

# Berichte

2013

Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Standpunkte des Difu

Deutsches Institut für Urbanistik

1

	<b>Standpunkt</b>		
2	Fernbusterminals – neue Visitenkarten der Städte?	15	Straßen und ÖPNV für alle: Zwischenbilanz barrierefreie Mobilität
	<b>Forschungsergebnisse und Veröffentlichungen</b>	16	Potenziale für mehr Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum
4	Urbanes Landmanagement in Stadt und Region	17	Nutzungsmanagement im öffentlichen Raum
5	Auf dem Weg zum zweiten Innenentwicklungsgesetz	18	Wirtschaftsflächen der Zukunft
6	Urbanisierung im 20. Jahrhundert	19	Rahmenbedingungen und aktuelle Aspekte kommunaler Sportpolitik
7	Wettbewerb und Kommunalkonferenz Kommunaler Klimaschutz	21	Reformerfolg nur schwer planbar Zukunftsfähigkeit modernisierter Kommunalverwaltungen
8	Deutscher Nachhaltigkeitspreis für Städte und Gemeinden		<b>Weitere Rubriken</b>
	<b>Neue Projekte</b>	20	Eisenach neu im Kreis der Difu-Zuwanderstädte
9	Wohneigentumsbildung: Chance für Integration und Stadtentwicklung	20	Städtebaurecht in Vietnam
10	Gemeinschaftliche Wohnformen bei Genossenschaften	22	Auswahl neuer Veröffentlichungen im Difu-Inter- und -Extranet
11	Erneuerungs- und Ersatzbedarf kommunaler Brücken	23	Difu aktiv: Auswahl
12	Modellregionen Elektromobilität unter der Lupe	24	Was ist eigentlich Umweltgerechtigkeit?
	<b>Veranstaltungen und Fortbildung</b>	24	Difu-intern: Neubeginn
13	Wie sicher können Städte sein?	25	Mediennachlese
14	Bürgerbeteiligung bei kommunalen Verkehrsprojekten	26	Impressum
		27	Bestellschein

## Fernbusterminals – neue Visitenkarten der Städte?



Jörg Thiemann-Linden



Klaus J. Beckmann

Fotos: David Ausserhofer

Etwa 80 Jahre lang waren Fernbuslinien für die meisten größeren Städte in Deutschland ein eher nachrangiges planerisches Thema. Denn von 1931 bis 2012 war Busbetreibern im Fernverkehr der Marktzugang für den Linienverkehr – zugunsten der Bahn – rechtlich versperrt. Ausnahmen bildeten nur internationale und einige Berlin-bezogene Linien. Insbesondere die Busbahnhöfe der Fernbuslinien waren und sind in vielen Städten „Unorte“, um nicht zu sagen „Schmuddel-ecken“. Mit dem novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) können nun seit Jahresbeginn 2013 verstärkt auch innerdeutsche Fernbuslinien angeboten werden. Für die Kommunen wird die Verknüpfung mit dem Stadtverkehr, insbesondere dem ÖPNV, eine wichtige Aufgabe sein. Dabei darf jedoch keine Konkurrenz zum städtischen und regionalen Nahverkehr – bis 50 km zwischen den Haltestellen – entstehen.

Für Fahrgäste bietet sich damit eine weitere Option für Fernreisen: kostengünstig, weniger anonym als das Bahnsystem, weitgehend umsteigefrei. Besonders Ältere und Studierende zählen heute zu den Hauptkundengruppen bestehender Fernbuslinien. Insbesondere Personen mit viel Zeit und vor allem knappen finanziellen Haushaltsbudgets werden die Kunden sein. Inzwischen zählt auch hier die Online-Buchung zum Standard. Nach dem PBefG muss das Fernbusangebot künftig barrierefrei nutzbar sein. Dies wird in zwei Stufen umgesetzt: 2016 und 2020.

In mehreren europäischen Ländern hat der Fernbus mit den entsprechend großen Fernbusterminals in den Städten schon länger Tradition: auf den Britischen Inseln, in Skandinavien und in Spanien. Direkte Fernbuslinien entstehen in Deutschland aktuell insbesondere dort, wo das Fernzugangebot zu weiten Umwegen zwingt wie zwischen Freiburg i.Br. und München. Der DB-Konzern selbst hatte bereits eine Vielzahl von Fernbuslinien eingerichtet, vermutlich, um internationalen Playern auf dem deutschen Markt zuvorzukommen. Inzwischen hat sich das erste große britische Busunternehmen in ein in Deutschland etabliertes Fernlinienbusunternehmen eingekauft.

Aber wie können die vielen neuen Busse in der Stadt untergebracht werden, womöglich

im Hauptbahnhofsumfeld mit all den schon heute konkurrierenden Nutzungsansprüchen an ausgebaute und verbesserte Busbahnhöfe oder auch an neue Busbahnhöfe? Dies wird in der Stadt- und Verkehrsplanung kontrovers diskutiert. Schließlich machen die vielen Touristenbusse in der City der kommunalen Verkehrsplanung schon genug Sorgen. Lokale Probleme bereiten die Emissionen an Busbahnhöfen durch Busse und Pkw-Zubringer, ebenso schließen Umweltzonen einige internationale Linienbusse wegen ihrer Emissionscharakteristik aus. Flächenvorratspolitik für einen zentral gelegenen Fernbusterminal ist selten. In der Kommunalpolitik hat der Fernbus oft kein so gutes Image wie der Flughafen oder der Bahnhof, wenn die Fernerreichbarkeit der Stadt diskutiert wird.

Dennoch: Es geht um eine Facette der Erreichbarkeit der Städte, nicht selten auch um den Busbahnhof als Visitenkarte der Stadt. In Deutschland gibt es außergewöhnlich viele gut gestaltete Busbahnhöfe für Regional- und Stadtbusse. Fernbusse finden hier in begrenzter Zahl oft auch noch ihren Platz, auch wenn die für einen Bahnhof vergleichbare Infrastruktur für vor und nach der langen Reise oft fehlen: Taxistand, Pkw-Kurzparkzone, Reisebüro, Toiletten, Duschen, ausreichende wettergeschützte Sitzgelegenheiten, Wartebereiche, Übernachtungsmöglichkeiten, Einkaufsmöglichkeiten für den Reisebedarf etc.

Am Kölner Hauptbahnhof reicht der Platz für Fernbusse wie auch für Stadt- und Regionalbusse längst nicht mehr. Einige Fernbuslinien, die keine Genehmigung für diesen Platz bekommen haben, weichen auf periphere Standorte wie auf einen Busstreifen für Großveranstaltungen in der Eishockeyarena aus. Ein neuer Fernbusterminal ist nun weit draußen am Flughafen geplant, daneben wurden andere Standorte an S-Bahn-Stationen für kostengünstig zu errichtende Fernbusterminals geprüft.

Bei der Begutachtung alternativer Standorte und der konkreten Standortplanung spielen nicht nur die Einbindung ins ÖV- und Straßennetz sowie die Verträglichkeit mit der direkten Nachbarschaft eine Rolle. In der Praxis ist auch bestimmend, wie viel Geld investiert werden muss und kann, wer die Finanzen bereitstellt und wie die „Refinan-





#### Tipp zum Weiterlesen:

- Hinweise für die Planung von Fernbusterminals. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Köln, 2012. ISBN 978-3-86446-015-9

zierung“ erfolgt. Insbesondere wird dies durch nutzende Busunternehmen, deren Kunden sowie Sekundärnutzungen umgesetzt werden. Es kann nicht das Ziel sein, dass die Städte – insbesondere bei ihren knappen Haushaltslagen – die Finanzierung übernehmen. Dies erscheint auch für die kommunalen Verkehrsunternehmen fragwürdig. Die Idee der Finanzierung aus Drittnutzungen – z.B. Einkaufszentren – muss mit stadtentwicklungsplanerischen Zielen verträglich sein, darf beispielsweise Zentrumskonzepte nicht konterkarieren. Gestalterisch gelungene Beispiele für die Integration sind Helsinki (im Souterrain eines neuen Shopping Centers) und das schweizerische Chur (als gläserne Halle über den Hauptbahnhofsgleisen).

Zwei gestalterisch gelungene „Visitenkarten“ an gut integrierten City-Standorten mit umfassendem Service finden sich seit wenigen Jahren auch in Deutschland: der Bus-Port Hamburg, wenige Schritte vom Hauptbahnhof, sowie der ZOB in München, eine S-Bahn-Station vom Hauptbahnhof entfernt. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und

Verkehrswesen (FGSV) veröffentlichte 2012 als Teil des technischen Regelwerks „Hinweise für die Planung von Fernbusterminals“. Darin wird auf die schwierige Standortwahl in der Stadt und auf die Betreibermodelle mit Refinanzierung vertieft eingegangen.

Mehr Multimodalität durch Fernbusangebote kann angesichts der künftig absehbaren Kapazitätsengpässe im Bahnsystem nicht schaden. Die Energiebilanz von Bus und Schiene (bei höherer Geschwindigkeit) ist annähernd gleich. Das Fernbusangebot spricht möglicherweise weitere Kundenkreise an, als das von vielen Gelegenheitsnutzern als teuer empfundene Fernverkehrsangebot der Bahn. So kann der Fernbus dauerhaft einen zwar begrenzten, aber nicht irrelevanten Lösungsbeitrag bei der Transformation des Verkehrssystems zu mehr Nachhaltigkeit leisten.

Die Perspektiven des Fernbusses sollten in neuen städtischen Mobilitätsstrategien angesichts der Langlebigkeit neuer Infrastruktur und der Kapazitätsengpässe im Schienensystem auf jeden Fall mit bedacht werden.



Fotos: Jörg Thiemann-Linden

Dipl.-Geogr.  
Jörg Thiemann-Linden  
Telefon: 030/39001-138  
E-Mail:  
thiemann-linden@difu.de

Univ.-Prof. Dr.-Ing.  
Klaus J. Beckmann  
Telefon: 030/39001-214  
E-Mail: kj.beckmann@difu.de



# Urbanes Landmanagement in Stadt und Region

## Urbane Landwirtschaft, urbanes Gärtnern und Agrobusiness

Nachbarschaftsgärten und interkulturelle Gärten, bepflanzte Baumscheiben und Fassaden mit Obst zum Selbsternten, temporäre Gemüsebeete auf Brachen und blühende Straßeninseln sind Ausdruck einer neuen urbanen Agrikultur. Nicht nur Streuobstwiesen und Äcker am Stadtrand, auch Selbsterntefelder und die Nutzung temporärer Wälder als Kurzumtriebsplantagen gehören neuerdings zu den als produktive Stadtlanschaften bezeichneten landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzten stadregionalen Grünräumen. Landwirtschaft und Gartenbau in der Stadt scheinen en vogue, und die Zahl neuer Projekte wächst kontinuierlich. Auch in den Fachdiskussionen befassen sich zahlreiche Beiträge über innovative Ideen für eine zukunftsfähige und nachhaltige Stadtentwicklung mit dem Phänomen des urbanen Gärtnerns und der urbanen Landwirtschaft.

Bisher stehen diese unterschiedlichen Konzepte und Diskussionen rund um eine landwirtschaftliche und gärtnerische Nutzung in den Städten und Stadtregionen unverbunden nebeneinander. Die daran beteiligten Akteure – sowohl auf der Projekt- als auch der Forschungsseite – sehen kaum Berührungspunkte zwischen gärtnerischen Projekten und der klassischen Landwirtschaft und kennen sich und ihre Projekte gegenseitig meist nicht. In den Kommunen werden diese Themen, wenn sie denn als relevant betrachtet werden, in getrennten Zuständigkeiten bearbeitet. Auch fehlen bisher übergreifende Zusammenstellungen der Projekte oder vergleichende Analysen im nationalen und im internationalen Kontext, die die aktuellen Entwicklungen zusammenbringen, systematisieren und Schnittstellen identifizieren und weiterentwickeln.

