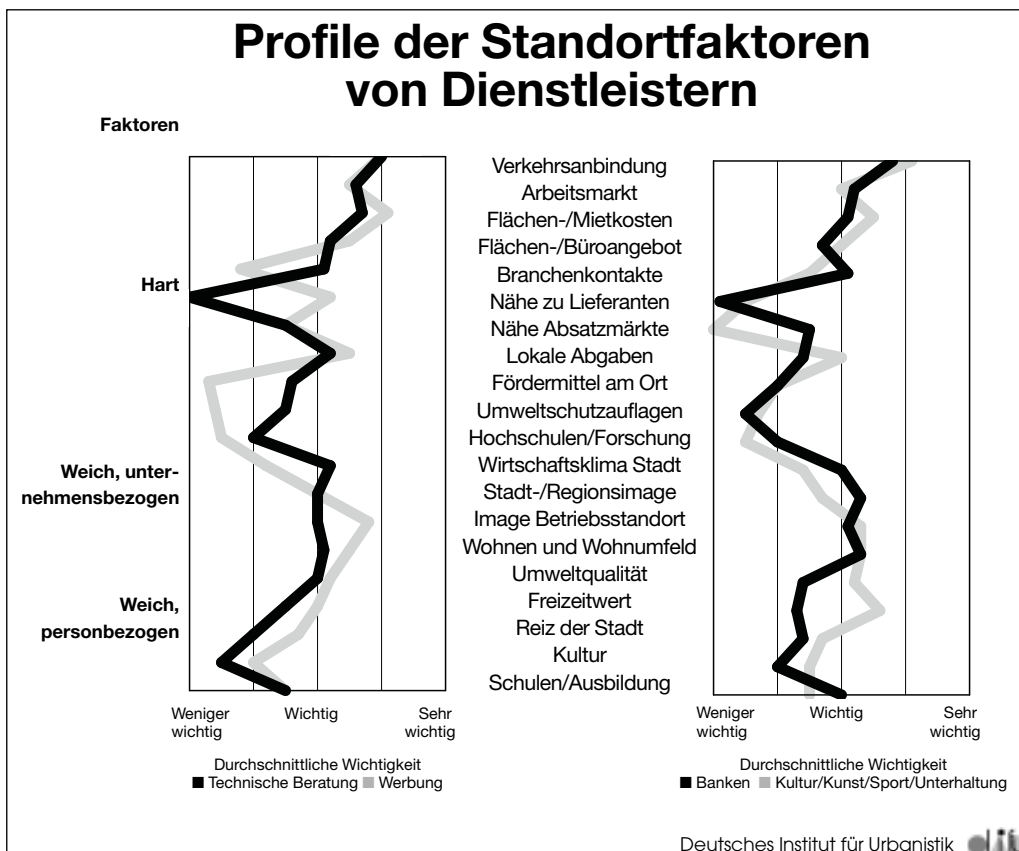
Die Deindustrialisierung in den Städten schreitet weiter fort. Das bedeutet, die Städte werden auch weiterhin als Produktionsstandort einen Bedeutungsverlust

hinnehmen müssen. Selbst in (Ausnahmefällen, in denen weiterhin Massenproduktion in Städten erfolgt, wird damit nicht mehr wie bisher auch Massenbeschäftigung verbunden sein.

Eine besondere Bedeutung kommt den produktionsorientierten Dienstleistungen zu. Sie sind ein besonders dynamischer und imagerächtiger Teilbereich der Dienstleistungsentwicklung. Wegen der funktionalen und räumlichen Verbindungen zwischen Produktion und produktionsorientierten Dienstleistungen trägt ein hoher Anteil produktionsorientierter Dienstleistungen in der Region zur Stabilisierung der Produktionsbetriebe bei.

Die Flächenentwicklung bei den Gewerbe- und Industrieflächen ist durch gegenläufige Tendenzen gekennzeichnet. Vor allem Großunternehmen setzen in nicht unerheblichem Umfang Flächen frei, wodurch in vielen Städten kein quantitativer Flächenengpaß mehr besteht. Allerdings werden auch neue hochwertige Flächen – meist kurzfristig – benötigt, so daß gleichzeitig ein Druck besteht, Flächen auszuweisen und diese schnell bereitstellen zu können. Daher bleibt Flächenpolitik eine wichtige Aufgabe, wenngleich sie schwieriger als in der Vergangenheit geworden ist.

Die Zeit der großen Ansiedlungen ist vorbei. Schwerpunkt muß daher eine erwei-



terte Bestandspflege sein. Angesichts der wachsenden Bedeutung von Unternehmensnetzwerken gehört dazu auch eine – mühsame und kaum mit spektakulären Erfolgen belohnte – Politik der Förderung, Erhaltung und Stabilisierung solcher Netzwerke.

### **Zukunft der Dienstleistungen**

Die Dienstleistungen nehmen an Bedeutung zu – in sektoraler sowie funktionaler Hinsicht (Anteil der Dienstleistungstätigkeiten) und in ökonomischer Hinsicht (Anteil an der Wertschöpfung). Die kommunale Wirtschaftspolitik ist dennoch weiterhin durch eine nachhaltige Industrieorientierung geprägt. Trotz der wirtschaftlichen Bedeutung der Dienstleistungen finden diese in kommunalen Handlungsansätzen nur unzureichende Aufmerksamkeit. Eine Umorientierung der Städte in Richtung auf die Erstellung von Dienstleistungskonzepten, die dem Gewicht des Dienstleistungsbereichs Rechnung tragen, erscheint daher angebracht.

Auch bei den Dienstleistungen verlieren – wie schon beim produzierenden Gewerbe festgestellt – die Kernstädte gegenüber ihrem Umland an Gewicht; dies gilt für alle Dienstleistungsbranchen und -tätigkeiten. Allerdings ist die Suburbanisierung im Bereich hochwertiger Dienstleistungen noch am wenigsten fortgeschritten, sie sind noch in höherem Maß auf die Kernstädte konzentriert.

Die Bedeutung der haushaltsorientierten Dienstleistungen wird tendenziell von den kommunalen Akteuren unterschätzt. Dabei sind in diesem Bereich die Beschäftigtenzahlen besonders hoch und werden noch weiter zunehmen. Daher muß vor allem auch den haushaltsorientierten Dienstleistungen genügend Aufmerksamkeit geschenkt werden. Außerdem können hierbei sinnvolle Verknüpfungen zwischen Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik hergestellt werden.

Zur Förderung der produktionsorientierten Dienstleistungen und anderer Dienstleister, die in ihrer Standortwahl relativ frei entscheiden können, gehört eine „Milieuförderung“, die den Standort attraktiv macht und diesen Unternehmen den Zugang zu einer „Wissens- und Kommunikationskultur“ eröffnet, sichert und sie damit an die Region bindet.

### **Medienwirtschaft und Telekommunikation**

Medienwirtschaft und Telekommunikation sind gegenwärtig besonders dynamische Bereiche, mit deren Entwicklung die Städte auch große Hoffnungen verbinden. Dabei ist davon auszugehen, daß die breite

Durchsetzung der Informations- und Kommunikationstechniken zu Veränderungen in nahezu allen Lebensbereichen führt und damit auch alle kommunalen Aufgabenfelder beeinflussen wird. Allerdings wird die Diskussion über Informations- und Kommunikationstechniken derzeit zu stark infrastrukturorientiert (z.B. Installation von Netzen) geführt. Darüber wird die Anwendungsorientierung vernachlässigt, also die Frage, welche Dienste sinnvoll und nachfragegerecht sind.

Aufgrund der tiefgreifenden Veränderungen, die durch den Einsatz der Informations- und Kommunikationstechniken ausgelöst werden, ist eine Auseinandersetzung mit dem Thema keine „Schönwetterveranstaltung“ für Städte, die sonst schon alles haben, sondern eine notwendige Aufgabe für alle. Dabei geht es darum, eine integrierte Informations- und Kommunikationspolitik zu entwickeln und von bisher eher zu schwachen oder unkoordinierten und zufälligen Aktivitäten zu einem koordinierten Konzept zu kommen.

Im Laufe des Projekts kristallisierten sich u.a. zwei Querschnittsaspekte heraus, die sich als „rote Fäden“ durch die sechs Einzelthemen zogen: die Beschleunigungstendenzen und die Kooperationsnotwendigkeiten. Aus diesem Grunde enthält die Schlußveröffentlichung zwei entsprechende Beiträge.

### **Geschwindigkeit und Stadt**

In nahezu allen gesellschaftlichen Bereichen ist eine generelle Tendenz zur Beschleunigung von Prozessen festzustellen. Diese Beschleunigung hat auch auf die Städte spürbare Auswirkungen.

So dehnen sich durch die Beschleunigung der Verkehrsmittel die Einzugsbereiche der Städte aus, die Agglomerationen vergrößern sich, die Großstädte rücken sich zeitlich näher.

Die Verkürzung der Produktzyklen bewirkt auch eine Beschleunigung von Flächennutzungs- und Standortzyklen. Dies erhöht die Unsicherheit der Kommunen in Fragen des Flächenangebots und der Standortbindung von Unternehmen. Dies kann auch mit einer Kostenüberwälzung an die Kommunen verbunden sein, etwa wenn Unternehmen die Sicherung von ihrer Flexibilität durch das Vorhalten von Flächenreserven von den Kommunen erwarten.

Aus der Beschleunigung resultieren auch neue Anforderungen an die Kommunen; so erwarten beispielsweise die Unternehmen vor allem eine schnellere Reaktionszeit der Kommunalverwaltungen. Um die

Anforderungen erfüllen zu können, sind in vielen Städten neue Organisationsformen erforderlich (z.B. ämterübergreifende Projektgruppen).

Kooperation ist auch einer der wesentlichen Ansatzpunkte, um die aus der Beschleunigung resultierenden Anforderungen zu meistern, weil die Parallelisierung von Aktivitäten in der Kommune Beschleunigungspotentiale enthält. Kooperation enthält auf der anderen Seite aber auch Potentiale, sich dem Beschleunigungsdruck teilweise zu entziehen.

Die generelle Beschleunigung ist ein Grund dafür, daß dem Faktor „Zeit“ (zeitliche Abstimmung von Prozessen, Flexibilisierung u.v.m.) immer größere Bedeutung zukommt. Längerfristig wird es darum gehen, auch auf kommunaler Ebene eine explizite Zeitpolitik zu etablieren.