Dieses Defizit schließt die neue Difu-Veröffentlichung „Urbanes Landmanagement in Stadt und Region“. Auf der Grundlage einer Zusammenstellung und Bewertung vorhandener Konzepte urbaner Landwirtschaft und urbanen Gärtnerns in Praxis und Forschung wird die Relevanz des Themas für die Zukunftsfähigkeit der Städte und Stadtregionen Mitteleuropas herausgearbeitet. Zudem werden die neuen Herausforderungen für den kommunalen Umgang mit Landwirtschaft und Gärten identifiziert. Auf der Basis einer

Bestandsaufnahme, die den handelnden Akteuren vor Ort als eine erste Orientierung dient, werden die vielfältigen bisher erst am Rande erkennbaren Potenziale urbaner Landwirtschaft und urbanen Gärtnerns für die zukünftige Entwicklung von Städten und Regionen aufgezeigt. Dabei wird deutlich, dass die noch immer disziplinär angelegte Unterscheidung zwischen städtischen und ländlichen Fragestellungen, Problemen und daraus abgeleiteten Zuständigkeiten eine umfassendere, ganzheitliche Perspektive verhindert und den Blick auf die neue und bedeutende Rolle verstellt, die Landwirtschaft und Gartenbau in einer urbanen Gesellschaft spielen und spielen sollten. Auch wenn das Thema Obst- und Gemüseanbau in der Stadt zunächst als ungewohnt und nachgeordnet erscheinen mag, so kann diese Studie doch Hinweise darauf geben, dass urbane Landwirtschaft und urbanes Gärtnern wichtige Impulse für die Zukunft der Städte geben können.

Die (wieder) wachsende Bedeutung des Themas bestätigte sich auch in den Diskussionen der Veranstaltung „Urbane und stadtnahe Landwirtschaft nachhaltig weiterentwickeln – wie können wir voneinander lernen“, die zum Jahresbeginn im Rahmen des Zukunftsforums Ländliche Entwicklung des Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV) parallel zur Grünen Woche stattfand. Die Fachveranstaltung, die Dr. Stephanie Bock vom Difu gemeinsam mit dem Verband der Landwirtschaftskammern (VLK) organisierte und moderierte, griff erstmals im Rahmen des Zukunftsforums die besonderen Chancen und Herausforderungen landwirtschaftlicher Aktivitäten in und nahe Ballungsräumen auf. Dabei zeigte sich, dass Lösungen für wachsende Flächenkonkurrenzen sowie die Entwicklung innovativer Formen der Kooperation und Kommunikation zwischen Akteuren der Landwirtschaft, den Kommunen und Flächeneigentümern die aktuellen Herausforderungen der stadtnahen und urbanen Landwirtschaft sind. Zudem erscheint der Aufbau neuer Kommunikationsformen zwischen den Akteuren dringend erforderlich. Die Dokumentation der Veranstaltung kann unter <http://bit.ly/Wx7No6> abgerufen werden.

Fotos: Stephanie Bock

### Weitere Informationen:

Dr. rer. pol. Stephanie Bock  
Telefon: 030/39001-189  
E-Mail: [bock@difu.de](mailto:bock@difu.de)

### Bestellung:

siehe Bestellschein

# Auf dem Weg zum zweiten Innenentwicklungsgesetz

## Planspiel zur aktuellen Novellierung von BauGB und BauNVO

Mit dem „Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts“ wird aktuell der zweite Teil der von der Bundesregierung für die laufende Legislaturperiode vorgesehenen Novellierung des Städtebaurechts umgesetzt. Das parlamentarische Verfahren zum aktuellen Gesetz steht kurz vor dem Abschluss.

Traditionell werden im Bereich des Städtebaurechts Planspiele oder Praxistests zur Überprüfung von Gesetzentwürfen durchgeführt. Auch bei diesem Gesetz führte das Difu ein solches Prüfverfahren im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung durch. Die Städte Bremerhaven, Dortmund, Landshut, Leipzig, Treuenbrietzen, Wittmund sowie die Gemeinde Alling hatten in dem Planspiel die Aufgabe, den Gesetzentwurf anhand von abgeschlossenen oder laufenden Planungen oder anderen Verwaltungsverfahren möglichst realitätsnah zu überprüfen. Kriterien der Prüfung waren insbesondere die Zielerreichung, Praktikabilität, Verständlichkeit und Widerspruchsfreiheit der jeweiligen vorgesehenen Änderungen bzw. Ergänzungen. In zwei Workshops hatten die Planspielkommunen zudem die Möglichkeit, sich über aufgetretene Fragen und erdachte Lösungsansätze auszutauschen. Die Ergebnisse des Planspiels wurden in einem Bericht zusammengefasst dokumentiert. Dieser wurde dem zuständigen Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages zugeleitet und am 30. Januar 2013 im Rahmen der Sachverständigenanhörung des Ausschusses mündlich vorgestellt.

Das „Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts“ ist sicher kein Meilenstein in der Entwicklung des Städtebaurechts. Das Planspiel verdeutlichte jedoch, dass es für die Kommunen eine Verbesserung der Handlungsoptionen bei der Bewältigung der aktuellen städtebaulichen Aufgabenstellungen bringt. Dies gilt z.B. für die Erleichterung bei der räumlichen Steuerung von Vergnügungsstätten. Nach dem Vorbild der Regelung zur Erhal-

tung zentraler Versorgungsbereiche in § 9 Abs. 2a BauGB wird eine Festsetzungsmöglichkeit geschaffen, mit der die Gemeinden in nach § 34 BauGB zu beurteilenden Gebieten mittels eines einfachen Bebauungsplans und im vereinfachten Verfahren ausschließlich Regelungen zum Ausschluss bzw. zur Zulässigkeit von Vergnügungsstätten treffen können. Diese können sich z.B. auch speziell auf Spielhallen als besondere Form von Vergnügungsstätten beziehen. Im Übrigen bleibt der Zulässigkeitsrahmen des § 34 BauGB bei solchen Festsetzungen unberührt.

Auch die Erleichterungen bei der Überschreitung der Maßobergrenzen entsprechen den Erfordernissen der kommunalen Praxis. Es muss sich dabei nicht mehr um atypische Fallkonstellationen handeln. Eine wichtige Klarstellung im Sinne der Kommunen stellt die Änderung bei § 124 und § 11 BauGB dar. Der Erschließungsvertrag soll nun wie jeder andere städtebauliche Vertrag nach § 11 BauGB behandelt werden. Damit ist klargestellt, dass Erschließungsverträge auch mit kommunalen Beteiligungsgesellschaften geschlossen werden dürfen. Dies war vom Bundesverwaltungsgericht in Abrede gestellt worden. Weitere Themen sind die Zulässigkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen in reinen Wohngebieten sowie die Erhöhung der Begründungserfordernisse hinsichtlich des Vorrangs der Innenentwicklung. Auch wenn die Wirkungen der Novelle nicht überschätzt werden sollten, wird doch die Basis für eine am Ziel der Innenentwicklung ausgerichtete städtebauliche Entwicklung verbessert.

Das Planspiel bestätigt die Zielrichtung des Gesetzentwurfs sowie seine wesentlichen Grundzüge und es gibt Hinweise und Empfehlungen zur Verbesserung des Gesetzentwurfs oder zur Auslegung der Neuregelungen. Zudem wurde die Erweiterung der Änderung beim Rückbaugesuch gefordert. Grundstückseigentümer sollen mit Blick auf die durch den Rückbau bewirkten Wertsteigerungen der Immobilie an der Finanzierung beteiligt werden. Dieser auch vom Bundesrat und den kommunalen Spitzenverbänden vorgelegte Vorschlag wird voraussichtlich aufgegriffen.



### Download:

<http://www.difu.de/publikationen/2013/endbericht-planspiel-bauplanungsrechtsnovelle.html>

### Weitere Informationen:

Privatdozent Dr. Arno Bunzel  
Telefon: 030/39001-238  
E-Mail: [bunzel@difu.de](mailto:bunzel@difu.de)



# Urbanisierung im 20. Jahrhundert

Die neue Ausgabe der Informationen zur modernen Stadtgeschichte (IMS) präsentiert in ihrem Themenschwerpunkt „Urbanisierung im 20. Jahrhundert“ eine Vielfalt an Forschungsperspektiven zu dieser Thematik. In seinem einleitenden Beitrag umreißt der verantwortliche Herausgeber Christoph Bernhardt vom Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung Erkner den „Noch-Forschungsstand“ zum Thema. Über einzelne zentrale Entwicklungen im 20. Jahrhundert, wie etwa die Ausbildung von Stadtregionen, Automobilisierung, Kriegszerstörungen, Pluralisierung der Lebensstile usw. hinaus, fehle es noch an integrierenden Synthesen.

Im Sinne einer Bestandsaufnahme der Positionen und Perspektiven in der aktuellen Forschung stellen daher 15 Autoren in drei Abschnitten „Standortbestimmungen und neue Blicke“, „internationale Perspektiven“ und „disziplinübergreifende Sichtungen“ vor.

Clemens Zimmermann (Universität Saarbrücken) skizziert die zwei Paradigmen der Stadt- und Urbanisierungsgeschichte und beleuchtet die Rolle der „kulturhistorischen Wende“ der 1990er-Jahre für die Urbanisierungsforschung, Marc Schalenberg (Berlin) diskutiert die Potenziale von Städtevergleichen als Mittelweg zwischen Stadtbiographien und Urbanisierungsforschungen und Daniel Morat (FU Berlin) lotet die Potenziale von „sinnesgeschichtlichen“ Analysen der Urbanisierung aus.

Rainer Liedtke (TU Darmstadt) geht der Frage nach, ob für Südeuropa von einer „Verstädterung ohne Urbanisierung“ zu sprechen sei, und Anna Veronika Wendland (Herder-Institut Marburg) untersucht Probleme von Urbanisierung und Urbanität in Osteuropa.

Denis Bocquet (CNRS Paris) analysiert die Verwendung des Urbanisierungsbegriffs bei dem einflussreichen französischen Sozialwissenschaftler Henri Lefebvre, Celina Kress betrachtet das Verhältnis zwischen Urbanität und Architektur und diskutiert die „Rückeroberung der Stadt“ in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Dieter Schott (TU Darmstadt) prüft das sozialwissenschaftliche Konzept der „Eigenlogik der Städte“ im Hinblick auf seine Fruchtbarkeit für die Urbanisierungsgeschichte und Beate Binder (Humboldt-Universität zu Ber-

lin) präsentiert geschlechtertheoretisch bestimmte Zugänge zur Urbanisierung.

Der Themenschwerpunkt wird abgerundet durch die Leitrezension von Manfred Kühn (IRS Erkner) zu dem Buch von Klaus Brake und Günter Herfert zur „Reurbanisierung“.

In der kürzlich neu eingerichteten Rubrik der „Freien Artikel“ analysiert Christiane Reinecke (FZG Hamburg) Krisendiagnosen der 1970er-Jahre zur Entwicklung der bundesdeutschen Städte mit einer besonderen Konzentration ihrer Leitbegriffe und rekonstruiert vor allem die „Ghettoisierungs-“ und „Segregations-“ Debatten. Dabei weist sie unter anderem auf die zunehmende Übernahme des „Ghetto“-Begriffs aus der amerikanischen in die deutsche Stadtforschung hin, der als „Codewort“ für Armut und Konflikt zunehmende Verbreitung fand.