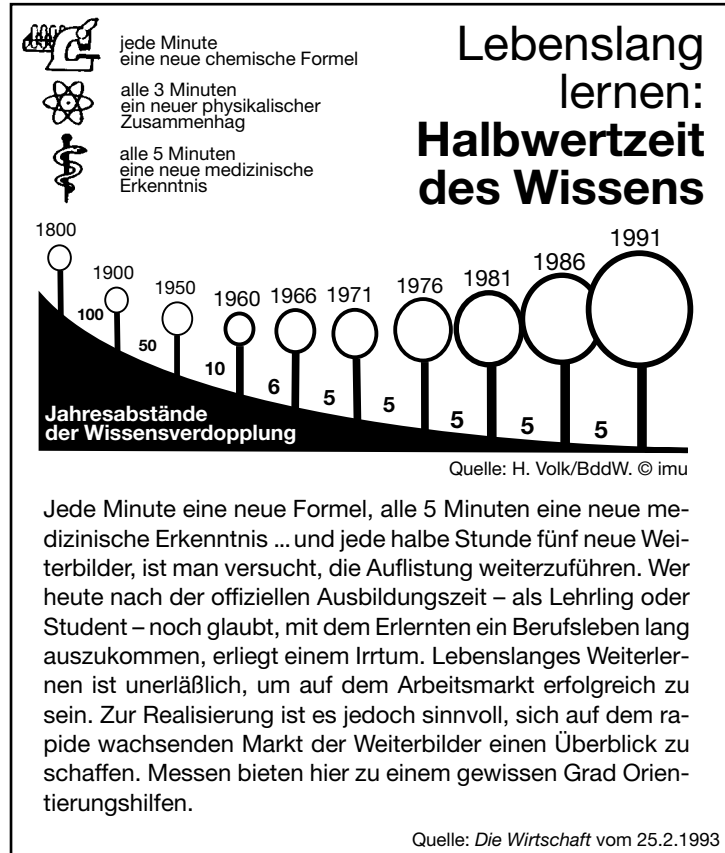
### Kooperation als kommunaler Handlungsansatz

Die kommunale Handlungsebene wird wichtiger werden, unter anderem deshalb, weil der Nationalstaat teilweise an Bedeutung verliert und er vor allem kostenträchtige Aufgaben an die Kommunen überträgt.

Als eine generelle Entwicklungstendenz ist auch die Auflösung ehemals deutlicher Grenzen, etwa zwischen Sektoren und Branchen, zwischen Kommunen und Umland, zwischen öffentlichen und privaten Akteuren usw. zu beobachten. Diese Situation ist vor allem durch Kooperation zu bewältigen. Die generelle These lautet, daß Kooperation auf kommunaler Ebene zunehmen wird und muß. Die Gründe dafür sind vor allem folgende:

- Kaum ein Akteur wird in Zukunft in der Lage sein, allein wesentliche Dinge zu bewegen. Kooperation ist ein Ansatzpunkt, die Diskrepanz zwischen Handlungsanforderungen und Handlungsmöglichkeiten zu verringern.
- Durch Kooperation werden neue Handlungspotentiale erschlossen.
- Der Leidensdruck der Kommunen wird zunehmen, die Kosten der Nichtkooperation werden deutlicher werden, so daß Kooperation als Weg zur Linderung von Problemen erscheint.

Dennoch läuft Kooperation keineswegs von allein, sie ist auch kein triviales Handlungsfeld. Überdies muß die Sinnhaftigkeit von Kooperation in jedem Einzelfall geprüft werden. Kooperation ist schwierig zu organisieren, wenn einer der Partner sich strategische Vorteile zu Lasten der



anderen verspricht, selbst wenn die Erträge der Kooperation für ihn noch höher wären. Vor allem ist eine Beteiligung aller relevanten Akteure auf kommunaler Ebene deswegen schwer zu organisieren, weil die Interessen und Zielfunktionen dort viel heterogener sind als etwa in der Privatwirtschaft, in der Kooperation schon viel häufiger praktiziert wird. Kooperation ist aus diesen Gründen aufwendig. Vertrauenskapital zu bilden ist mühsam, erfordert Zeit, ist aber relativ leicht verspielt.

Auch der Beschleunigungsdruck verschärft das Dilemma der Kommunen: Die Handlungsanforderungen und der Kooperationsdruck nehmen zu, gleichzeitig wird aber die Zeit zum Organisieren von Kooperation eher knapper. Um so zwingender müssen dann Prioritäten gesetzt werden.

Kooperation stellt also hohe Anforderungen, bietet aber noch am ehesten Chancen, die Diskrepanz zwischen Handlungsanforderungen und -möglichkeiten zu überbrücken. Deshalb erscheint es erforderlich, daß sich die Kommunen mehr denn je und gezielter mit Kooperationsmöglichkeiten befassen.

Die Untersuchung ist in der Schriftenreihe des Deutschen Instituts für Urbanistik als Band 90 erschienen und über den Buchhandel zu beziehen.

**Weitere Informationen:**  
**Prof. Dr. rer. soc.**  
**Dietrich Henckel**  
**Telefon: 030/39001-292**  
**Bestellung:**  
**siehe Bestellschein**

# Konzepte für eine verkehrssparende Stadtentwicklung

## Problemlage

Siedlungsflächen- und Verkehrsentwicklung sind zwei Bereiche, die eng miteinander verbunden sind und wegen der erheblichen Auswirkungen auf natürliche Ressourcen (Fläche, Boden, Energie) und Umweltbelastungen (Luft, Schadstoffe, Lärm, Barrieren, Gefahren) für die Zukunftsfähigkeit der Städte und Regionen zentrale Bedeutung haben.

Die anhaltende Ausdehnung der Siedlungsflächen ist nicht nur auf steigende spezifische Flächenansprüche fast aller städtischen Nutzungsarten zurückzuführen. Der motorisierte Individualverkehr hat einen immensen Flächenbedarf und ist wesentlicher Motor der Ausdehnung der Städte ins Umland. Dieser Prozeß der dispersen Suburbanisierung des Stadtumlands erzeugt wiederum zunehmenden Verkehrsbedarf und steigende Abhängigkeit vom privaten Automobil. Diese Siedlungsflächen- und Verkehrswachstumspirale dreht sich in besonders dramatischer Weise weiter in den neuen Bundesländern mit allen negativen Auswirkungen wie Landschaftsverbrauch, erhöhter Energieumsatz und anhaltenden Emissionen.

Damit wird deutlich, daß eine Problemlösung nicht allein in einer verträglicheren Abwicklung des Verkehrs und in der Verlagerung auf umweltschonende Verkehrsmittel gefunden werden kann, sondern daß Verringerung des Verkehrsaufwands durch Raumplanung notwendig ist. Die allgemein akzeptierte Standardformel zur umwelt- und stadtverträglichen Bewältigung und Gestaltung des Verkehrs lautet daher: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr umweltverträglich gestalten. Dabei soll die Reihenfolge bewußt die Prioritäten verdeutlichen. In der Praxis wird Verkehrsvermeidung aber erst in Ansätzen umgesetzt.

## Fragestellungen und Methoden

Im Auftrag des Umweltbundesamtes führte das Difu die Untersuchung „Fallstudien zur Bewertung verkehrsreduzierender Stadtentwicklungskonzepte unter Umweltaspekten“ durch. Die wichtigsten Fragen, die mit der Untersuchung beantwortet werden sollten, lauteten: Wie sieht eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur aus? Welche Elemente oder Merkmale kennzeichnen ein räumliches Entwicklungskonzept, das Verkehrserfordernisse und verkehrsbedingte Umwelt-

belastungen reduziert? Gibt es in Europa Beispiele für verkehrsreduzierende städtische Strukturen und welche Erkenntnisse lassen sich daraus ableiten?

Entsprechend der Komplexität des Themas wurde das methodische Vorgehen vielschichtig angelegt: Es wurden Fallstudien, Städtevergleiche mit Stadtstruktur- und Verkehrsdaten, eine Städtebefragung und modellhafte Berechnungen durchgeführt.

Im Mittelpunkt der Untersuchung stehen (entsprechend der Aufgabenstellung) Fallstudien von Städten bzw. Stadtregionen unterschiedlicher Größenordnung und Struktur, aber mit vermuteten überdurchschnittlichen Ansätzen zur Verkehrsvermeidung durch Raumplanung. Es wurden sechs europäische und eine nordamerikanische Stadt ausgewählt.

Im zweiten Teil des Berichts werden räumliche Konzepte für Stadtregionen anhand von Modellen oder Szenarien vergleichend untersucht.

Drittens wird Stadtteilplanung unter dem Gesichtspunkt „Reduzierung von Motorisierung und Autoverkehr“ behandelt. Dazu wurden auch deutsche Gemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern nach städtebaulichen Vorhaben befragt, die geeignet erscheinen, zur Autoverkehrsvermeidung beizutragen.

Viertens wurde am Beispiel eines Modellquartiers das städtebauliche Potential von Funktionsmischung und eine insgesamt autoverkehrssparsame Bau- und Straßenstruktur dargestellt.

Fünftens wurden Empfehlungen für räumliche Konzepte, bezogen auf die Stadtregion, die Kernstädte und die Stadtteile am Beispiel einer mittleren Großstadt, entwickelt.

Im abschließenden Teil werden Steuerungs- und Lenkungsinstrumente der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, insbesondere die aus kommunaler Sicht übergeordneten rahmensetzenden Regelungen wie Gesetze, Normen, finanzielle Förderungen etc., behandelt.

## Zentrale Ergebnisse

Die „Fallstudien verkehrsreduzierender Stadtentwicklungskonzepte“ zeigen, daß

in den ausgewählten Städten das Thema Verkehrsvermeidung durch bessere Stadtstruktur- und Raumplanung seit den 80er Jahren zunehmend behandelt und auch zum Teil umgesetzt wird. Wesentliche räumliche Elemente, die Voraussetzungen zur Vermeidung von Autoverkehr schaffen, sind dabei folgende:

- Schutz von Stadtquartieren mit hohen historisch-urbanen Qualitäten (angemessene Dichte und Nutzungsmischung, Straßenräume mit Aufenthaltsqualität, begrenzter Autoverkehr etc.) vor Veränderungsdruck,
- Verbesserung der Nutzungsordnungen: insbesondere das Übergewicht von Arbeitsstätten in der Innenstadt durch mehr Wohnungen in der Innenstadt und ihren Randgebieten bzw. generell in der Kernstadt zu verringern,
- Anstrengung höherer Bau- und Nutzungsdichte bei besserer Städtebau- und Freiraumqualität generell,
- Konzentration der Siedlungstätigkeit auf Standorte in der Stadt und auf das ÖPNV-Netz,
- Reduzierung des Autoverkehrs und des Bestands an Fahrzeugen, Kfz-Verkehrsberuhigung sowie Vorrang für Geh-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr,
- Freihalten der die Stadt umgebenden Landschaft,
- Konzentration der Siedlungsentwicklung in der Region auf Orte und Städte mit ausreichender Basis für Versorgungseinrichtungen und ÖPNV-Erreichbarkeit.