Christian Rau (Univ. Leipzig) behandelt die Grenzen und Spielräume der DDR-„Fürsorgediktatur“ am Beispiel der Wohnungspolitik und Wohnraumlenkung im Leipzig der 1970er- und 1980er-Jahre. Auf breiter empirischer Grundlage skizziert er bis in den Behördenalltag der städtischen Fachabteilungen für Wohnungspolitik und Wohnungswirtschaft, nach welchen Kriterien in Leipzig Wohnungen vergeben wurden und wie die personelle Situation in diesem Verwaltungsbereich die Krise der 1980er-Jahre spiegelt.

Die Rubrik „Allgemeine Berichte“ bietet zunächst einen Aufsatz von Axel Priebis (Universität Hannover) zum hundertsten Jahrestag der Gründung des Verbandes Groß-Berlin 1912. Anschließend informiert eine Reihe von Tagungsberichten unter anderem über das 42. Frühjahrskolloquium des Instituts für vergleichende Städtegeschichte in Münster zur „Urbanität“. Umfassend berichtet wird über die europäische Stadtgeschichtskonferenz der EAUH in Prag. Eine Reihe kürzerer Beiträge informiert über die Aktivitäten der Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung (GSU) auf dem Historikertag in Mainz, so unter anderem über den dort abgehaltenen Round-Table zum Thema „Die Ressourcen der Stadt“ sowie die Verleihung des GSU-Forschungspreises. Das Heft wird wie immer abgerundet durch eine Vorschau auf wichtige Konferenzen zur Stadtgeschichte im Jahr 2013.



**Weitere Informationen:**  
PD Dr. Christoph Bernhardt  
E-Mail: [bernhardt@irs-net.de](mailto:bernhardt@irs-net.de)

**Bestellung:**  
siehe Bestellschein

## Kommunaler Klimaschutz, erneuerbare Energien und Klimawandel in Kommunen

Von Cornelia Rösler, Nicole Langel, Kathrin Schormüller



**Bestellung:**  
siehe Bestellschein

# Dokumentation des Wettbewerbs „Kommunaler Klimaschutz 2012“

Auch 2012 waren Kommunen und Regionen aufgerufen, am Wettbewerb „Kommunaler Klimaschutz“ teilzunehmen. Veranstalter sind das beim Deutschen Institut für Urbanistik angesiedelte „Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz“ (bis April 2012 „Servicestelle: Kommunaler Klimaschutz“) und das Bundesumweltministerium in Kooperation mit den kommunalen Spitzenverbänden. Ausgezeichnet wurden Kommunen und Regionen für vorbildliches Engagement im Klimaschutz. Insgesamt zehn Preisträger wurden in drei verschiedenen Kategorien ausgezeichnet.

Als Anregung für andere Kommunen und Ansporn zum Nachahmen stellt eine vierfarbige Buchdokumentation alle Gewinnerprojekte vor. Neben einer ausführlichen bebilderten Projektbeschreibung wird zu jeder Gewinnerkommune ein Ansprechpartner benannt. Die Dokumentation setzt die erfolgreiche Dokumentationsreihe der ersten drei Wettbewerbsjahre fort. Vorgestellt werden folgende Projekte:

## **Kategorie 1: Klimaschutz in kommunalen Liegschaften**

- Kreis Steinfurt (Nordrhein-Westfalen): Sanierung der Technischen Schule Steinfurt
- Stadt Aachen (Nordrhein-Westfalen): E-View: Der Energieanzeiger in Aachen,
- Stadt Freilassing (Bayern): Sanierung der Mittelschule Freilassing auf Passivhausniveau

## **Sonderpreis „Green IT“ in Kategorie 1**

- Stadt Köln (Nordrhein-Westfalen): Energieeffizienter Umbau des Rechenzentrums,
- Landkreis Vorpommern-Greifswald (Mecklenburg-Vorpommern): Geothermale Klimatisierung des Rechenzentrums

## **Kategorie 2: Kommunale Kooperationsstrategien**

- Landkreis St. Wendel (Saarland): Null-Emissions-Landkreis St. Wendel
- Region Achantal (Bayern): Bioenergie und Klimaschutz im Achantal

## **Kategorie 3: Kommunaler Klimaschutz zum Mitmachen**

- Stadt Offenbach am Main (Hessen): Haus-zu-Haus Beratung Offenbach
- Gemeinde Oberreichenbach (Baden-Württemberg): Elektro-Bürgerauto Oberreichenbach
- Landeshauptstadt Wiesbaden (Hessen): CO<sub>2</sub>-Marathon Wiesbaden

Die Dokumentation ist ab April 2013 kostenlos beim Difu bestellbar und auch als Download verfügbar.

## **6. Kommunalkonferenz und Preisverleihung im Wettbewerb „Kommunaler Klimaschutz 2013“**

Die diesjährige Kommunalkonferenz wird am 18. und 19. November 2013 in Berlin im dbb-Forum stattfinden. Am 18. November erfolgt die öffentliche Bekanntgabe und Auszeichnung der Preisträger des Wettbewerbs „Kommunaler Klimaschutz 2013“.

## **Weitere Informationen:**

Anna Hogrewe-Fuchs  
Telefon: 0221/340308-16  
E-Mail:  
hogrewe-fuchs@difu.de

Alle Infos zum Wettbewerb und zur Konferenz:  
<http://www.klimaschutz-in-kommunen.de/>

## **Nachgedruckt!**

„Erfolgreich CO<sub>2</sub> sparen in Kommunen“  
Praxisbeispiele

## **Kostenloser Download:**

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=RKUFPIZG>

## **Bestellung der Printfassung:**

siehe Bestellschein



# Deutscher Nachhaltigkeitspreis für Städte und Gemeinden

Preisträger 2012 / Neue Wettbewerbsrunde 2013  
Difu als Bewertungspartner und in der Jury vertreten

Am 6. Dezember 2012 wurde erstmalig der Deutsche Nachhaltigkeitspreis für Städte und Gemeinden vergeben. Der Preis ist eine Initiative der Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreis e. V. in Zusammenarbeit mit der Bundesregierung, kommunalen Spitzenverbänden, der Deutschen UNESCO-Kommission e. V. sowie Forschungseinrichtungen

Der Deutsche Nachhaltigkeitspreis wird bereits seit 2008 jährlich an nachhaltig agierende Unternehmen verliehen.

Das Difu hat als Partner der Stiftung Vorschläge für das spezifische kommunalbezogene Bewertungsverfahren in Anlehnung an die bisherige unternehmensbezogene Methodik entwickelt und übernahm federführend die Auswertung der Städtebewerbungen. Weitere Partner bei der Konzeption des Assessments und bei der Bewertung der Einreichungen waren das Wuppertal Institut und ICLEI. Hintergrund der Difu-Beteiligung sind die umfangreichen Kenntnisse des Instituts im Themenfeld „Nachhaltigkeit“ und die langjährigen methodischen Erfahrungen mit Benchmarks und Wettbewerben.

Im elektronischen Fragebogen waren in den sechs Themenfeldern Governance & Verwaltung, Klima & Ressourcen, Mobilität & Infrastruktur, Wirtschaft & Arbeit, Bildung & Integration sowie Lebensqualität & Stadtstruktur konkrete Maßnahmen zu beschreiben. Die Selbsteinschätzung der Bewerber nach jeweils vier „Exzellenzstufen“ wurde von den Methodikteams im Difu, Wuppertal Institut und bei ICLEI geprüft und ggf. korrigiert. Im Ergebnis entstand eine Shortlist herausragender Bewerbungen, auf deren Basis die Jury die Entscheidung über die Nominierten und die Preisträger traf. Dabei wurde auch die unterschiedliche Leistungsfähigkeit großer und kleiner Städte sowie von Kommunen mit guter und schlechter Finanzlage angemessen berücksichtigt.

**Deutscher Nachhaltigkeitspreis 2012 – Die Preisträger wurden ausgezeichnet**

**Weitere Informationen:**  
<http://www.nachhaltigkeitspreis.de>



Kategorie „Deutschlands nachhaltigste Großstädte“: Burkhard Jung, Oberbürgermeister Stadt Leipzig; Prof. Dr. Klaus Töpfer, Exekutivdirektor Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS), Ehrenpreisträger 2008; Dr. Dieter Salomon, Oberbürgermeister Stadt Freiburg; Dr. Kurt Gribl, Oberbürgermeister Stadt Augsburg

Foto: Mario Firyn

und zivilgesellschaftlichen Organisationen. Er stand unter der Schirmherrschaft von Bundesfinanzminister Dr. Wolfgang Schäuble. In der sechzehnköpfigen Jury wirkten u. a. Prof. Dr. Klaus Töpfer, Christina Rau, Ole von Beust, Petra Roth, Beate Weber-Schuerholz, Hans-Joachim Reck und Difu-Institutsleiter Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann mit.



Kategorie „Deutschlands nachhaltigste Städte mittlerer Größe“: Werner Spec, Oberbürgermeister Stadt Ludwigsburg; Dr. Bernhard Matheis, Oberbürgermeister Stadt Pirmasens; Thomas Thumann, Oberbürgermeister Stadt Neumarkt i.d. Oberpfalz; Boris Palmer, Oberbürgermeister Universitätsstadt Tübingen

Foto: Mario Firyn



Insgesamt beteiligten sich 119 Städte und Gemeinden aus allen Teilen Deutschlands an dem Wettbewerb. Die Bewerbungen zeigen, dass trotz knapper kommunaler Kassen erfolgreiche ökologische und soziale Projekte realisierbar sind. Die Vorreiter nachhaltiger Entwicklung setzen vor allem auf starke Einbindung der Bürger, weitgehende Vernetzung der Maßnahmen und innovative Konzepte. Die glanzvolle Preisverleihung fand im Rahmen des ersten Kommunalkongresses zum Deutschen Nachhaltigkeitstag mit rund 700 Teilnehmern statt.

**Als Preisträger wurden ausgezeichnet:**

Freiburg im Breisgau (Großstädte), Neumarkt i. d. Oberpfalz (Städte mittlerer Größe), Wunsiedel (kleinere Städte und Gemeinden), Solingen (Sonderpreis Governance & Verwaltung), Alheim (Sonderpreis Klima & Ressourcen), Leipzig (Sonderpreis Lebensqualität & Stadtstruktur) und Gelsenkirchen (UNESCO-Sonderpreis „Bildung für nachhaltige Entwicklung“). Die drei Preisträger der Hauptpreise durften sich über jeweils 35 000 Euro Preisgeld von der Allianz Umweltstiftung freuen. Über die Preisträger hinaus zeichnen sich alle nominierten Kommunen durch bemerkenswerte Nachhaltigkeitsleistungen aus. Dr. Wolfgang Schäuble, Prof. Klaus Töpfer, Petra Roth und weitere Prominente über-



reichten die Preise an die (Ober-)Bürgermeister der prämierten Städte und Gemeinden. Ehrenpreisträger waren u.a. Jahrhundertarchitekt Lord Norman Foster und Emiko Okuyama, Bürgermeisterin der durch die Tsunami-Katastrophe zerstörten japanischen Millionenstadt Sendai.