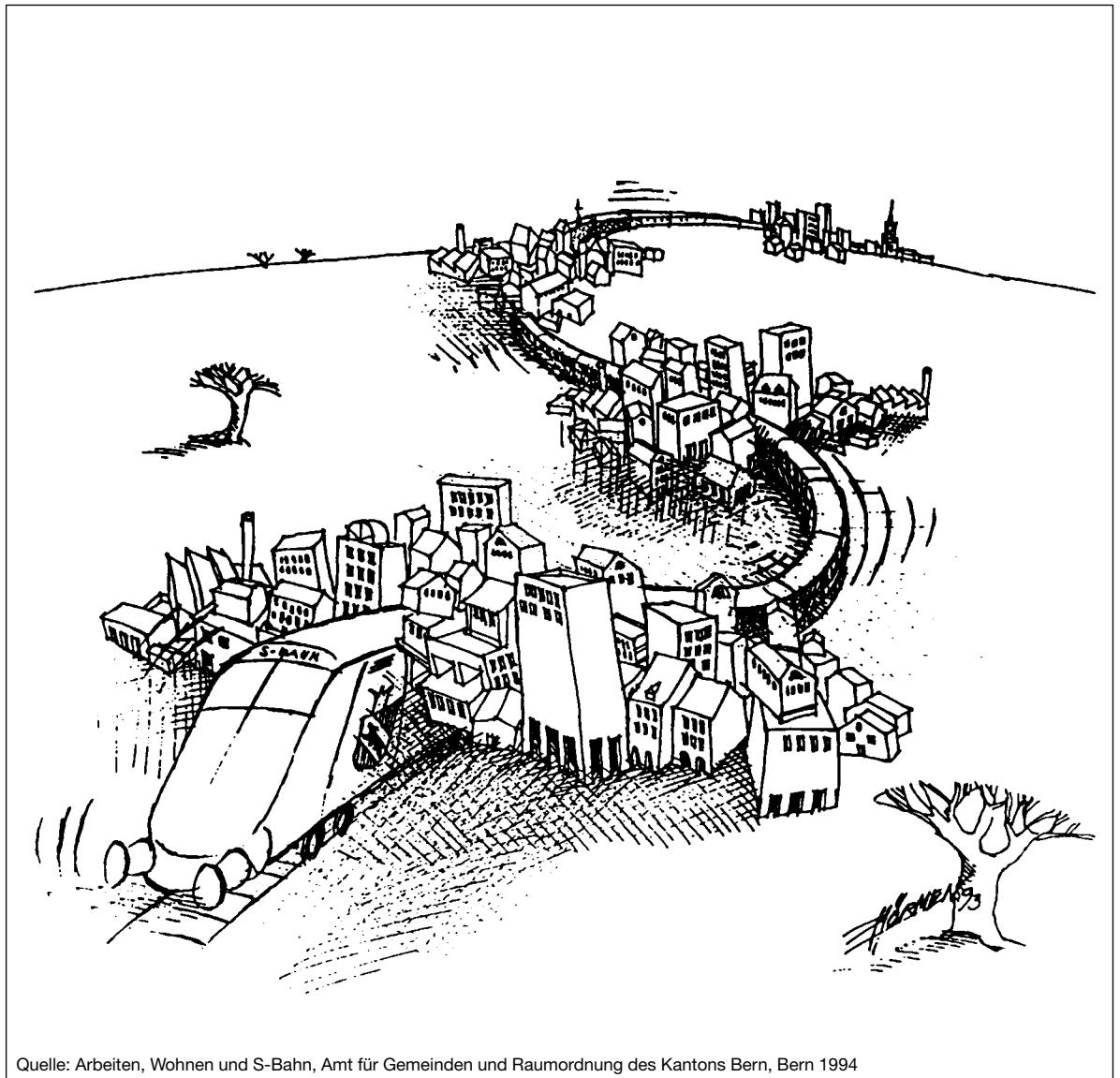
Viele dieser verkehrsreduzierenden Elemente werden in den Fallstudienstädten in Ansätzen realisiert. In fast allen Fällen sind noch ältere Stadtteile erhalten, die durch solche nichtauto-orientierten Strukturen noch stark geprägt sind. Die Analysen und Städtevergleiche zeigen, daß positive ökologische und verkehrliche Effekte, die durch ältere Stadtteile und neue Ansätze autoverkehrssparender Strukturen tatsächlich begünstigt werden, festgestellt werden können. In einigen der Fallstudienstädte läßt sich belegen: weniger Siedlungsflächeninanspruchnahme pro Einwohner, geringerer Motorisierungsgrad, weniger Autofahrten und weniger Pkw-Kilometer je Einwohner im Vergleich mit deutschen Städten ähnlicher Größe und Sozialstruktur. Vergleiche der Stadtregionen (und nicht nur der Kernstädte) sind wegen der ärmeren Datenlage weniger

aussagekräftig, deuten aber in dieselbe Richtung.

### **Empfehlungen für die Gestaltung der Siedlungsstruktur**

Das empfohlene Leitbild für die Entwicklung der Siedlungsstruktur kann überschrieben werden mit „Kompakte Städte und geschützte Landschaft“. Es bezieht sich auf eine mittlere Großstadtregion und umfaßt folgende Elemente:

- Wichtigste Strategie ist die strikte Minimierung weiterer Suburbanisierung. Die Entwicklung sollte generell auf die Innenentwicklung gelenkt werden, insbesondere auf die des Oberzentrums und der regionalen Mittelzentren.
- Wegen des Arbeitsplatzüberschusses der Kernstadt gegenüber dem Stadtumland sollte Wohnungsbau auf die Kernstadt konzentriert werden, insbesondere, soweit möglich, auf das innere Stadtgebiet durch Umstrukturierung und Nachverdichtung.
- Für Arbeitsstätten, insbesondere für zusätzliche Büroflächen, kommen analog der ABC-Standortplanung vorrangig Flächen an bestehenden oder zu entwickelnden Knotenpunkten des ÖPNV im äußeren Stadtgebiet und am Stadtrand in Frage. Das fördert eine räumlich nähere Zuordnung von Wohnen und Arbeiten (Erreichbarkeit per Rad) und gewährleistet hohe ÖPNV-Erreichbarkeit aus Kernstadt und Region.
- Nachverdichtung und Nachmischung der Stadtrandgebiete mit Wohnungen und Arbeitsstätten erzeugt das Potential für eine bessere Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen aller Art. Sie können eine gewisse Eigenständigkeit und Ortsorientierung von Stadtteilen oder Randgemeinden stärken oder entwickeln und zusätzlich zu positiven Rückwirkungen auf den Verkehr (mehr Wege zu Fuß oder per Rad möglich) führen.
- In der Stadtregion außerhalb der Kernstadt sollte die bauliche Entwicklung ebenfalls auf die Innenentwicklung konzentriert werden, insbesondere auf Binnenentwicklung der Regionalen Mittelzentren sowie generell auf die Bahnhofsgebiete der S-Bahn (300 bis 500 m Radius). Die strikte Minimierung weiterer Inanspruchnahme von Landschaftsfläche in kleineren Gemeinden bzw. generell außerhalb der Bahnhofsgebiete ist der wichtigste Beitrag zu verkehrssparender und nachhaltiger Raumentwicklung.



Quelle: Arbeiten, Wohnen und S-Bahn, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, Bern 1994

- Bestandteil und Voraussetzung dieses Leitbilds ist die generelle „Urbanisierung“ und „Ökologisierung“ der Stadt, um größere bauliche Dichte als Qualität gestalten und erleben zu können. Dazu gehört das Erhalten und städtebauliche Reparieren von Straßenräumen, die noch Merkmale von „Urbanität“ aufweisen, sowie prinzipielle Verkehrsberuhigung und Reduzierung des Pkw-Bestands.
- Kfz-Verkehr auch marktwirtschaftlich besser steuern,
- Kfz-Verkehr umwelt- und stadtverträglicher gestalten,
- Stadtregionen mit politischen und planerischen Kompetenzen schaffen,
- Wohnungs-, Wirtschafts- und Strukturpolitik auch an raumplanerischen und städtebaulichen Kriterien ausrichten,

#### **Reform von Rahmenbedingungen notwendig**

Neben einer besseren und wirkungsvolleren Regionalplanung müssen auch übergeordnete (staatliche) Rahmenbedingungen so gestaltet werden, daß sie einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung nicht mehr entgegenwirken, sondern diese fördern. Dazu gehören:

- Bodenflächennutzung auch marktwirtschaftlich besser steuern,
- Verkehrswege-Investitionspolitik ändern,

- Verstärkung des Städtebauförderungsprogramms zur Unterstützung von Maßnahmen der Innenentwicklung und
- Abbau steuerlicher Vergünstigungen von Autobesitz und Autonutzung.

Im Untersuchungsbericht werden diese Punkte detailliert erörtert und Reformvorschläge entwickelt.

Die Ergebnisse der Untersuchung werden in der Reihe „Difu-Beiträge zur Stadtforschung“ im Sommer 1997 veröffentlicht.

**Weitere Informationen**  
**Dr.-Ing. Dieter Apel**  
**Telefon: 030/ 39 001-260**  
**Dipl.-Ing. Michael Lehm Brock**  
**Telefon: 030/ 39 001-252**



## **Perspektiven der kommunalen Selbstverwaltung in Deutschland**

*Thomas Ellwein*

Um 1900 erschienen die Perspektiven der kommunalen Selbstverwaltung in Deutschland klar, weil man zwischen Staat und Gemeinden eindeutig unterschied, die Aufgaben der Gemeinden unstrittig waren, ihr politisches Programm auf längere Zeit festlag und ihr Willensbildungsprozeß dem Grunde nach geordnet war. Hundert Jahre später ist die Lage völlig anders, was mit dem Strukturwandel in Gesellschaft und Wirtschaft, mit der Einbindung der Gemeinden in das politische Gefüge des Staates und mit einer diffusen Aufgabenentwicklung in den Gemeinden zusammenhängt. Letzteres bringt in seinem Kern funktionale Verschiebungen von Haus und Familie zur Gemeinde zum Ausdruck und verweist zugleich auf Steuerungsschwächen des Staates, die man allgemein mit Staatsüberforderung und mit der Globalisierung erklären kann. Solange sich dieser Veränderungsprozeß im Fluß befindet, sind auch die Perspektiven der Selbstverwaltung unklar.

## **Dresden und Leipzig – Divergierende oder konvergierende Stadtentwicklung?**

*Jürgen Friedrichs/Rolf Küppers*

In dem Aufsatz werden die Entwicklungen der beiden größten ostdeutschen Städte, Dresden und Leipzig, unter drei Hypothesen erörtert: Ein Rückgriff auf die Strukturen von 1945 (Persistenz-Hypothese), ein Wettbewerb mit neuer Spezialisierung (Spezialisierungs-Hypothese) und eine gleichartige Entwicklung beider Städte auf die Struktur westdeutscher Städte hin (Konvergenz-Hypothese). Als westdeutsche Vergleichsstadt dient Hannover.

In der Zeit vor 1945 hatten beide Städte eine Spezialisierung erreicht: Dresden als Kulturstadt mit industriellen Anteilen, Leipzig vor allem als Handels- und Messestadt. In der Zeit zwischen 1945 und 1989 hat die Standortpolitik der DDR-Regierung dazu geführt, daß Dresden ein Standort der Mikroelektronik und Sitz zahlreicher Hochschulen wurde. Der industrielle Kern wurde ausgeweitet. In Leipzig

hingegen wurden traditionelle industrielle Bereiche abgebaut. Die Entwicklung nach 1989 zeigt eine sehr deutliche Angleichung der Beschäftigten-Anteile im sekundären und tertiären Sektor beider Städte, zudem eine Angleichung an die westdeutsche Vergleichsstadt Hannover. Ferner wird eine Suburbanisierung von Arbeitsstätten und Bevölkerung in beiden Städten deutlich erkennbar. Insgesamt läßt sich die tatsächliche Entwicklung am besten mit der Konvergenz-Hypothese vereinbaren, während im Gegensatz dazu die Stadtentwicklungspolitik eher an der Persistenz-Hypothese orientiert ist.