**Neue Wettbewerbsrunde 2013**

Der deutsche Nachhaltigkeitspreis für Städte und Gemeinden wird auch im Jahr 2013 wieder ausgerichtet und durch das Difu als Assessmentpartner begleitet. Anregungen aus den Städten zu Verbesserungen am Wettbewerbskonzept sind jederzeit willkommen. Bewerbungsschluss ist der 15. Mai 2013.

Kategorie „Deutschlands nachhaltigste Kleinstädte und Gemeinden“: Jürgen Lübbers, Bürgermeister Samtgemeinde Barnstorf; Karl-Willi Beck, Erster Bürgermeister Stadt Wunsiedel; Thomas Herker, Erster Bürgermeister Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm; Georg Lüdtko, Bürgermeister Gemeinde Alheim

Foto: Mario Firyn

**Weitere Informationen:**

Dr. rer. pol. Busso Grabow  
Telefon: 030/39001-248  
E-Mail: grabow@difu.de

# Wohneigentumsbildung: Chance für Integration und Stadtentwicklung

In den letzten Jahren bilden immer mehr Menschen mit Migrationshintergrund in Deutschland Wohneigentum. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) untersucht das Difu, welches Potenzial Wohneigentum für die Entwicklung von Quartieren und Städten sowie für die Integration von Menschen mit Migrationshintergrund hat.

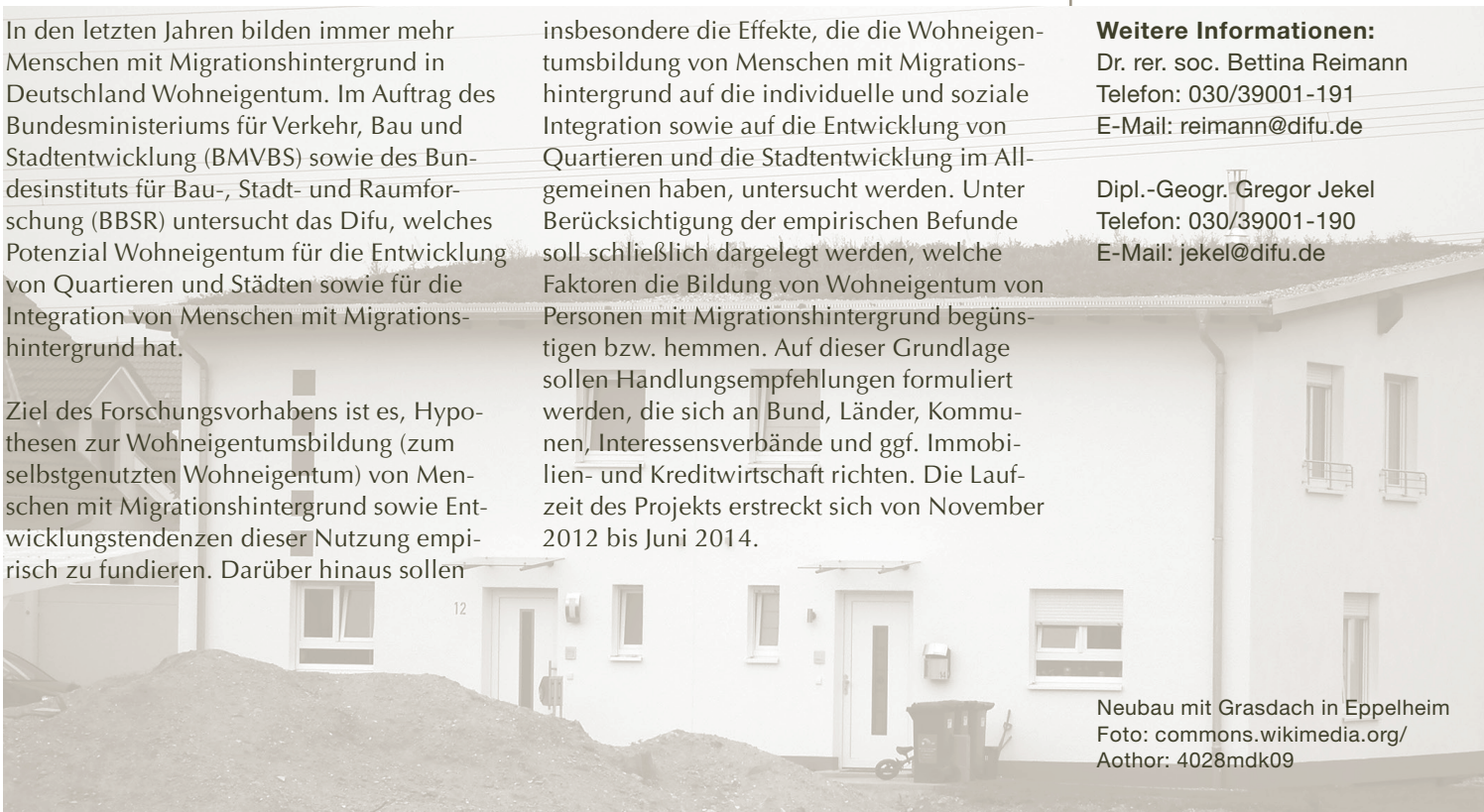
Ziel des Forschungsvorhabens ist es, Hypothesen zur Wohneigentumsbildung (zum selbstgenutzten Wohneigentum) von Menschen mit Migrationshintergrund sowie Entwicklungstendenzen dieser Nutzung empirisch zu fundieren. Darüber hinaus sollen

insbesondere die Effekte, die die Wohneigentumsbildung von Menschen mit Migrationshintergrund auf die individuelle und soziale Integration sowie auf die Entwicklung von Quartieren und die Stadtentwicklung im Allgemeinen haben, untersucht werden. Unter Berücksichtigung der empirischen Befunde soll schließlich dargelegt werden, welche Faktoren die Bildung von Wohneigentum von Personen mit Migrationshintergrund begünstigen bzw. hemmen. Auf dieser Grundlage sollen Handlungsempfehlungen formuliert werden, die sich an Bund, Länder, Kommunen, Interessensverbände und ggf. Immobilien- und Kreditwirtschaft richten. Die Laufzeit des Projekts erstreckt sich von November 2012 bis Juni 2014.

**Weitere Informationen:**

Dr. rer. soc. Bettina Reimann  
Telefon: 030/39001-191  
E-Mail: reimann@difu.de

Dipl.-Geogr. Gregor Jekel  
Telefon: 030/39001-190  
E-Mail: jekel@difu.de



Neubau mit Grasdach in Eppelheim  
Foto: commons.wikimedia.org/  
Author: 4028mdk09

# Gemeinschaftliche Wohnformen bei Genossenschaften

## Weitere Informationen:

Dipl.-Geogr. Gregor Jekel  
Telefon: 030/39001-190  
E-Mail: jekel@difu.de

Wohnformen, Leistungsformen und Konzepte in gemeinschaftlichen Wohnprojekten sind vielfältig. Sie reichen vom Leben und Arbeiten unter einem Dach, über generationenübergreifende Wohnformen bis hin zu Gruppenwohnprojekten für Menschen mit besonderen Bedarfen. Gemeinsam ist all diesen Projekten das Erproben innovativer Formen des Zusammenlebens im Spannungsfeld zwischen Privatsphäre und Gemeinschaft, zwischen Eigen- und Gemeinwohl. Ihre Zahl ist in den vergangenen Jahren stetig gestiegen. Dies gilt auch für Projekte, die genossenschaftlich organisiert sind.

Insbesondere Prozesse des demographischen Wandels, die abzusehende Zunahme prekärer Einkommensverhältnisse im Alter – auch bei Bevölkerungsgruppen mit höheren Bildungsabschlüssen – sowie Herausforderungen im Bereich der sozialen Wohnraumversorgung der Kommunen und Länder legen die Annahme nahe, dass der Bedarf an Wohnformen, die auf Selbsthilfe, Selbstverantwortung und Selbstbestimmung beruhen, weiter wachsen wird.

Bremer Höhe:  
Genossenschaftliches Hausprojekt  
in Berlin

Foto: Gregor Jekel



Viele Kommunen unterstützen die Entstehung gemeinschaftlicher Wohnformen, denn sie sehen darin große Potenziale für die Wohnraumversorgung von älteren Menschen, Alleinerziehenden und jungen Familien. Zugleich erhoffen sie sich auch Impulse für die Stadtentwicklung, für die soziale Stabilisierung von Quartieren und für die Förderung bürgerschaftlichen Engagements.

Ziel eines neuen Difu-Forschungsvorhabens ist es, die Bedingungen zur Umsetzung von gemeinschaftlichen Wohnprojekten in der Rechtsform der Genossenschaft sowie ihre mittel- bis langfristigen Wirkungen auf die Wohnraumversorgung verschiedener Bevölkerungsgruppen zu untersuchen, Wirkungszusammenhänge abzuleiten und typische Fallkonstellationen zu systematisieren. Darüber hinaus werden kommunale und andere öffentliche Unterstützungsstrukturen hinsichtlich ihrer Zielsetzungen, ihres Einsatzes und ihrer Wirkungsweisen analysiert.

Forschungsschwerpunkte im Projektverlauf:

- Systematik gemeinschaftlicher Wohnprojekte in Genossenschaften
- Stellenwert dieser Wohnprojekte auf dem Wohnungsmarkt
- Gemeinschaftliche Wohnprojekte als nachhaltige Form des Zusammenlebens
- Potenziale und Hemmnisse bei der Wahl der genossenschaftlichen Rechtsform für gemeinschaftliches Wohnen
- (Kommunale) Unterstützungsmöglichkeiten für gemeinschaftliche Wohnprojekte in Genossenschaften

Als wesentliche methodische Bausteine der Untersuchung sind geplant:

- eine postalische Kurzbefragung von Wohnungsgenossenschaften
- eine standardisierte postalische Befragung von gemeinschaftlichen Wohnprojekten in der Rechtsform der eingetragenen Genossenschaft
- Fallstudien zu realisierten genossenschaftlichen Wohnprojekten sowie eine Online-Befragung von Kommunen ab 50 000 Einwohnern



# Erneuerungs- und Ersatzbedarf kommunaler Brücken

In Deutschland existieren rund 120 000 Straßenbrücken, also eine Brücke pro 5,4 km Straße oder pro 690 Einwohner. Genaue Angaben über die Zahl kommunaler Straßenbrücken liegen nicht vor. Circa 80 Prozent der Straßen in Deutschland befinden sich in kommunaler Baulast. Grob geschätzt kann man davon ausgehen, dass knapp 100 000 Straßenbrücken in Deutschland in der baulichen Verantwortung der Kommunen liegen. Deren Anlagewert wird auf 80 Mrd. Euro geschätzt.

Viele Brücken der Verkehrsinfrastruktur wurden nach kriegsbedingten Zerstörungen und Ausbau der Straßennetze in den Städten in den Nachkriegsjahren bis in die 1960er-, 1970er- und 1980er-Jahre gebaut. Diese Bauten erreichen nun ein Alter, bei dem die Instandsetzungskosten überproportional steigen und zum Teil Abgänge zu verzeichnen sind. Teilweise ist „bauartbedingt“ bei jüngeren Brücken (z.B. frühe Spannbetonbrücken) die Alterung so weit fortgeschritten, dass kaum Instandhaltung oder Erneuerung möglich sind. Außerdem unterliegen die Brücken beschleunigten Abnutzungserscheinungen, die beim Bau nicht absehbar waren, z.B. durch Zunahme des Verkehrsaufkommens, Last-/Gewichtszunahmen und Geschwindigkeitssteigerungen, früheren massiven Streusalzeinsatz. Die Zunahme – vor allem des Güterverkehrs – auf der Straße, auf die der weitaus größte Teil des Verkehrsleistungswachstums entfiel, führt zu sehr viel größeren Belastungen durch Schwerlastverkehr als bei der Herstellung dieser Bauten in den 60er- und 70er-Jahren oder gar in den 50er-Jahren angenommen wurde.