## **Suburbanisierung von Handel und Dienstleistungen in Ostdeutschland**

*Peter Franz/Raimar Richert/  
Manfred Weilepp*

In Ostdeutschland weist der umfassende wirtschaftliche Strukturwandel, der nach 1990 stattgefunden hat, eine ausgeprägte regionale Dimension auf: insbesondere der Handel, aber auch andere Dienstleistungen haben sich verstärkt auf der „Grünen Wiese“ angesiedelt, was zu einem zentralörtlichen Funktionsverlust der Innenstädte geführt hat. Diese haben - trotz ihrer teilweise attraktiven historischen Bausubstanz - oft nicht den gewünschten lebendigen Charakter, haben vielmehr als städtischer Lebensmittelpunkt an Bedeutung verloren. Am Beispiel der Städte Leipzig, Halle, Rostock und Erfurt wird gezeigt, daß nicht pauschalierend von einer Fehlentwicklung gleicher Intensität gesprochen werden kann, da sowohl die Situation als auch die absehbaren Entwicklungstrends in den verschiedenen Stadtregionen unterschiedlich sind. Auch wird der Gegensatz zwischen Standorten in der Innenstadt und auf der „Grünen Wiese“ überzeichnet, weil wegen des innerstädtischen Flächenmangels häufig nur eine Arbeitsteilung zwischen Innenstadt und Randlagen angemessen erscheint. Sollen die Innenstädte aufgrund eines gewünschten Leitbildes der „Lebendigen Innenstadt“ für den Einzelhandel und andere Dienstleistungsaktivitäten attraktiv gemacht werden, ist primär kommunales Handeln erforderlich.

**Neuer  
Halbjahresband  
erschienen**

## **Ansätze interkommunaler Kooperation: Frankfurt und die Rhein-Main-Region**

*Werner Heinz*

Der Umlandverband Frankfurt wurde im Zuge der Gebietsreform bereits in den 70er Jahren eingerichtet und gilt manchen als die wohl am weitesten entwickelte Stadt-Umland-Regelung. Dieser Verband läßt aber auch beispielhaft die besonderen Schwierigkeiten und Probleme interkommunaler Kooperation unter den Bedingungen der gegebenen politisch-administrativen Strukturen deutlich werden: Diese reichen von der gewählten Organisationsform bis zu den Kompetenz- und Zuständigkeitsregelungen zwischen den Verbandsmitgliedern.

Vor allem Vertreter der Kernstadt Frankfurt stimmen darin überein, daß das Rhein-Main-Gebiet unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen einer stärkeren und effizienteren innerregionalen Kooperation bedarf. Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs wurde hier mit der Einrichtung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes Mitte 1994 ein entscheidender Schritt getan. Interkommunale Kooperation in anderen relevanten Handlungsfeldern ist durch den Umlandverband in seiner bestehenden Form hingegen nur unzureichend gesichert. Eine Reform allein der Struktur des Verbandes greift für Kritiker jedoch zu kurz: Für sie muß diese mit einer allgemeinen Verwaltungsstrukturreform in Hessen einhergehen.

## **Städtenetze – ein neuer Ansatz interkommunaler Kooperation**

*Klaus Brake*

Städtenetze sind ein Diskussionsthema von bemerkenswerter Aktualität: weniger als Beschreibung siedlungsstruktureller Zusammenhänge (nach dem Muster Zentraler Orte oder von Städtehierarchien) denn als Handlungsansatz und Politikkonzept interkommunaler Kooperation. Demnach sollen vernetzte Städte Qualitäten erzeugen, die sie einzeln nicht erreichen können. Insbesondere im Rahmen von Raumentwicklung und Regionalpolitik werden von „kooperativen Gesamtstand-

orten“ Synergieeffekte zur Stabilisierung vor allem verdichtungsraumferner Gebiete erhofft.

In bezug auf diese Erwartungen kann die – insgesamt diffuse – Diskussion um Städtenetze vergleichsweise gut konkretisiert werden. Im vorliegenden Beitrag werden auf der Basis einer Plausibilitätsstudie die Umsetzungsbedingungen derartiger Städtevernetzung behandelt. Das Ergebnis macht deutlich, daß Städtevernetzung, da sie primär Instrument und nicht schon Leitbild ist, ganz konkreter Leistungserwartungen und entsprechender Thesen oder Projekte bedarf. Für die Raumentwicklung, insbesondere für die Regionalplanung, scheinen zudem Ausgleichsbemühungen angezeigt, da die Städtevernetzung zwar offene Strukturen fordert, ihr aber auch selektive Merkmale anhaften können.

## **Zur „englischen“ Kommunalverfassung in Nordrhein-Westfalen**

*Janbernd Oebbecke*

In der Diskussion der 80er und 90er Jahre spielte die englische Herkunft der Kommunalverfassung nur noch als historische Reminiszenz eine Rolle. Auch die Befürworter einer Abkehr von dem 1946 eingeführten Dualismus von Bürgermeister und Gemeindedirektor versprachen sich aus Anlaß der kürzlich erfolgten Wiedereinführung der einheitlichen Verwaltungsspitze nichts davon, dieses Thema zu vertiefen. Dies ist einigermaßen erstaunlich, hatte doch das in der Besatzungszeit eingeführte, stark an die Verhältnisse des englischen „local government“ angelehnte Modell seinerzeit erhebliche Widerstände – vor allem von kommunaler Seite – ausgelöst. Der Verfasser erinnert an die damaligen Argumente pro und kontra „englische“ Kommunalverfassung. Dabei wird die Stimmung der ersten Nachkriegsjahre deutlich, in denen eine gründlichere Auseinandersetzung mit der eigenen Vergangenheit in der Breite noch nicht eingesetzt hatte, und daher mit nationalen Stimmungen und Vorbehalten noch Innenpolitik gemacht werden konnte.

**Jahrgang 36. 1997**

**1. Halbjahresband**

**192 S., Abb., Verlag W. Kohl-**

**hammer, Stuttgart**

**Einzelpreis DM 72,50.-;**

**Jahresabonnement DM 144.-;**

**Vorzugsabonnement DM 130.-;**

**ISSN 0003-9209**

**Herausgeber:**

**Karl-Heinrich Hansmeyer,**

**Wolfgang Haus, Helmut**

**Klages, Heinrich Mäding,**

**Manfred Rommel, Erika**

**Spiegel, Klaus Stern,**

**Christine Thalgot,**

**Bruno Weinberger**

**Redaktion: Christian Engeli**

**Bestellung:**

**Verlag W. Kohlhammer**

**Telefax: 0711/7863-0**

**Telefon: 0711/7863-393**

**Weitere Informationen:**

**Dr. phil. Christian Engeli**

**Telefon: 030/39001-249**

# Stadt und Verkehr

## Neues Themenheft der „Informationen zur modernen Stadtgeschichte“ – IMS



Wer zur Stoßzeit auf der Stadtautobahn nur meterweise vorwärts kommt oder sich mit letzter Mühe in eine überfüllte U-Bahn hineinquetscht, könnte meinen, das Thema „Stadt und Verkehr“ werde wegen solcher aktuellen Probleme von Historikern zu einem Schwerpunkt ihrer Tätigkeit ausgerufen. Dem ist jedoch nicht so. Begreifen wir freilich die weltweite Entwicklung der Städte zu Zentren von Macht, Dienstleistungen und Arbeit und verstehen wir den in den Städten stattfindenden Verkehr als charakteristischen Ausdruck individueller wie kollektiver Mobilität, als ein Signum der Moderne, dann macht das Schweigen der Geschichtswissenschaft auf diesem Gebiet stutzig.

Das neue Themenheft der IMS geht dieser Frage in einem Essay von Wilfried Reininghaus nach. Er sieht für die mangelnde Präsenz unseres Themas im Bewußtsein der Historiker mehrere Gründe:

1. Stadtgeschichte war lange eine Domäne verfassungsgeschichtlich ausgerichteter Studien. Die Historiker konzentrierten sich auf das hohe und späte Mittelalter und sahen die Neuzeit als Verfallszeit städtischer Autonomie an. Die Städte der Moderne blieben Gegenwartswissenschaften wie der Soziologie vorbehalten. Erst die Abkehr von der dominierenden Politikgeschichte und vom Historismus und die stärkere Hinwendung zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte in den 60er Jahren erhob auch die Städte des Industriealters zu einem lohnenden Sujet.

2. Obwohl man seither eine gewisse Konjunktur der modernen Stadtgeschichte konstatieren kann, vermißt man im Strauß der einzelnen Themenbereiche das Stichwort „Verkehr“. Eine Erklärung dafür ist, daß das Interesse der Forschung lange noch mehr auf das 19. als auf das 20. Jahrhundert fixiert war, also einem Zeitraum galt, in dem die Verkehrsinfrastruktur scheinbar noch nicht zum Problemfall geworden war.

3. Eine weitere Ursache liegt im Fehlen einer eigenständigen Disziplin Verkehrsgeschichte, ausgewiesen durch Lehrstühle oder andere Formen der Institutionalisierung. Verkehrsgeschichte schwebt indifferent in einem Niemandsland zwischen Nationalökonomie, Technik- und sektoraler Wirtschaftsgeschichte. Deutschland unterscheidet sich hierin vor allem von den

angelsächsischen Ländern, in denen „Transport History“ ein anerkanntes Fach ist.

In Deutschland dagegen gibt es eine Verkehrswissenschaft, die sich zwar erfolgreich auf dem Felde der Politikberatung etabliert hat, die sich für die historischen Entwicklungslinien ihres Forschungsgegenstandes jedoch kaum interessiert.

4. Städtische Verkehrsentwicklung ist auch Technikgeschichte. Eine Technikgeschichte des Verkehrs muß wie jede andere Ausformung von Technik den fast unmöglichen Spagat zwischen technisch interessierten Historikern und historisch interessierten Naturwissenschaftlern leisten. Äußerungen von Historikern zum Verkehr sind zwar oft in irgendeiner Form technikgeschichtlich angereichert, im Prinzip jedoch wirtschafts- und sozialgeschichtlich ausgerichtet.

5. Eine Morphologie der verkehrsgeschichtlichen Arbeiten der letzten Jahrzehnte läßt inzwischen die Ausrichtung auf einzelne Verkehrsträger wie Eisenbahn, Automobil, Fahrrad, Straßenbahn, Binnenschiff und Flugzeug erkennen. Was fehlt, ist eine Synthese. Das Hauptproblem der Verkehrsgeschichte ist es, die unterschiedlichen Disziplinen zu einem sinnvollen Gespräch an einen Tisch zu bringen. Überall wird die Notwendigkeit, über dieses Thema zu forschen, erkannt. Mehrere wissenschaftliche Veranstaltungen in jüngster Zeit belegen dies. Noch mangelt es indessen an Ansätzen, die divergierenden Interessen und Problemkreise zu bündeln.

Die von Wilfried Reininghaus vorgenommene Analyse des Forschungsfeldes „Stadt und Verkehr“ wird durch weitere thematische Beiträge ergänzt. Das IMS-Heft enthält daneben in der bewährten Form Berichte, Übersichten und Mitteilungen zur modernen Stadtgeschichte. Die regelmäßige Zusammenstellung neuer stadtgeschichtlicher Literatur enthält diesmal rund 300 Eintragungen.

Die Bibliographien der neuesten Hefte (ab 1996) werden an Abonnenten auf Wunsch kumuliert als Diskettenversion abgegeben. Die Gesamtbibliographie der Jahrgänge bis 1995 (rund 12 000 Titel) kann als CD-ROM zum Preis von DM 180,- bezogen werden (Vorzugspreis für Abonnenten: DM 90,-).

**Neue Ausgabe  
der Zeitschrift  
„Informationen  
zur modernen  
Stadtgeschichte“**

**Weitere Informationen:  
Dr. phil. Christian Engeli  
Telefon: 030/39001-249**

**Bestellung:  
siehe Bestellschein**



# Neue Veröffentlichung in der Reihe „Umweltberatung für Kommunen“

## Bodenschutz. Einführung und Wegweiser zu Adressen, Zeitschriften und Literatur

Trotz verstärkter Anstrengungen im Natur- und Umweltschutz hat durch die zunehmenden industriellen Prozesse, verbunden mit einem hohen Energieeinsatz und Schadstoffemissionen, die flächenhafte Schadstoffkonzentration im Boden zugenommen. Im gesamten Bundesgebiet sind zur Zeit 140 000 Altlastenflächen erfaßt, die größtenteils auf frühere industriell-gewerbliche oder militärische Nutzungen zurückzuführen sind. Darüber hinaus führt der Landschaftsverbrauch durch Siedlungswachstum, Verkehr, Rohstoffabbau, Industrie und Gewerbe zu dauerhaftem Bodenentzug und zu Bodengefährdungen, die „Neulasten“ zukünftiger Generationen sind dadurch vorprogrammiert. Allein 11,5 Prozent des Bundesgebiets werden als Siedlungs- und Verkehrsflächen genutzt, in Großstädten und Ballungsräumen werden Verdichtungen von bis zu 70 Prozent erreicht. Diese Bodenbelastun-

gen wirken sich unmittelbar auf das Grundwasser, das Stadtklima sowie auf Flora und Fauna aus.

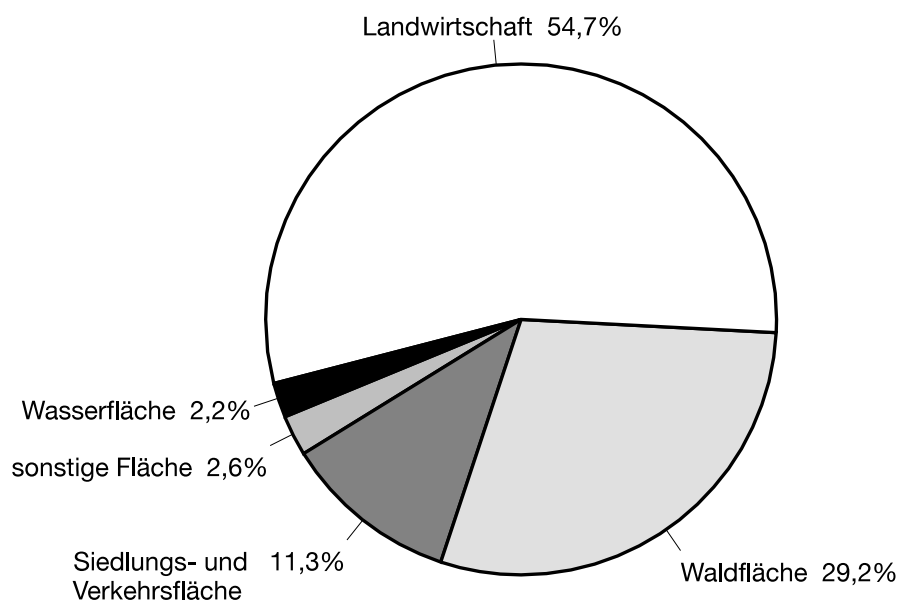
Dem Boden als zentralem Umweltmedium für viele ökologische Prozesse gilt daher seit den 80er Jahren die verstärkte Aufmerksamkeit von Politik und Verwaltung auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene. Beginnend mit der Bodenschutzkonzeption der Bundesregierung aus dem Jahre 1985 wurden von Bund und Ländern verschiedene Programm- und Gesetzesinitiativen entwickelt, die den Bodenschutz inhaltlich und instrumentell voranbringen sollen. Vorreiter in der gesetzlichen Regelung des Bodenschutzes waren die Länder Baden-Württemberg und Sachsen, die bereits im Jahre 1991 Bodenschutzgesetze verabschiedeten. Vor zwei Jahren wurde in Berlin ein Gesetz zur Vermeidung und Sanierung von Bo-

### Kommunale Umweltberichterstattung zu den Themen Boden und Bodenschutz (Auswahl)

Kommune	Bezeichnung
Aachen (1989)	Aachener Bodenbericht, Schwermetallkataster
Erlangen (1988)	Umweltbericht: Bodenschutz
Umlandverband Frankfurt (1991)	Umweltschutzbericht: Bodenschutz
Gladbeck (1991)	Umweltbericht, Fortschreibung - Böden in Gladbeck
Hamburg (1986)	Bodenbericht
Hamburg (1988)	CKW-Bericht, PAK-Bericht
Hamm (1988)	Umweltschutzberichte: 4. Bodenbelastungskataster
Hamm (1996)	Böden in Hamm
Krefeld (1992)	Umweltbericht Teil 2: Boden
Mainz (1987)	Umweltbericht Boden
Marburg (1989)	Umweltbericht Teil I: Altlasten, Boden
Recklinghausen (1992)	Umweltbericht Bodenschutz
Saarlouis (1995)	Umweltbericht Teil D: Boden, Altlasten und Abfall
Unna, Landkreis (1993)	Umweltbericht 8: Bodenbelastungskarte Teil III
Wuppertal (1993)	Bodenbericht

Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik, 1997

## Nutzung des Bodens in der Bundesrepublik Deutschland



Quelle: BMU, 1996

denverunreinigungen beschlossen. Seit 1992 schließlich wurden mehrere Referentenentwürfe für ein Bundes-Bodenschutzgesetz vorgelegt. Am 12. Juni 1997 wurde das Bundes-Bodenschutzgesetz vom Bundestag beschlossen, die erforderliche Zustimmung des Bundesrats steht noch aus.

Von besonderem Interesse für die kommunale Praxis dürfte das gegenwärtig diskutierte untergesetzliche Regelwerk zum Bundes-Bodenschutzgesetz sein: Die zukünftige Bodenschutz- und Altlastenverordnung wird die Anforderungen an die Untersuchung, Bewertung und Sanierung von schädlichen Bodenveränderungen und Altlasten bundeseinheitlich regeln.

Der Beitrag der Kommunen zum Bodenschutz besteht in der Herbeiführung einzelfall-, objekt- oder standortbezogener Entscheidungen mit dem Ziel der Erhaltung und nachhaltigen Sicherung der Bodenfunktionen.

Welchen Stellenwert die Thematik des Bodenschutzes in der kommunalen Behördenpraxis einnimmt, wird unter anderem durch den Stand der Umweltberichterstattung über Böden, Bodenschutz und Altlasten deutlich, der seit geraumer Zeit im Difu registriert und ausgewertet wird.

Unabhängig vom Vorliegen eines bundesweit einheitlichen Bodenschutzes haben viele Kommunen Ansätze und Instrumente für einen vorsorgenden und spar-

samen Umgang mit Boden entwickelt und umgesetzt.

Wichtigstes Instrument eines vorausschauenden kommunalen Flächenmanagements ist zweifellos die Bauleitplanung, in die in vielen Gemeinden eine Umweltverträglichkeitsprüfung integriert wird. Erhebliches Potential zur Mobilisierung von Bauland besteht in der Wiedernutzung von ehemals bebauten oder nicht mehr genutzten Flächen durch Flächenrecycling. Bauliche Verdichtungen im Bestand, die Festlegung von Mindestdichten bei Neubebauung, die Festschreibung von Versiegelungsgraden sind weitere kommunale Handlungsfelder.

Auch das kommunale Satzungsrecht ermöglicht etwa in Form von Entsiegelungsprogrammen, Versickerungssatzungen oder durch Festlegungen zum Streusalzverzicht vielfältige Regelungen zum Bodenschutz.

Ein Mittel zur komplexen Umsetzung von Bodenschutzzielen auf kommunaler Ebene ist die Aufstellung von Bodenschutzkonzepten, die in der Regel aus Teilkonzepten für bestimmte räumliche Bezugseinheiten der Städte bestehen.

Zu einem wichtigen Hilfsmittel des kommunalen Bodenschutzes haben sich Bodeninformationssysteme entwickelt. Sie ermöglichen die Speicherung und Bearbeitung sowie die problemorientierte und nutzerbezogene Ausgabe bodenschutzre-

levanter Daten. Dadurch wird die rationelle Erstellung von Planungs- und Entscheidungsgrundlagen für den Bodenschutz möglich.

Mit dem Themenheft „Bodenschutz“ wird nun ein weiterer Band in der Reihe „Umweltberatung für Kommunen“ vorgelegt, der sich als Orientierungshilfe vor allem an Praktiker in den kommunalen Umweltverwaltungen richtet. Der einführende Fachaufsatz befaßt sich mit der Problematik und dem Stand der Entwicklung des Bodenschutzes auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene. Schwerpunkte sind die Rahmenbedingungen des Bodenschutzes auf politischer und Verwaltungsebene, Gesetze und Programminitiativen zum Bodenschutz und relevante Orientierungs-, Prüf- und Richtwerte. Breiten Raum nehmen die Instrumente und Maßnahmen des Bodenschutzes ein, die für den kommunalen Umweltschutz von besonderer Bedeutung sind. In separaten Abschnitten wird auf kommunale Bodenschutzkonzepte sowie auf Bodeninformationssysteme eingegangen.

Die Veröffentlichung enthält weiterhin einen ausführlichen Wegweiser mit

- Adressen wichtiger Ansprechpartner für Bodenschutzfragen,
- Adressen der Veranstalter von Fortbildungen, Tagungen und Seminaren zum Thema Bodenschutz,
- Hinweise auf wichtige Zeitschriften, die regelmäßig über das Thema Bodenschutz berichten,
- Wegweiser zur Literatur zum Thema Bodenschutz mit einer Übersicht zur allgemeinen Literatur, zu theoretischen Grundlagen- und Forschungsarbeiten, jeweils nach Schwerpunkten sortiert, sowie zur speziellen Literatur aus den Bundesländern und den Kommunen.

Diese Veröffentlichung entstand im Rahmen des Projekts „Informations- und Beratungsangebot für den kommunalen Umweltschutz in den neuen Bundesländern“, das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) über das Umweltbundesamt (UBA) finanziert und von den drei kommunalen Spitzenverbänden mitgetragen wurde.

**Weitere Informationen:**  
**Dipl.-Ing. agr. Thomas Preuß**  
**Telefon: 030/39001-265**  
**Bestellung:**  
**siehe Bestellschein**

## TAT-Orte. Gemeinden im ökologischen Wettbewerb

Eigeninitiative, Phantasie und Tatkraft kennzeichnen die Vorhaben, die im Rahmen von „TAT-Orte. Gemeinden im ökologischen Wettbewerb“ prämiert werden.

Ziel des jährlich bis zum Jahr 2000 stattfindenden Wettbewerbs ist es, in den neuen Bundesländern beispielhafte umweltverträgliche Vorhaben auffindig zu machen, die gleichzeitig ökonomische und soziale Bedeutung haben. „TAT-Orte“ ist ein Projekt der Deutschen Bundesstiftung Umwelt in Kooperation mit dem Deutschen Institut für Urbanistik.

Die Sieger jeden Jahres werden am Abschlußwettbewerb im Jahr 2000 teilnehmen, wenn der herausragendste „TAT-Ort“ des gesamten Wettbewerbs ausgezeichnet wird.