Bisher liegen keine zusammenfassenden Abschätzungen des Erneuerungs- und Ersatzbedarfs für kommunale Brücken vor. In einer Difu-Studie sollen daher der Erneuerungs- und Ersatzbedarf der kommunalen Brücken abgeschätzt und Kriterien für Prioritätensetzungen für Ersatzneubauten abgeleitet werden. Dazu ist zu klären, ab welchem Erhaltungszustand ökonomisch Ersatz gegenüber Instandhaltung vorzuziehen ist. Für die Abschätzung des Ersatzbedarfs bei kommunalen Brücken sind umfangreiche Daten erforderlich, die nur zum Teil aus vorliegenden Statistiken und Untersuchungen entnommen werden können. Diese müssen durch eine Erhebung bei den Kommunen ergänzt und

differenziert werden. Für die Erhebung wird eine geschichtete Zufallsstichprobe gezogen. Die Schichtung sollte auch nach fünf Regionskategorien (voraussichtlich Süd, Mitte, West, Nord, Ost) sowie nach Stadtgröße erfolgen. Auch sollen für die Unterscheidung der Brücken nach Belastung und Kosten topografische, verkehrliche und bauliche Kriterien (Bauform und Material, z.B. Stahl, Beton, Ziegel) herangezogen werden. So sind entsprechende Brückentypen ein wichtiges Differenzierungsmerkmal. In der Befragung sollen nur ausgewählte Teilaspekte mit einer sehr gezielten, inhaltlich ausreichend fokussierten Befragung erfasst werden. Dazu werden die baulichen Zustände der Brücken und die Kostenschätzungen für Unterhaltung, Erneuerung oder Neubau erfasst. Mögliche Variablen können folgende sein:

- Brückentyp (verkehrlich, baulich, Material)
- Baujahr
- Brückenfläche
- Bauform
- Brückenklasse
- Verkehrsstärke
- Geplante Nutzung
- Restnutzungsdauer/voraussichtliche Nutzungsdauer
- Herstellungskosten
- Wiederbeschaffungskosten
- Zustandsnote
- bauliche Mängel, Schadenstypen
- Einschätzung Instandhaltungs- versus Ersatzneubaukosten (zum Befragungszeitpunkt)

Auf Grundlage der Stichprobenergebnisse und der Merkmale der Grundgesamtheit der Kommunen nach Angaben der Sekundärliteratur wird eine Hochrechnung auf den Gesamtbestand und Ersatzbedarf vorgenommen.

**Weitere Informationen:**  
Dr.-Ing. Wulf-Holger Arndt  
Telefon: 030/39001-252  
E-Mail: arndt@difu.de

Maroder Brückenpfeiler



Foto: commons.wikimedia.org/  
Author: Achim Hering

# Modellregionen Elektromobilität unter der Lupe

## Start der Begleitforschung „Stadtentwicklung und Verkehrsplanung“

Kommunen spielen bei der Einführung und Verbreitung der Elektromobilität eine besondere Rolle. Sie können die alltagstaugliche Verfügbarkeit elektromobiler Fahrzeuge und Mobilitätskonzepte beispielsweise bei Genehmigungsverfahren unterstützen. Nach den bisherigen Praxiserfahrungen, Feldtests und Fahrzeugentwicklungen fehlen bislang jedoch verkehrsplanerische und integrierte kommunale Mobilitätskonzepte, um Elektromobilität – sei es als Baustein intermodaler Verkehrsangebote oder im Einsatz von City-Logistik-Konzepten – flächendeckend in die Alltagsroutinen der Menschen zu integrieren.

Ziel der Begleitforschung ist es daher, auf konkrete kommunale Belange hinsichtlich der Umsetzung von Elektromobilität vor Ort einzugehen. Dabei geht es insbesondere um den Auf- und Ausbau der Kompetenzen auf kommunaler Ebene. Die Kommunen sollen befähigt werden,

- ungeeignete Rahmenbedingungen durch eine enge und diskursive Zusammenarbeit der relevanten Akteure zu verändern und anzupassen sowie neue Rahmenbedingungen zu konzipieren und auf Umsetzbarkeit zu prüfen,
- fördernde, aber auch hemmende Faktoren für die Umsetzung zu identifizieren, bestenfalls auch zu beseitigen und Handlungsspielräume zu erkennen,

- sich mit unterschiedlichen (regionalen) Akteuren zu vernetzen, ihren Erfahrungswissen und Wissensaustausch untereinander zu fördern und zu intensivieren, um tragfähige Handlungs- und Lösungswege zu entwickeln und
- Entwicklungs- und Einsatzprobleme schneller zu überwinden.

Hierfür soll im Rahmen der Begleitforschung der Ideenreichtum der Kommunen unterstützt und ihr spezifischer Handlungsrahmen dargestellt werden. Im Fokus stehen zwei sich ergänzende Themencluster: Das Cluster „Kommunale Mobilitätsstrategien“ setzt sich u.a. mit Aspekten von Multimodalität und Intermodalität, Sharing- und City-Logistik-Konzepten auseinander, während im Cluster „Stadtentwicklungsplanung/Städtebau“ beispielsweise die Verknüpfung von Mobilitätskonzepten mit städtischen Funktionen wie Wohnen, Gewerbe, Handel, die städtebauliche Gestaltung und Verträglichkeit von Infrastrukturen sowie siedlungsstrukturelle Fragestellungen im Mittelpunkt stehen.

In halbjährlich stattfindenden Themenfeldkonferenzen treffen sich Akteure aus Kommunen, der Wissenschaft sowie Projektbeteiligte aus den Modellregionen. In thematischen Arbeitsgruppen werden relevante Fragestellungen durch die Teilnehmer bearbeitet und weiterentwickelt. Daneben finden Experteninterviews, Fokusgruppengespräche und Workshops sowie ein ständiger und intensiver Austausch mit den anderen „Begleitforschungen“ zur Infrastruktur und zum Ordnungsrechtlichen Rahmen statt.

Ziel ist es, die Ergebnisse in Form von Praxisleitfäden den Kommunen zur Verfügung zu stellen.

Das Themenfeld Stadtentwicklung und Verkehrsplanung wird durch die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW) in Vertretung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) koordiniert und organisiert. Die wissenschaftliche Begleitung erfolgt durch das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu). Die Projektlaufzeit beträgt zwei Jahre. Weiterhin unterstützt die Universität Stuttgart eine Workshop-Reihe.

### Weitere Informationen:

Dipl.-Geogr. Anne Klein-Hitpaß

Telefon: 030/39001-204

E-Mail:

klein-hitpass@difu.de

Univ.-Prof. Dr.-Ing.

Klaus J. Beckmann

Telefon: 030/39001-214

E-Mail: kj.beckmann@difu.de



Foto: Jörg Thiemann-Linden



# Wie sicher können Städte sein?

Absolute Sicherheit ist ein Versprechen, das nicht einlösbar ist. Aber wie sicher können Städte überhaupt sein? Das ist das Thema der Konferenz „Das Versprechen der *sicheren* Stadt – Akteure, Bilder und Kulturen in der Sicherheitsproduktion“, die am 12. und 13. April 2013 in Berlin stattfinden wird.

Die Bewertung des erreichten oder angestrebten Grades an Sicherheit ist abhängig von dem jeweiligen Standpunkt. Die Einschätzung von Orten oder deren Veränderung kann weit divergieren. Wessen Bewertung wird aber als handlungsleitend akzeptiert – die der professionellen Akteure oder die der Anwohner? Kann es Ziel sein, immer das maximal mögliche Maß an Sicherheit anzustreben? Wie werden die Nachteile eines solchen „Diktats der Sicherheit“ lokal diskutiert? Wie weit entfernt sind wir von einer „Kultur der (Un)-Sicherheit“, in der ein vertretbares Unsicherheitsniveau akzeptiert wird – und wer entscheidet wiederum, was „vertretbar“ ist?

Städtische Sicherheit wird auf Grundlage der Unsicherheitswahrnehmung unterschiedlicher Akteure produziert und beeinflusst. Sie wird damit immer lokal verhandelt – so lautete ein Ausgangspunkt des interdisziplinären BMBF-Forschungsverbundes „DynASS – Dynamische Arrangements städtischer Sicherheitskultur“, der im Jahr 2010 startete.

Auf der Konferenz werden die Forschungsergebnisse von DynASS vorgestellt und reflektiert, vor allem aber mit wissenschaftlichen

Erkenntnissen anderer Forschungsprojekte gespiegelt und ergänzt. Austausch, Vernetzung und der Ausblick auf künftige Themenstellungen der Forschung im Kontext von Sicherheit und Stadtentwicklung sind damit wesentliche Anliegen der Konferenz.

An den zwei Konferenztagen werden in sechs Panels unterschiedliche Facetten des Themas städtische Sicherheit behandelt:

- Wer verhandelt wie über Sicherheit?
- Urban Thrill – Wie viel Unsicherheit gehört zum städtischen Leben?
- Stigmatisierung im Dienste der Sicherheit?
- Wie viel Sichtbarkeit braucht Sicherheit?
- Urbane Atmosphären – Bestehen Möglichkeiten der Veränderung oder Beeinflussung der Sicherheitswahrnehmung durch sensorische Dimensionen?
- Sicherheitskultur und Evidenz – Welche Informationsgrundlagen benötigen Sicherheitsbewertungen und -handlungen?

Keynote-Speaker Stephen Graham wird am ersten Konferenztage einen Vortrag zum Thema „Cities and the politics of security“ halten.

Alle Informationen zur Konferenz sind unter <http://www.dynass-projekt.de/vorankundigung-abschlusskonferenz-das-versprechen-der-sicheren-stadt/> zu finden.

Weitere Informationen rund um dieses Thema stehen auf der Projekt-Homepage bereit: <http://www.dynass-projekt.de/>.



GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung



Foto: Sybille Wenke-Thiem

## Weitere Informationen:

Dr. Holger Floeting  
Telefon: 030/39001-221  
E-Mail:  
[urbane-sicherheit@difu.de](mailto:urbane-sicherheit@difu.de)

# Bürgerbeteiligung bei kommunalen Verkehrsprojekten

**Weitere Informationen:**  
Dr.-Ing. Wulf-Holger Arndt  
Telefon: 030/39001-252  
E-Mail: arndt@difu.de

Dr. phil. Jürgen Gies  
Telefon: 030/39001-240  
E-Mail: gies@difu.de

Verkehrsprojekte sind nicht nur planerisch und technisch anspruchsvoll, sie sind auch kommunikative Herausforderungen. Auch wenn aktuelle Großprojekte – Stuttgart 21, A 100 in Berlin, Flughäfen Frankfurt und Berlin Brandenburg (BER) – die Notwendigkeit einer möglichst frühen und umfassenden Bürgerbeteiligung unterstreichen, so ist das Phänomen keinesfalls neu, erinnert sei zum Beispiel an die Zeit der Bürgerinitiativen in den 1970er- und 1980er-Jahren.