Stichtag zur Einreichung von Bewerbungsunterlagen für die Preisverleihung 1998 ist der 15. September 1997. Später eingehende Bewerbungen werden automatisch im Wettbewerb des Folgejahres berücksichtigt. Teilnahmeberechtigt sind kleinere Gemeinden (bis etwa 10 000 Einwohner) der neuen Bundesländer sowie Initiativen aus diesen Gemeinden, die in beispielhaften Vorhaben ökologische, wirtschaftliche und soziale Ziele verbinden.

Bewerbungsunterlagen und weitere Auskünfte erhalten Sie über den Arbeitsbereich Umwelt des Deutschen Instituts für Urbanistik. Darüber hinaus sind alle Informationen über den Wettbewerb auch im Internet abrufbar.

**Weitere Informationen:**  
**Dipl.-Ing. Cornelia Rösler**  
**Telefon: 030/39001-264/244**

**Im Internet:**  
**<http://www.difu.de/tatorte>**

**Bewerbungsunterlagen erhalten Sie über das Deutsche Institut für Urbanistik Arbeitsbereich Umwelt Straße des 17. Juni 112 10623 Berlin**

# Deutsche Städte auf dem Weg zur Lokalen Agenda 21

## Neue Difu-Umfrage zeigt eine deutliche Zunahme der Aktivitäten für die Lokale Agenda 21

Die wechselseitige Abhängigkeit von ökonomischer, sozialer und ökologischer Entwicklung wurde auf der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro 1992 weltweit anerkannt. Die dort formulierte Agenda 21, in der die Teilnahme und die Mitarbeit der Kommunalverwaltungen in Kapitel 28 besonders hervorgehoben werden, enthält wichtige Grundsätze einer umweltgerechten, zukunftsfähigen Entwicklung.

Zahlreiche Aktivitäten der Kommunen haben bereits – nicht erst seit Rio – zur Verbesserung der Umweltqualität beigetragen und neue Umweltschäden verhindert. Neu im Kapitel 28 ist jedoch die Herangehensweise: Die deutschen Kommunen sind nun gefordert, ihre Handlungsvorschläge im Dialog mit der Öffentlichkeit weiterzuentwickeln und umzusetzen.

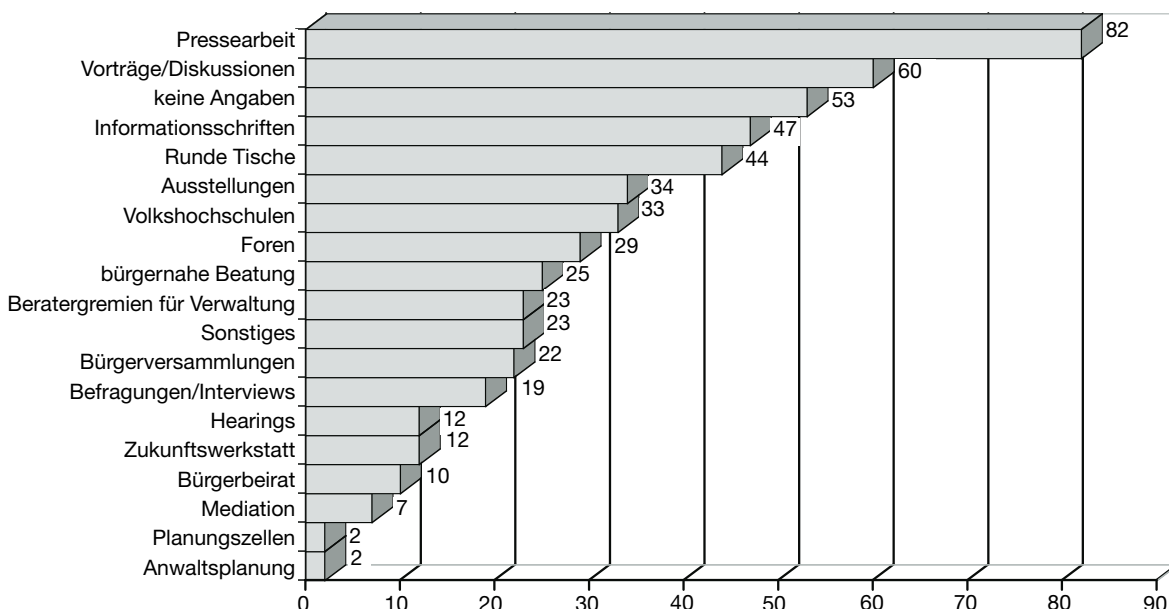
Bereits 1996 hat das Difu in Kooperation mit dem Deutschen Städtetag (DST) eine Umfrage zum Stand der Entwicklung der Lokalen Agenda 21 bei den Mitgliedsstädten des DST durchgeführt. Die Zwischenbilanz machte deutlich, daß rund die Hälfte der Städte die Entwicklung der Lokalen Agenda 21 als ihre Aufgabe ansehen. Schwierigkeiten bei der Erarbeitung liegen weniger in den Handlungsfel-

dern, deren Inhalten und Zielen, sondern vielmehr in der Realisierung des Konsultationsprozesses mit der Bevölkerung, den lokalen Organisationen und der örtlichen Wirtschaft. Daher widmeten sich der diesjährige Erfahrungsaustausch und die neue Difu-Umfrage, die im Frühjahr '97 durchgeführt wurde, vor allem dieser Realisierung. Die ersten Ergebnisse der zweiten Umfrage wurden im Rahmen eines Erfahrungsaustauschs mit Vertretern aus rund 100 Mitgliedsstädten des Deutschen Städtetages am 24. und 25. April 1997 im Difu vorgestellt und diskutiert.

Wesentliche Ergebnisse der Umfrage 1997 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Von 150 ausgewerteten Rückantworten haben 113 Städte angegeben, die Entwicklung einer Lokalen Agenda 21 als ihre Aufgabe anzusehen. Bei 57 dieser 113 Städte liegt dazu auch ein politischer Beschluß vor, bei 56 Städten befindet sich dieser in Vorbereitung.
- In 59 Städten wurden inzwischen gesonderte Stellen bzw. Zuständigkeiten für die Entwicklung der Lokalen Agenda 21 eingerichtet, wie zum Beispiel Agenda-Büros oder LA 21-Koordinierungsstellen. Doch nur in 30 Städten

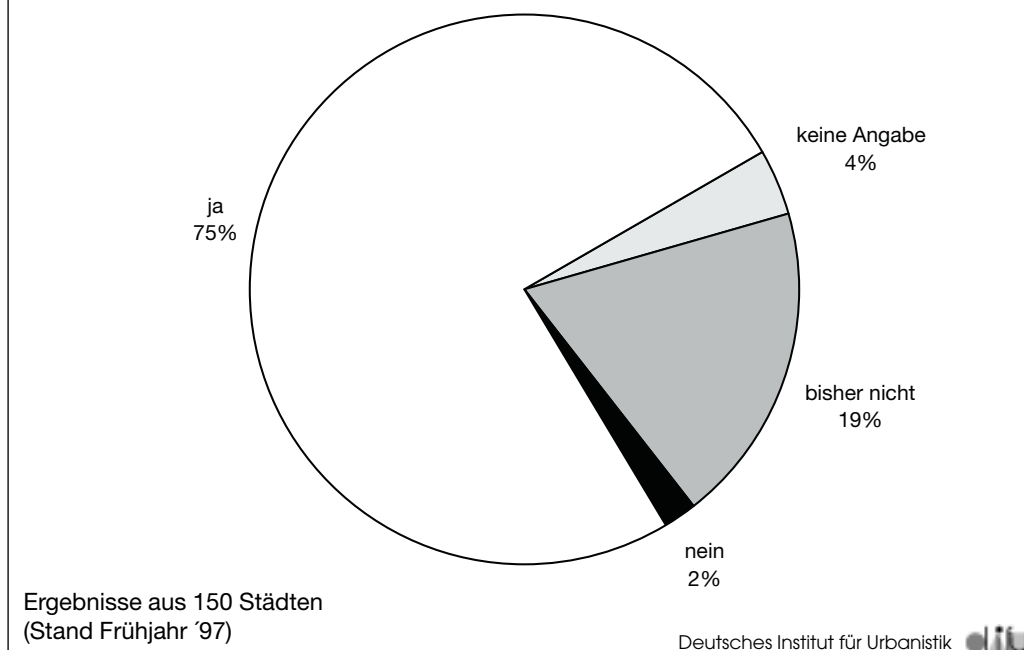
### Bisher von den Städten genutzte Kommunikationsformen für die Lokale Agenda 21



Ergebnisse aus 150 Städten (Stand Frühjahr '97), Mehrfachnennungen waren möglich

Deutsches Institut für Urbanistik **difu**

## Lokale Agenda 21 als kommunale Aufgabe



wurden hierfür auch zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt.

- Neben den Umweltämtern beteiligen sich vor allem die Stadtplanungsämter an verwaltungsinternen Kooperationsgremien zur Lokalen Agenda 21. Auch die Ämter für Wirtschaftsförderung sind inzwischen aktiv, bedauerlicherweise haben sich jedoch die Sozialämter bisher noch zu wenig an dem Prozeß beteiligt.
- Bei der Frage, welche Schwerpunkte für die Entwicklung der Lokalen Agenda 21 gesetzt werden, sind nach wie vor die Themen Klimaschutz und Energie die eindeutigen Spitzenreiter, gefolgt von dem Thema Verkehr. Als weiterer herausragender Schwerpunkt wird die Öffentlichkeitsarbeit genannt. Sie spielt bei dem Entwicklungsprozeß insgesamt eine bedeutende Rolle, denn nur, wenn es gelingt, auch die Bevölkerung, Privatwirtschaft und gesellschaftliche Gruppen für die Ziele der Lokalen Agenda 21 zu gewinnen, bleibt diese kein Lippenbekenntnis, sondern wird zum Handlungskonzept.
- Über Presseinfos und Informationsbroschüren hinaus wurden bereits in 55 Städten öffentliche Veranstaltungen zur Lokalen Agenda 21 durchgeführt (zum Beispiel Foren, Runde Tische, Zukunftswerkstätten), in 27 Städten werden diese vorbereitet.
- Befragt nach den größten Hemmnissen für die Einführung und Umsetzung der Lokalen Agenda 21, gibt nach wie vor der Großteil der Städte fehlende Finanzmittel oder fehlendes Personal zur Durchführung an.

Insgesamt läßt sich feststellen, daß die Aktivitäten zur Einführung, Entwicklung und Umsetzung der Lokalen Agenda 21 in den Städten zugenommen haben und das „magische“ Jahr 1996 zu einem Aktionsschub in den Städten geführt hat. Obwohl es in Kapitel 28 der Agenda 21 heißt: „... bis 1996 soll sich die Mehrzahl der Kommunalverwaltungen der einzelnen Länder gemeinsam mit ihren Bürgern einem Konsultationsprozeß unterzogen haben und einen Konsens hinsichtlich einer ‚kommunalen Agenda‘ für die Gemeinschaft erzielt haben“, ist die Lokale Agenda als ein dynamischer Prozeß zu verstehen, der jeweils den aktuellen Rahmenbedingungen und Entwicklungen angepaßt werden muß.

Die Ergebnisse der Difu-Umfrage und des Erfahrungsaustauschs bestätigten, daß die inhaltlichen Ziele der Agenda 21 für die deutschen Städte nicht neu sind. Jedoch bedeutet die geforderte Herangehensweise für den komplexen Konsultationsprozeß eine besondere Herausforderung: Die Städte sind aufgerufen, das „Miteinander“ zu fördern und zur Motivation an der gemeinsamen Entwicklung einer Lokalen Agenda 21 beizutragen.

Die gesamten Ergebnisse der Umfrage und die Beiträge des Erfahrungsaustauschs werden in der Veröffentlichungsreihe „Umweltberatung für Kommunen“ des Deutschen Instituts für Urbanistik dokumentiert. Die Veröffentlichung wird voraussichtlich im August 1997 erscheinen.

**Weitere Informationen:**  
Dipl.-Ing. Cornelia Rösler  
Telefon: 030/39001-244  
Telefax: 030/39001-241

# Familien als Zielgruppe von Jugendhilfe und Kommunalpolitik

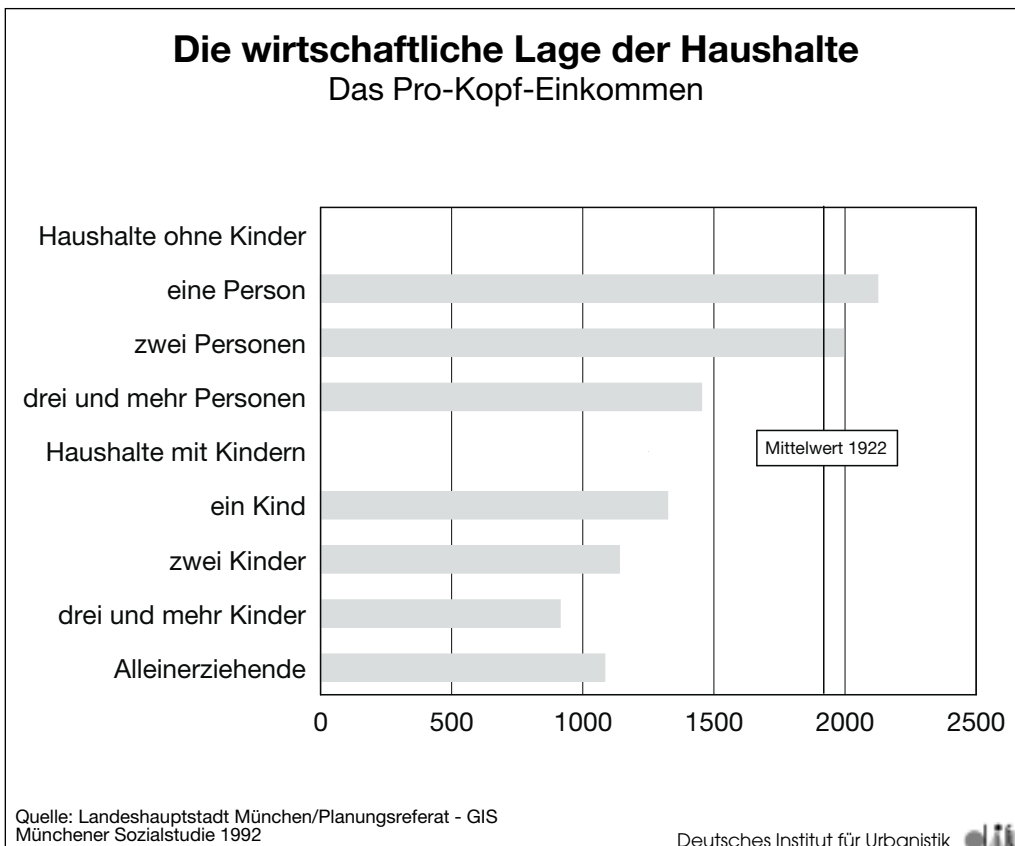
Unter dem Motto „Familien als Zielgruppe von Jugendhilfe und Kommunalpolitik“ trafen sich am 18. April 1997 Vertreterinnen und Vertreter aus zehn west- und süddeutschen Difu-Zuwanderstädten zum 11. Jugendhilfe-Jahrestreffen in Stuttgart.

Die Beiträge des Erfahrungsaustauschs konzentrierten sich auf die Themenfelder Familienpolitik als

- kommunale Informations- und Öffentlichkeitsarbeit,
- soziale Querschnittsaufgabe für familiäre Sondergruppen – wie Ein-Eltern-Familien,
- stadtplanerische und -entwicklungspolitische Querschnittsaufgabe sowie als
- sozialplanerischer Beteiligungsprozeß und als Sozialverträglichkeitsprüfung.

Die gastgebende Stadt Stuttgart berichtete über die Initiative, mittels einer dezernatsübergreifenden „Familienkonferenz“ den stadtinternen Diskussionsprozeß zum Thema Familien angestoßen und daraus weitere Initiativen entwickelt zu haben. So wurde beispielsweise ein Entwicklungskonzept zur Tagesbetreuung erstellt, das über den konventionellen Kindergarten weit hinausgeht. Auch die Städte Wiesbaden und München stellten dezernatsübergreifende Projekte zu den Leitideen der Lebensraumsicherung, der kulturellen Förderung und institutionellen Betreuung von Kindern und Familien in der Stadt vor.

Das Difu hat dieses 11. Jahrestreffen der Jugendhilfeplaner und -fachleute vorbereitet und moderiert. Es ist geplant, eine Dokumentation der Veranstaltung in der Difu-Materialienreihe zu veröffentlichen. Das nächste Jahrestreffen wird voraussichtlich im April 1998 in Duisburg zum Problemfeld „Jugend und Beruf“ stattfinden.



**Weitere Informationen:**  
Dipl.-Ing.  
Heidrun Kunert-Schroth  
Telefon: 030/39001-297

# Städte ohne Produktion?

## Das Fallbeispiel Potsdam

### Ausgangssituation

Der Anteil der Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe sinkt in allen deutschen Städten nahezu kontinuierlich. Aber kaum eine andere Stadt hat mit nur sechs Prozent der Arbeitnehmer in der Industrie einen so niedrigen Stand erreicht wie Potsdam. Komplementär dazu ist Potsdam wie keine andere deutsche Großstadt durch den Dienstleistungssektor bestimmt. Dabei ist der Anteil der Beschäftigten in der öffentlichen Verwaltung erheblich. Die Entwicklung der Erwerbstätigen- und Unternehmenszahlen der letzten Jahre ist positiv, die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist dagegen kontinuierlich zurückgegangen. Die Arbeitslosigkeit ist hoch; verglichen mit anderen Städten der neuen Länder jedoch positiv.

Die derzeitige Flächensituation ist dadurch gekennzeichnet, daß in Potsdam keine größeren zusammenhängenden Flächen für Betriebe des verarbeitenden Gewerbes verfügbar und lediglich in bestehenden Gewerbegebieten kleinräumig verteilte Flächenreserven vorhanden sind. Es bestehen nur schwer zu aktivierende Nachverdichtungspotentiale. Auch sind auf den Bestandsflächen Umnutzungsprozesse zu beobachten, wobei sich zum Teil Einzelhandelsbetriebe in GE-Gebieten niederlassen.

Die Strategie der Stadt war, auch auf der Basis gutachterlicher Empfehlungen, auf die Ansiedlung von Großbetrieben des produzierenden Gewerbes gerichtet. Vor dem Hintergrund der niedrigen Beschäftigung im produzierenden Gewerbe beauftragte das Amt für Wirtschaftsförderung das Difu, die Zukunftsperspektiven des Produktionsstandortes Potsdam zu untersuchen. Zwangsläufig ergab sich daraus auch die Notwendigkeit, wesentliche Aspekte der Perspektiven des Dienstleistungsstandortes mit zu untersuchen. Das Gutachten hat aufgrund der Fragestellung und der gleichgerichteten Entwicklungen in einer Vielzahl von Städten durchaus exemplarischen Charakter.

### Entwicklung des produzierenden Gewerbes

In der Situation Potsdams ist es wenig sinnvoll, auf die mögliche Ansiedlung großer Produktionsbetriebe zu setzen und die Flächenvorratspolitik an diesem Bedarf auszurichten. Die Wahrscheinlichkeit für entsprechende Ansiedlungen ist sehr gering. Gründe dafür sind neben hohen

Flächenpreisen und dem großen Flächenangebot im Umland zu ausgesprochen günstigen Preisen das geringe Ansiedlungsinteresse von größeren Produktionsunternehmen im gesamten Berliner Raum, die geringen spezifischen industriellen Vorprägungen und endogenen Potentiale sowie die perspektivisch abnehmende Bedeutung Deutschlands und speziell Ostdeutschlands als Produktionsstandort insgesamt. In einer Phase generell rückläufiger Bedeutung der Industrie in den Städten bedeutet eine Reindustrialisierungspolitik ein wenig Erfolg versprechendes „Schwimmen gegen den Strom“.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß größere Ansiedlungen von Produktionsbetrieben auch Probleme mit sich bringen – etwa mit Blick auf zusätzliche ökologische Belastungen oder Beeinträchtigungen des Images als attraktiver Standort mit hervorragenden (entwicklungsfähigen) „weichen“ Qualitäten. Eine besondere Bedeutung kommt damit der Stärkung des ortsansässigen Gewerbes durch eine systematische Bestandspflege zu.

### Entwicklung der Dienstleistungen

Eine mögliche Sorge, daß die wirtschaftliche Basis durch die Schrumpfung des produzierenden Sektors nicht mehr gegeben oder unsicher sei, weil der „wertschöpfungsarme Dienstleistungssektor“ dies nicht auffangen könne, ist wenig begründet. Zwar ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Produktion und Dienstleistungen schon allein deswegen wünschenswert, weil die wirtschaftlichen Entwicklungsbedingungen durch die positiven wechselseitigen Effekte zwischen verarbeitendem Gewerbe und unternehmensorientierten Dienstleistungen gestärkt werden. Doch gilt diese Tatsache nicht im engen städtischen Zusammenhang, sondern vor allem im regionalen Rahmen (wobei „Region“ sehr weit gefaßt sein kann). Auch sind Städte denkbar, die fast ausschließlich vom Dienstleistungsbereich „leben“, wenn sich ihre funktionale Spezialisierung mit überregionalen oder internationalen Einzugsbereichen entsprechend ausgeprägt hat.

Generell ist die Anfälligkeit für wirtschaftliche Turbulenzen bei starker funktionaler Spezialisierung im Dienstleistungssektor nicht größer als die von Städten mit breiterer Basis. Voraussetzung ist allerdings, daß im Dienstleistungsbereich eine diversifizierte Struktur vorhanden ist und nicht wenige Bereiche (z.B. die öffentliche Ver-

waltung) zu sehr dominieren. In diesem Fall wird die wirtschaftliche Situation eher stabilisiert als gefährdet. Potsdam hat gute Entwicklungsperspektiven als Medienstandort. Allerdings wird der absolute Beschäftigungs- und Wertschöpfungsbeitrag des Mediensektors selbst bei Ausschöpfung aller Potentiale eher überschätzt. Es zeigt sich, daß die Entwicklung des Medienstandorts eines längeren Atems bedarf, als ursprünglich angenommen.

Für die Entwicklung als Standort von unternehmensorientierten Dienstleistungen bieten sich auch ohne größere Industriebetriebe Anknüpfungspunkte. Standardisierte, geringer spezialisierte Produktionsdienste, die eher die räumliche Nähe zum produzierenden Gewerbe suchen, finden allerdings in einer Stadt wie Potsdam nur eingeschränkte Möglichkeiten zur unmittelbaren Zusammenarbeit. Hochspezialisierte Dienstleistungen haben in der Regel Kundenbeziehungen weit über den engeren Standort hinaus. Gut ausgeprägte weiche Standortfaktoren können die Standortattraktivität für solche Tätigkeiten erhöhen.