Bei den alltäglichen Verkehrsprojekten in Städten und Gemeinden – zum Beispiel Grunderneuerungen von Straßen oder Anpassungen von Liniennetzen des ÖPNV – zeigen sich die Bürger gegenüber dem kommunalen Handeln zunehmend skeptisch. Die Kommunalpolitik und Verwaltung muss sich kritischen Fragen aus der Bevölkerung stellen, das eigene Handeln erklären und sich mit dem NIMBY-Phänomen (Not In My Backyard – nicht auf meinem Grundstück) auseinandersetzen. Gleichzeitig bietet das gewachsene Interesse der Bevölkerung auch die Chance, alternative Sichtweisen, lokales Wissen und kreative Entwürfe stärker als bisher in die Entscheidungen und Projektumsetzungen einfließen zu lassen. Diese Entwicklung war Anlass für das Deutsche Institut für Urbanistik, in einem Seminar die aktuelle Praxis der Kommunen bei der Bürgerbeteiligung zu beleuchten. Im Blickpunkt standen dabei der rechtliche Rahmen, die Merkmale guter Praxis, die Möglichkeiten neuer Kommunikationswege sowie die Rolle der Medien.

Die Beiträge der Referenten verdeutlichten die große Vielfalt und Spannweite kommunaler Verkehrsprojekte. So kann es „nur“ um die Verbesserung der Situation an einem Zebrastreifen gehen, damit die Überquerung einer Straße sicherer wird, es kann um die Grunderneuerung einer bestehenden Straße gehen oder um ein großes Neubauprojekt wie eine Stadtbahnstrecke. In vielen Kommunen werden bereits heute über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinausgehende Bürgerbeteiligungen realisiert. Dass dies notwendig ist, zeigen beispielsweise die typischen Probleme, die auftreten, wenn eine Straße grunderneuert und umgestaltet werden soll: Unmut über den Wegfall von Parkplätzen, Belastungen während der Bauarbeiten und insbesondere auch die Sorgen der

betroffenen Einzelhändler hinsichtlich des dauerhaften Verlusts von Kunden. In der Praxis wurden Lösungen für diese Probleme entwickelt: Zu nennen sind hier der frühzeitige Einbezug eines möglichst großen Bürgerspektrums bereits in der Vorplanungsphase, so dass zum Beispiel dem Unmut der Autofahrer die Interessen der Fußgänger und Radfahrer gegenüber gestellt werden, die Schaffung eines Ansprechpartners auf Seiten der Kommune sowie Konzepte, die während der Bauphase unvermeidlichen Belastungen möglichst gering zu halten. Positiv zählt sich für die Kommune eine offensive Informationspolitik aus, auch im Hinblick darauf, wie sie „in der Presse dasteht“.

Als Resümee des Seminars lassen sich einige verallgemeinerbare Erfolgsfaktoren für Bürgerbeteiligung benennen: das Engagement auf kommunaler Seite für das Projekt, durch das Auswahlverfahren sollte eine möglichst große Vielfalt von Bürgern einbezogen werden („schweigende Masse“ versus Meinungsmacher), um so belastbares Abwägungsmaterial für die Entscheidungsträger zu schaffen, bei der Kommunikation muss der Visualisierung und Verständlichkeit auch für Laien eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, responsive Verfahren, d.h. mehrere Runden, sind einmaligen Aktionen vorzuziehen. Last, but not least spielt die Auswahl des Ortes eine Rolle: In Abhängigkeit von der Problem- und Aufgabenstellung kann die Auswahl eines neutralen Ortes, aber auch eine möglichst große Nähe zum Geschehen sinnvoll sein. Gleichwohl steht eine systematische Auswertung der Erfahrungen auf kommunaler Ebene erst am Anfang. Hier besteht Forschungsbedarf, um den Kommunen Leitlinien für eine effektive und effiziente Bürgerbeteiligung an die Hand geben zu können, die sich auf eine breite empirische Basis stützen. Angesichts der angespannten Haushaltslage vieler Kommunen dürfen die Kosten von Beteiligungsverfahren nicht außer Acht gelassen werden, insbesondere, wenn aufwendige Verfahren in mehreren Runden der Bürgerbeteiligung umgesetzt werden. Andererseits können so eventuelle, kostenintensive Umsetzungsprobleme (Klageverfahren) vermieden werden. Auch hier liegen bisher zu wenige Kenntnisse vor, inwiefern sich eine umfassende Bürgerbeteiligung positiv auf die Projektkosten auswirken kann.



Foto: commons.wikimedia.org/  
Author: Harke



# Straßen und ÖPNV für alle

## Zwischenbilanz barrierefreie Mobilität

Über zehn Jahre ist das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) in Kraft – ein Anlass für das Difu, im Rahmen eines Seminars eine Zwischenbilanz zu ziehen. Wie weit ist die inklusive Gesellschaft bereits gediehen und welche Herausforderungen stellen sich aktuell? Die Lebensumgebung soll grundsätzlich für jeden Menschen auch mit eingeschränkten Fähigkeiten ohne fremde Hilfe nutzbar sein. Dabei bedeutet Inklusion, dass Exklusion von vornherein vermieden wird, so dass keine nachsorgende Integration nötig wird.

Insgesamt kann man feststellen, dass Barrierefreiheit zwar in der Praxis präsent ist, das Verkehrssystem aber noch lange nicht durchdrungen hat. Der Nachholbedarf ist nach wie vor beträchtlich – und mit zunehmend begrenzten Ressourcen der Kommunen zum Umbau der Straßenräume konfrontiert. In der Folge des BGG wurde Barrierefreiheit auch in eine Reihe verkehrsbezogener Regelungen aufgenommen, darunter verstärkt auch in das seit Anfang 2013 novellierte gültige Personenbeförderungsgesetz. So finden sich zunehmend in den Nahverkehrsplänen Barrierefrei-Standards als Rahmenvorgaben sowie Programme für eine abgestimmte Kombination von Haltestelle und Fahrzeug.

Bei der Umsetzungserfahrung wurde deutlich, dass mehrere Zielkonflikte noch nicht ausreichend gelöst sind. So ist zum Beispiel die einige Zentimeter hohe Bordsteinkante in vielen Städten strittig: einerseits nötiger „taktile Kontrast“ für Blinde mit Langstock, zugleich jedoch kleine, aber tückische Barriere z.B. für Rollatoren. Hierzu wurden differenzierte bauliche Lösungen diskutiert. Das Spannungsfeld eines hohen gestalterischen Anspruchs steht nicht nur in den Kopfsteinpflasterstraßen historischer Altstädte im Konflikt mit der Barrierefreiheit durch Rollator, Rollstuhl und Fahrrad. Gerade die im technischen Regelwerk geforderten Bodenindikatoren und die für stark Sehbehinderte kontrastreiche Straßenmöblierung stehen im Widerspruch zum gestalterischen Leitbild kontrastarmer, homogener Straßenräume. Verunglückte Nachbesserungen könnten vermieden werden, wenn Barrierefreiheit von vornherein sowohl als funktionale als auch als baukulturelle Aufgabe verstanden würde. Es geht also um die Integration der Fachplanungen und Regelwerke.

Weitere Schwerpunkte des Seminars waren barrierefreie Fahrgastinformationssysteme, das Konzept des Ambient Assisted Living (AAL) sowie das unterschätzte Thema Hören, d.h. die akustischen Qualität im öffentlichen Raum. An der „Kontaktbörse“ beteiligten sich verschiedene Einrichtungen im Rahmen des Seminars, wie das „Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit“ und das „Kompetenzzentrum Barrierefrei Planen und Bauen an der TU Berlin“.

Als Ergebnis des Seminars wurde als wichtigster Erfolgsfaktor eines „Design für alle“ festgehalten, dass Barrierefreiheit in der kommunalen Praxis nicht als nachrangiges Fachgebiet ohne Pflichtcharakter, sondern als Querschnittsaufgabe und als Chefsache verstanden wird. Hierzu fehlt es noch an strukturierter und kontinuierlicher Wissensvermittlung in die Kommunalverwaltungen hinein. Hier sieht sich das Difu auch weiterhin in einer aktiven Rolle..

### Weitere Informationen:

Dr.-Ing. Wulf-Holger Arndt  
Telefon: 030/39001-252  
E-Mail: arndt@difu.de

Dipl.-Geogr.  
Jörg Thiemann-Linden  
Telefon: 030/39001-508  
E-Mail:  
thiemann-linden@difu.de

### Tipps zum Weiterlesen:

- FGSV (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – HBVA. Köln.
- Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e. V. <http://www.barrierefreiheit.de/>
- Kompetenzzentrum Barrierefrei Planen und Bauen [www.kompetenzzentrum-barrierefrei.de/](http://www.kompetenzzentrum-barrierefrei.de/)



Neue Straßenbahnhaltestelle in Zürich



Sitzgelegenheiten für Ältere

Fotos: Jörg Thiemann-Linden

# Potenziale für mehr Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum

Umweltbelastungen und -ressourcen sind in Deutschland sozial und räumlich ungleich verteilt. Vor allem in städtischen Gebieten mit starkem Verkehrsaufkommen sind die gesundheitlichen Belastungen durch negative Umwelteinflüsse besonders hoch. Darüber hinaus konzentrieren sich in solchen Stadtvierteln häufig auch soziale Probleme. Dadurch sind die Bewohner dieser Stadtviertel doppelt belastet: durch Umweltprobleme und soziale Benachteiligungen.

Vermeidung und Minderung gesundheitsrelevanter Umweltbelastungen in solchen Gebieten sind daher ein wichtiger Aspekt für Umweltgerechtigkeit. Der Trend zur Urbanisierung in Deutschland, die Folgen des Klimawandels sowie die zunehmende soziale Polarisierung in städtischen Regionen erhöhen die Notwendigkeit, steuernd einzugreifen. Damit in städtischen Regionen die Umwelt- und Lebensverhältnisse aller Bewohner gleichermaßen verbessert werden, ist es notwendig, ressortübergreifende und integrierte Strategien, Instrumente und Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.

Um sich dieser aktuellen Problematik zu widmen, trafen sich Ende 2012 in Berlin im Rahmen der Fachtagung „Potenziale für mehr Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum: Umwelt, Gesundheit und Soziales vernetzen und gemeinsam handeln“ rund 100 Fachleute aus Kommunalverwaltungen und -politik sowie Verantwortliche aus Bund, Ländern, Wissenschaft und zivilgesellschaftlichen Gruppen. Sie diskutierten darüber, wie in Stadtvierteln, die mit gesundheitsrelevanten Umweltproblemen und zugleich sozialen Benachteiligungen zu kämpfen haben, die Umwelt- und Lebensverhältnisse der Bewohner verbessert und eine stärkere Integration von Umwelt-, Gesundheits- und sozialen Belastungen erreicht werden kann.

Die Tagung wurde vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) gemeinsam mit dem Umweltbundesamt (UBA) ausgerichtet. Sie wurde im Rahmen des vom UBA aus Mitteln des vom Bundesumweltministerium geförderten und vom Difu bearbeiteten Forschungsvorhabens „Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum – Entwicklung von praxistauglichen Strategien und Maßnahmen zur Minderung sozial ungleich verteilter Umweltbelastungen“ durchgeführt.

Einleitende Vorträge widmeten sich der Einordnung des Difu-Forschungsvorhabens „Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum“ in Fachpolitik und Forschungsausrichtung, sie umrissen die mögliche Integration des Themas Umweltgerechtigkeit in Politik, Wissenschaft und Praxis und stellten erste Ergebnisse des Forschungsvorhabens vor. Auch ethische Überlegungen zu Umweltgerechtigkeit wurden präsentiert. Weiterhin wurden beispielhafte Projekte und mögliche Maßnahmen für den Weg zu mehr Umweltgerechtigkeit dargestellt.

In vier parallelen Foren beschäftigten sich die Teilnehmer mit den Themen „Daten, Indikatoren und Monitoring“, „Handlungsfelder für Umweltgerechtigkeit“, „Instrumente und Verfahren“ sowie „Management, Kooperation und Partizipation“. Erörtert und diskutiert wurden dabei erste Ergebnisse der Difu-Forschungsgruppe sowie modellhafte Vorhaben wie das Modellprojekt „Umweltgerechtigkeit im Land Berlin“, die strategische Stadtentwicklungsplanung für mehr Umweltgerechtigkeit in der Landeshauptstadt München, der neu entwickelte Prototyp für einen kommunalen Fachplan Gesundheit sowie die Erfahrungen mit Kooperation und Partizipation bei der Umgestaltung des Nauener Platzes in Berlin-Mitte.

Auf einem „Markt der Möglichkeiten“ präsentierten sich 15 Projekte mit Bezug zu Umweltgerechtigkeit aus der Wissenschaft, verschiedenen Kommunen und Nichtregierungsorganisationen.

Den Abschluss der Veranstaltung bildete ein moderiertes Tischgespräch mit Experten des Bundes, der Länder sowie aus Kommunen und Wissenschaft, in welchem aktueller Handlungsbedarf und Perspektiven für eine Implementierung von Umweltgerechtigkeit in der kommunalen Praxis im Dialog mit dem Publikum diskutiert wurden.

Die Tagungs-Dokumentation enthält sämtliche Vorträge sowie die zentralen Ergebnisse der Foren und der Abschlussdiskussion. Die Dokumentation kann kostenlos im Internet abgerufen werden.



## Weitere Informationen:

Dipl.-Ing. Christa Böhme  
Telefon: 030/39001-291  
E-Mail: boehme@difu.de

Dipl.-Ing. agr. Thomas Preuß  
Telefon: 030/39001-265  
E-Mail: preuss@difu.de

## Download:

<http://www.difu.de/dokument/potenziale-fuer-mehr-umweltgerechtigkeit-nov-2012.html>



# Nutzungsmanagement im öffentlichen Raum

Spontane Feste auf Plätzen und Brücken sind nur ein Beispiel dafür, dass die Nutzung des öffentlichen Raums in den letzten Jahren vielfältiger und intensiver geworden ist. Zusätzlich verändern sich seine Aufgaben. Denn auf Veränderungen wie die gezielte Nachverdichtung und Durchmischung innerstädtischer Quartiere muss im öffentlichen Raum mit erweiterten Angeboten reagiert werden. Dies führt nicht nur zu Nutzungsdruck, es birgt aufgrund konkurrierender Ansprüche und verschiedener Nutzergruppen oft erhebliche Konfliktpotenziale. Die Lösung der damit verbundenen Probleme beschäftigt viele Kommunen.

Daher wurden in einem Difu-Seminar aus der Perspektive unterschiedlicher Akteure (Verwaltung, Politik, Moderation, Wissenschaft) Strategien, Verfahren und Instrumente zum Nutzungsmanagement sowie zur Bewältigung von Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum anhand konkreter Beispiele aus der kommunalen Praxis vorgestellt und diskutiert. Themenschwerpunkte waren Erkenntnisse zum aktuellen Nutzungsbedarf, Moderations- und Mediationsverfahren, die Beteiligung von Jugendlichen sowie internationale Erfahrungen im Umgang mit Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum.

Deutlich wurde, dass sowohl ämterübergreifende Zusammenarbeit als auch Ansprache und Beteiligung unterschiedlicher Nutzergruppen zentrale Bausteine für eine erfolgreiche Bewältigung von Nutzungskonflikten sind. Konsens bestand auch darin, dass Nutzungskonflikte durch ressortübergreifende Zusammenarbeit in der Verwaltung zwar im Vorfeld minimiert werden können, sich aber nicht gänzlich verhindern oder präventiv ausschließen lassen. Daher ist es Aufgabe der Verwaltung, neben einer vorausschauenden Planung die Alltagstauglichkeit öffentlicher Räume kontinuierlich zu überprüfen und ggf. zeitgerechte Strategien für eine Bewältigung auftretender Konflikte zu entwickeln. Zudem wurden folgende Punkte festgehalten:

- Aufgabe der Stadtplanung ist es, Strukturen zu schaffen, die eine ausreichende „Robustheit“ für vielfältige Nutzungen und Nutzergruppen aufweisen.
- Ämterübergreifende Zusammenarbeit ist als grundsätzliche Strategie zu verfolgen,

für ihren Erfolg ist jedoch politische Rückendeckung notwendig.

- Sowohl „Agieren“ als auch zeitnahe „Reagieren“ durch die Verwaltung sind erforderlich. Bewährt hat sich die Bildung von Arbeitsgruppen, die die Gestaltung öffentlicher Räume oder die Bewältigung konkreter Nutzungskonflikte begleiten. Auch die Benennung eines „Kümmersers vor Ort“, eines Ansprechpartners für den öffentlichen Raum, ist hilfreich.
- Um die Lokalpresse als unterstützenden Partner zu gewinnen, ist ihre kontinuierliche Einbindung in Projekte und Vorhaben ratsam.
- Sind Nutzungskonflikte allein durch Verwaltungshandeln nicht zu lösen, bietet sich die Beauftragung einer Moderation bzw. Mediation an. Wichtig ist die Unabhängigkeit und Neutralität des Beauftragten, so dass alle Konfliktparteien sich auf Augenhöhe begegnen können und sich auch die Nutzergruppen zu Wort melden, die sonst eher im Hintergrund bleiben.
- Aufgabe der Moderation bzw. Mediation ist neben der Anhörung und Vermittlung zwischen den verschiedenen Nutzergruppen insbesondere das Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten und Gestaltungsspielräumen. Entscheidungen für oder gegen eine Handlungsoption sind transparent zu gestalten, um das Ergebnis für alle Konfliktparteien nachvollziehbar zu machen.
- Das Entwickeln von Lösungen zur Zufriedenheit aller involvierten Parteien erscheint in der Regel ausgeschlossen. Vielmehr sollten Deeskalation und Transformation der Konflikte das Ziel sein.
- Moderations- und Mediationsverfahren entlasten die Verwaltung. Allerdings ist dies auch mit einem entsprechenden finanziellen Aufwand verbunden.
- Grenzen von Moderations- und Mediationsverfahren zeichnen sich meist ab, wenn extreme Meinungsvertreter involviert sind, die sich Kompromissen verweigern. Auch bei schnell wechselnden Konfliktgruppen, insbesondere bei Konflikten unter Beteiligung von Jugendlichen, gestalten sich Moderationsverfahren als schwierig, da diese Verfahren in der Regel viel Zeit in Anspruch nehmen.

## Weitere Informationen:

Dipl.-Ing. Christa Böhme  
Telefon: 030/39001-291  
E-Mail: boehme@difu.de

Dipl.-Ing. Daniela Michalski  
Telefon: 030/39001-270  
E-Mail: michalski@difu.de



Foto: Wolf-Christian Strauss

# Wirtschaftsflächen der Zukunft

## Fachtagung in Heidelberg zu Perspektiven der Gewerbeflächenentwicklung

Rund 160 Teilnehmer aus Kommunalpolitik, Verwaltungen und Immobilienwirtschaft diskutierten Ende Januar im Rahmen einer vom Deutschen Institut für Urbanistik und der Stadt Heidelberg gemeinsam durchgeführten zweitägigen Fachtagung über Strategien der Gewerbeflächenentwicklung. Dabei wurde deutlich, dass immer mehr Unternehmen nicht mehr den Standort auf der „grünen

Einen europäischen Überblick über städtische Entwicklungsstrategien für urbane Wissensquartiere gab der niederländische Stadtforscher Prof. Dr. Willem van Winden. Mit der Nachnutzung des Flughafens Tegel als Schaufenster für urbane Technologien, der Entwicklung eines Wissenschaftsparks auf dem ehemaligen Montanstandort PHOENIX sowie dem Novartis-Campus Basel wurden weitere Beispiele in Fachbeiträgen vertieft.

Im Rahmen einer Podiumsdiskussion mit Vertretern aus Kommunen, Wissenschaft und Wirtschaft wurden gemeinsame Thesen zu Wirtschaftsflächen der Zukunft herausgearbeitet:

- Eine vorausschauende Gewerbeflächenpolitik ist notwendig. Sie benötigt fundierte Informations- und Planungsgrundlagen, ein zielgerichtetes Standortmarketing, eine aktive Liegenschaftspolitik und sollte in Strategien der nachhaltigen Stadtentwicklung eingebettet sein.
- Mit der Bedeutungszunahme von Wissen, Kreativität und der Konkurrenz um qualifizierte Fachkräfte verändern sich relevante Standortfaktoren: Standortgestaltung und -image, ein attraktives Arbeitsumfeld und Führungsvorteile zu Kunden, Zulieferern und branchengleichen Unternehmen werden wichtiger.
- Stadtentwicklung, Wirtschafts- und Forschungsförderung müssen zusammenwirken, um urbane Qualitäten, Netzwerke zwischen Wissenschaft und Unternehmen sowie Forschungsinfrastrukturen für die Standortentwicklung zu verknüpfen.
- Effektive Beteiligungs- und Organisationsstrukturen sind notwendig, um Ideen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Stadtgesellschaft nutzbar zu machen, konkurrierende Nutzungsinteressen auszugleichen und Herausforderungen bei der Planung, Entwicklung, Vermarktung und dem Management von „Wirtschaftsflächen der Zukunft“ zu bewältigen.

Die Fachtagung „Wirtschaftsflächen der Zukunft“ wird in der Reihe Difu-Impulse dokumentiert.

**Weitere Informationen:**  
Dipl.-Verw.Wiss.  
Daniel Zwicker-Schwarm  
Telefon: 030/39001-154  
E-Mail:  
zwicker-schwarm@difu.de



Foto: Stadt Heidelberg

**Podiumsdiskussion:**  
Daniel Zwicker-Schwarm (Difu, Mitte) im Gespräch mit Dr. Bernard Aebischer (Novartis AG), Prof. Michael Braum (Bundesstiftung Baukultur/IBA Heidelberg), Konrad Hachmeyer-Ispording (Stadt Dortmund) und Joachim Hahn (Stadt Heidelberg) (v.l.n.r.).

Wiese“ suchen. Überall dort, wo Wissen und Kreativität, aber auch der Wettbewerb um Fachkräfte eine große Rolle spielen, sind Standorte gefragt, in denen Arbeiten, Forschung, Wohnen, Freizeit und Kultur eng beieinander liegen.

Heidelberg selbst ist ein Vorreiter dieser Entwicklung: Derzeit entsteht dort mit der Bahnstadt ein ganzer Stadtteil, der in Zukunft eine Mischung aus Arbeiten und Leben für 12 000 Menschen bieten wird. Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner unterstrich, dass Heidelberg besonders von wissensintensiven Unternehmen geprägt ist, die von der Nähe zu zahlreichen Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen profitieren. Der Rektor der Universität Heidelberg, Prof. Dr. Bernhard Eitel, zeigte in seinem Beitrag – unter dem Stichwort „Industry on Campus“ – wie bereits heute Wirtschaft und Wissenschaft an gemeinsamen Standorten anwendungsnahe Forschung und Entwicklung betreiben.