#### **Stadträumliche Entwicklung und Gewerbeflächenvorsorge**

Eine insbesondere für ostdeutsche Städte typische Entwicklung ist darin zu sehen, daß die Summe der zur Zeit angedachten, in Planung oder in der Entwicklung befindlichen Dienstleistungsprojekte, -standorte und Freizeiteinrichtungen über das für die Stadt sinnvolle und angemessene Maß deutlich hinausgeht. Nur ein Teil der Projekte wird tatsächlich realisiert werden, andere werden aufgrund der Konkurrenzentwicklungen nicht verwirklicht, unter- oder umgenutzt werden. Entwicklungsfähig werden sich vor allem solche Standorte und Einrichtungen zeigen, die sich durch ihre Qualität, Attraktivität, Verkehrsgunst und Kosten bewähren. Als Konsequenz daraus wird sich eine eher zufällige Schwerpunktbildung räumlicher und funktionaler Art herausbilden, die in erster Linie durch Marktprozesse und weniger durch eine gezielte Planung der Zentrenentwicklung der Stadt bestimmt wird.

Die gewerbliche Weiterentwicklung ist nur gewährleistet, wenn es gelingt, die zu beobachtenden Flächenengpässe zu beseitigen, zumindest aber zu verringern. Dazu wird eine gezielte Mobilisierung der in den Bestandsgebieten vorhandenen Reserven sowie die Entwicklung von ausgewählten neuen Gewerbeflächen für erforderlich gehalten. Als generelle Strategieempfehlung gilt aber die Devise „klein vor groß“ und „innen vor außen“. Wünschenswert ist auch eine aktive städtische Grundstücks-

politik, die im günstigsten Fall in Richtung auf einen städtischen Grundstücksfonds zu entwickeln ist, wobei die haushaltsrechtlichen Spielräume und die Einbeziehung von Entwicklungsgesellschaften zu prüfen sind. Als ein wesentlicher Ansatzpunkt einer aktiveren Gewerbeflächenpolitik wird auch die Etablierung eines Gewerbeflächenkatasters und eines darauf aufbauenden Mobilisierungskonzepts angesehen.

#### **Strategien der Wirtschaftsförderung und Wirtschaftspolitik**

Generell wird in der aktuellen Diskussion über die Aufgaben der Wirtschaftsförderung der Bestandspflege eine größere Bedeutung als der Akquisition beigemessen. Im Hinblick auf die Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes ist die Bestandspflege noch weiter zu intensivieren, um eine einseitige Wirtschaftsstruktur zu verhindern. Auch kleinere Ansiedlungen „schornsteinloser“ Industrie sind wünschenswert, wobei kleine und mittlere Unternehmen in den Mittelpunkt gestellt werden sollten. Schließlich muß die Akquisition von auswärtigen Unternehmen auf einem klaren Konzept – welche Branchen wünscht man sich vorrangig, wo gibt es notwendige Ergänzungen der bestehenden Branchenstruktur, für welche Branchen hat man besonders gute Standortvoraussetzungen, welche Investitionen sind notwendig usw. – beruhen.

Die Flexibilitätsspielräume und Chancen zu schnellem Verwaltungshandeln, die im Vergleich zu größeren Städten (im Falle Potsdams gegenüber Berlin) aufgrund der geringen Größe der Stadtverwaltung bestehen, sollten gezielt genutzt werden.

Die vorhandenen „weichen“ Qualitäten, die bei Potsdam eine wesentliche Rolle spielen, müssen erhalten bleiben und, wo nötig, verbessert werden. Gefährdungen durch imagebelastende Standortentwicklungen sind zu vermeiden. Davon hängen in nicht unerheblichen Ausmaß die Entwicklungschancen als Unternehmensstandort, vor allem im Dienstleistungsbereich und in tertiären Tätigkeitsfeldern des Produktionssektors ab. Das Augenmerk muß sich besonders auf die Standortfaktoren Wohnen und Wohnumfeld, das wirtschaftspolitische Klima vor Ort, die Attraktivität und das Image der Stadt insgesamt sowie ihrer Mikrostandorte richten.

Notwendig sind generell gemeinsam formulierte Leitlinien über die Zielrichtung der wirtschaftlichen Entwicklung. Beteiligt werden sollten dabei alle relevanten Akteure (Politik, Verwaltungsressorts und private Akteure, wie z.B. Kammern ...). Der Kooperation auf allen Ebenen kommt also

eine wesentlich verstärkte Bedeutung zu. Entwicklungsziele (in Potsdam etwa die Entwicklung der Medienstadt), auf die man sich geeinigt hat, sollten von allen Beteiligten in nötiger Konsequenz verwirklicht werden.

**Weitere Informationen:**  
**Dr. rer. pol. Busso Grabow**  
**Telefon: 030/39001-2480**  
**Prof. Dr. rer. soc.**  
**Dietrich Henckel**  
**Telefon: 030/39001-292**  
**Dr. rer. nat. Gerd Kühn**  
**Telefon: 030/39001-255**

## I M P R E S S U M

#### **Herausgeber**

Deutsches Institut für Urbanistik  
Straße des 17. Juni 112  
D-10623 Berlin

#### **Redaktion und Layout**

Cornelia Schmidt  
Isabell Stade  
Sybille Wenke-Thiem (v.i.S.d.P.)  
Tanja Kleebusch

#### **DTP**

Rolando A. Laube  
Luis López Navarro

#### **Pressestelle**

Telefon: (030) 390 01-208/209  
Telefax: (030) 390 01-130  
E-Mail: pressestelle@difu.de  
Internet: <http://www.difu.de>

#### **Erscheinungsweise**

vierteljährlich

#### **Druck:**

Alb. Sayffaerth –  
Emil Lothar Krohn

#### **Abdruck**

Frei – Belegexemplar(e)  
erbeten

Die „Berichte“ werden auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

## Difu-Neuerscheinungen im Verlag W. Kohlhammer

### Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik

- \_\_Expl. **Entscheidungsfelder städtischer Zukunft**  
von Dietrich Henckel u.a.  
1997. Bd. 90. 355 S., 56 Abb., 11 Tab.,  
2 Übers., DM 78,-  
ISBN 3-17-015037-5

### Difu-Beiträge zur Stadtforschung

- \_\_Expl. **Public Private Partnership im Städtebau**  
Erfahrungen aus der kommunalen Praxis  
Acht Fallbeispiele aus nordrhein-  
westfälischen Städten  
von Werner Heinz, Carola Scholz  
1996. Bd. 23. 275 S., 30 Abb., 5 Tab., 10 Übers.,  
Anhang  
DM 58,- ISBN 3-88118-218-7
- \_\_Expl. **Kommunale Standards in der Diskussion**  
Setzung und Abbau von Standards am Beispiel  
der Kindergärten  
von Michael Reidenbach  
1996. Bd. 22. 170 S., 19 Abb., 10 Tab., Anhang  
DM 43,- ISBN 3-88118-217-9
- \_\_Expl. **Kommunale Wirtschaftsförderung in den  
90er Jahren**  
Ergebnisse einer Umfrage  
von Beate Hollbach-Grömig  
1996. Bd. 21. 130 S., 26 Abb., 4 Tab., DM 38,-,  
ISBN 3-88118-221-7
- \_\_Expl. **Die Flächennutzungsplanung – Bestandsauf-  
nahme und Perspektiven für die kommunale  
Praxis**  
von Arno Bunzel, Ulrike Meyer  
1996. Bd. 20. 240 S., 27 Abb., 15 Tab., 29 Übers.,  
DM 48,-  
ISBN 3-88118-214-4

### Umweltberatung für Kommunen

- \_\_Expl. **Bodenschutz**  
Einführung und Wegweiser zu Adressen,  
Zeitschriften, Literatur  
von Martina Edelmann, Christiane Heiß,  
Thomas Preuß, Wolfgang Roth  
1997. ca. 140 S., 7 Abb., 10 Tab.  
DM 36,- (DM 20,- für Kommunen NBL)  
ISBN 3-88118-237-3
- \_\_Expl. **Lokale Agenda 21**  
Dokumentation eines Erfahrungsaustauschs  
von Cornelia Rösler  
1996. 102 S., Schutzgebühr DM 30,-  
ISBN 3-88118-215-2

Bitte schicken Sie  
mir ein Verzeichnis  
**aller** lieferbaren  
Difu-Publikationen  
zu (kostenfrei).

Vorname und Name: \_\_\_\_\_  
Dienststelle: \_\_\_\_\_  
Adresse: \_\_\_\_\_  
Telefon/Telefax/E-Mail: \_\_\_\_\_

Datum/Unterschrift/Stempel: \_\_\_\_\_

## Materialien

- \_\_Expl. **Städte ohne Produktion?**  
**Das Fallbeispiel Potsdam**  
von Busso Grabow, Dietrich Henckel, Gerd Kühn  
Bd. 4/97. 112 S., 19 Abb., 4 Tab., 4 Karten  
Schutzgebühr DM 35,-  
ISBN 3-88118-233-0
- \_\_Expl. **Verkehr im Quartier. Wege einer stadtverträglichen  
Verkehrs- und Freiraumentwicklung im Bestand**  
Das Beispiel Berlin-Prenzlauer Berg  
von Michael Lehm Brock, Rainer Schneewolf  
Bd. 2/97. 191 S., Schutzgebühr DM 40,-  
ISBN 3-88118-232-2
- \_\_Expl. **Planspiel „BauGB-Novelle 1997“**  
Ergebnisse des Praxistests und Text des Regierungs-  
entwurfs  
von Arno Bunzel, Petra Lau, Rolf-Peter Löh, Rolf-  
Peter Löh, Rudolf Schäfer  
Bd. 1/97. 336 S., Schutzgebühr DM 50,-  
ISBN 3-88118-229-2
- \_\_Expl. **Standards im öffentlich geförderten Wohnungsbau**  
Ein deutsch-französischer Vergleich im  
EUROREX-Programm  
von Heidede Becker, Martina Bollmann  
Bd. 8/96. 132 S., Schutzgebühr DM 30,-  
ISBN 3-88118-222-5
- \_\_Expl. **Aktuelle Probleme der Stadtentwicklung und  
der Kommunalpolitik**  
Umfrageergebnisse 1996  
von Michael Bretschneider  
Bd. 6/96. 109 S., Schutzgebühr DM 30,-  
ISBN 3-88118-228-4
- \_\_Expl. **Medien, Kommunikation und Stadtentwicklung**  
Dokumentation eines Workshops  
hrsg. von Holger Floeting  
Bd. 5/96. 165 S., Schutzgebühr DM 30,-  
ISBN 3-88118-219-5

## Zeitschriften

- \_\_Expl. **Archiv für Kommunalwissenschaften (AfK)**  
1. Halbjahresband 1997, 192 S.  
Einzelpreis DM 72,50  
ISSN 0003-9209  
(Bezug W. Kohlhammer und Buchhandel)
- \_\_Expl. **Informationen zur modernen Stadtgeschichte (IMS)**  
Halbjahresschrift  
Heft 1/97: Stadt und Verkehr  
89 S. Einzelpreis DM 18,-  
ISSN 0340-1774  
(Bezug: Difu und Buchhandel)