Skylabs – Teil des Heidelberger Bahnstadt Campus

Foto: Skylabs Development & Construction GmbH





# Rahmenbedingungen und aktuelle Aspekte kommunaler Sportpolitik

Das Deutsche Institut für Urbanistik und der Deutsche Städtetag haben Ende November 2012 in Berlin ein Seminar zu Rahmenbedingungen und aktuellen Aspekten der kommunalen Sportpolitik durchgeführt. Dabei wurden anhand zahlreicher kommunaler Erfahrungen praktikable Lösungswege für den lokalen Umgang mit sportpolitischen Herausforderungen erörtert und Politik sowie Verwaltung praxistaugliche Handlungsempfehlungen für die künftige Entwicklung des kommunalen Sport- und Freizeitsektors gegeben. Folgende Diskussionsschwerpunkte standen im Mittelpunkt:

## **Integrierte Sport- und Sportraumentwicklungsplanung als Chance**

Die Belange des Sports sind kein Sparten thema für einzelne Fachressorts, sondern betreffen fast alle administrativen Institutionen der kommunalen Entwicklung. Jede Kommune hat spezifische Sportangebote und -nachfrageprofile. Diese auszuloten und konzeptionell aufzugreifen ist Aufgabe einer in die Kommunalentwicklung integrierten Sport- und Sportraumentwicklungsplanung. So ist für eine Weiterentwicklung der Sportraumangebote nicht allein die finanzielle Ausstattung maßgeblich, sondern vielmehr auch das synergetische Zusammenwirken aller Beteiligten bei der Planung, Bewirtschaftung und Nutzung der Sportinfrastruktur. Bei der baulichen Optimierung der Infrastruktur sind Bestandsentwicklung und Neuanlage unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten auf der Grundlage lebenszyklusbasierter Wirtschaftlichkeitsberechnungen gegeneinander abzuwägen.

## **Bildungsentwicklung als zentrales Handlungsfeld der kommunalen Sportpolitik**

Die Bildungsentwicklung zählt neben der kommunalen Sportentwicklung, der Sportstättenanierung und der Sportstättennutzung zu den zentralen Handlungsfeldern der kommunalen Sportpolitik. Konsequenzen für den Sport ergeben sich bspw. aus dem Ausbau von Ganztagschulen und der Öffnung der Schulen vom Lernort zu einer sozialräumlich vernetzten Einrichtung. Dies erfordert vor allem den Aufbau dauerhafter Kooperations- und Vernetzungsstrukturen zur Einbeziehung des Sports in die kommunale Bildungslandschaft und die Förderung stabiler Kooperationen von Schulen und Sportvereinen

bzw. -organisationen sowie die Öffnung der Schulen als Bewegungsräume und Sportmöglichkeiten im Wohnumfeld.

## **Zunehmende Bedeutung von Lärm- und Klimaschutz**

Zur rechtlichen Bewertung der Zumutbarkeit von Sportgeräuschen und somit zur Vermeidung von Konflikten dient seit 1991 die Sportanlagenlärmschutzverordnung als 18. Durchführungsverordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz. Sie ist wichtige Grundlage bei der Genehmigung von Bauvorhaben und bei der Bauleitplanung, bei der der Regelungsgehalt der Sportanlagenlärmschutzverordnung zu beachten ist.

Im Sport hat zudem ein tiefgreifender Bewusstseinswandel eingesetzt, wie Sportstätten unter ökologischen Aspekten optimal gestaltet werden können. Es geht dabei nicht mehr allein um die Optimierung der Kosten. Vielmehr ist erkannt worden, dass sich durch Beachtung ökologischer Fragen auch die Qualität des Angebots verbessern und die Nachhaltigkeit erhöhen lässt.

## **Rahmenbedingungen für bürgerschaftliches Engagement verbessern**

Da Selbstorganisation und Ehrenamtlichkeit im Sport eine große Bedeutung haben, ist hier auch die Bereitschaft, mehr Verantwortung zu übernehmen und sich auf neuen Feldern zu betätigen, sehr stark ausgeprägt. Gerade vor dem Hintergrund bildungspolitischer Veränderungen (z. B. der Ganztagsbetreuung im Vorschul- und Schulbereich), aber auch in der Integrationspolitik und der Sozial- und Altenarbeit sowie bei der Renovierung und Sanierung öffentlicher Einrichtungen und der Neugestaltung öffentlicher Räume bieten sich vielfältige Einsatzmöglichkeiten für ehrenamtliche Tätigkeit.

Die sehr gut besuchte Veranstaltung machte deutlich, dass der Sport in den Kommunen auch weiterhin eine zentrale Bedeutung für ein funktionierendes Gemeinwesen hat. Damit dies auch künftig so bleibt, muss es allerdings gelingen, die Veränderungen wichtiger sportpolitisch relevanter Rahmenbedingungen stärker in die kommunalpolitische Diskussion auch anderer Politikfelder zu integrieren und die (noch) bestehenden Gestaltungsmöglichkeiten konsequenter zu nutzen.

## **Weitere Informationen:**

Dipl.-Volkswirt Rüdiger Knipp  
Telefon: 030/39001-242  
E-Mail: knipp@difu.de

## **Bitte vormerken**

### **Difu-Ansprechpartnertreffen:**

Das Jahrestreffen der Difu-Ansprechpartner findet am 2. und 3. September 2013 in Berlin statt.

Nähere Informationen zum Programm erhalten die Ansprechpartner wie immer per E-Mail.

Die Unterlagen des Jahrestreffens 2012 in Berlin können Difu-Zuwender wie immer im Extranet abgerufen:

<http://www.difu.de/dokument/difu-ansprechpartnertreffen-2012-virtuelle-tagungsmappe.html>

## **Weitere Informationen:**

Sybille Wenke-Thiem  
Telefon: 030/39001-208/-209  
E-Mail: wenke-thiem@difu.de

Schwimmhalle und Olympiahalle München

Foto: commons.wikimedia.org/  
Author: btr



# Eisenach neu im Kreis der Difu-Zuwenderstädte

Über einhundert (Groß)städte sowie eine Reihe von Regional- und Planungsverbänden gehören zum Kreis der „Difu-Zuwender“. Sie greifen auf die vielfältigen, praxisorientierten Leistungen zurück, die das Difu zu allen kommunalrelevanten Themen anbietet.

Zu Jahresbeginn gesellte sich auch die Stadt Eisenach zum Kreis der Städte und Planungsverbände, die die Difu-Expertise nutzen.

Die Wartburgstadt **Eisenach** hat rund 43 000 Einwohner und besticht durch ihre zentrale Lage in der Mitte Deutschlands und Europas, wo sie auch Aufgaben eines Mittelzentrums, mit Teilfunktionen eines Oberzentrums, wahrnimmt. Als Industriestandort und traditionelle Automobilstadt verfügt Eisenach über industrielle und gewerbliche Schwerpunktbranchen: Fahrzeugbau/-elektrik sowie Elektrotechnik. Wahrzeichen der Stadt ist das UNESCO-Welterbe Wartburg. Eisenach ist die Geburtsstadt von Johann Sebastian Bach, Lutherstadt und Stadt des Automobilbaus.

Details zu Vorteilen eines Difu-Beitritts: <http://www.difu.de/extranet> oder per Mail über die Difu-Pressestelle [presse@difu.de](mailto:presse@difu.de)

**Eisenach**  
<http://www.eisenach.de>



# Städtebaurecht in Vietnam

Im September 2012 besuchte eine vietnamesische Regierungsdelegation auf Einladung der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit Berlin und war auch im Difu zu Gast, um sich über das deutsche Städtebaurecht – insbesondere mit Blick auf die Kostenverteilung für die Infrastruktur – zu informieren. Den Vortrag hielt Irene Schlünder, ehemalige wissenschaftliche Mitarbeiterin des Difu. Im Anschluss wurde sie gebeten, ein Gutachten zum Gesetzentwurf des vietnamesischen „Gesetzes über die Städte“ zu erstellen und dieses Ende 2012 bei einem Workshop mit Regierungsvertretern in Hanoi vorzustellen und zu diskutieren.

Hintergrund des Gesetzentwurfs ist die dynamische Entwicklung der Gesellschaft und Wirtschaft in Vietnam, die nicht nur von hohem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum geprägt ist, sondern auch von einer rasanten Urbanisierung. Die Regierung Vietnams ist bestrebt, die Entwicklung im Bereich Städtebau, Raumplanung und Infrastruktur in geordnete Bahnen zu lenken. Dies ist angesichts der sehr kurzen Zeitspanne, seit der die Verfassung in Kraft und eine unter dieser Verfassung agierende öffentliche Gewalt etabliert ist, und der gesellschaftlichen

Dynamik ein sehr anspruchsvolles Unterfangen. Hinzu kommt, dass nicht auf eine lange Tradition in Planungs- und Verwaltungsbehörden auf lokaler Ebene zurückgegriffen werden kann, sondern dass diese erst auf-, ausgebaut und kontrolliert werden müssen.

Gleichzeitig befindet sich das Land in einem Transformationsprozess von der sozialistischen Republik, die in großen Teilen noch landwirtschaftlich geprägt ist, hin zu einer mehr marktwirtschaftlichen Orientierung und einer gezielten Öffnung gegenüber ausländischen Investoren. Ein wichtiges Ziel ist darüber hinaus die Korruptionsbekämpfung. In diesem Spannungsfeld unterliegen Gesetzbauvorhaben einem erhöhten Druck von Zeitmangel einerseits und politischen Gegensätzen andererseits, die raschen Lösungen im Wege stehen und konkurrierende Gesetzesentwürfe hervorbringen.

Bei allen Unterschieden ist trotzdem bemerkenswert, wie ähnlich die Probleme im Städtebau liegen. So sind die Themen Infrastrukturfolgekosten, Entschädigung bei Enteignungen und regional unterschiedliche Interessenlagen in Deutschland ebenso aktuell wie in Vietnam.



Altstadt von Hanoi  
Foto: commons.wikimedia.org/  
Author: Kelisi

**Weitere Informationen:**  
Irene Schlünder  
Telefon: 030/20301790  
E-Mail: [is@nuernbergerschluender.de](mailto:is@nuernbergerschluender.de)



# Reformerfolg nur schwer planbar

## Wege zur Zukunftsfähigkeit modernisierter Kommunalverwaltungen

In den letzten 20 Jahren haben auch in Deutschland zahlreiche Kommunen ihre Verwaltungen einem umfangreichen Modernisierungsprozess unterzogen, um die Effizienz und Effektivität des Verwaltungshandelns und der politischen Arbeit deutlich zu verbessern. Das Deutsche Institut für Urbanistik hat daher im Oktober 2012 ein Seminar für Fach- und Führungskräfte aus deutschen Kommunalverwaltungen durchgeführt. Dabei wurde gemeinsam erörtert, ob und wie die überwiegend auf eine Binnenmodernisierung angelegten Reformmaßnahmen bei der Ausrichtung des Verwaltungshandelns an den sich abzeichnenden künftigen Herausforderungen hilfreich waren und wo gegenwärtig Handlungsbedarf besteht.

### Auslösungsgründe und Ziele der Modernisierungsprozesse

Basierend auf einem neuen Verhältnis zur Politik sollten die Verwaltungen u. a. ihr Leistungsspektrum einer konsequenten Nachfrageorientierung unterziehen, ihr Handeln an klaren und transparenten Zielen ausrichten, die Fach- und Ressourcenverantwortung dezentralisieren, ein aussagekräftiges (doppisches) Rechnungswesen in Verbindung mit einem wirksamen Controlling einführen und über Leistungsvergleiche mit anderen Kommunen – wo möglich und sinnvoll – Wettbewerb herstellen. Damit verbunden war auch die Hoffnung, über den Einsatz neuer Verfahren und Instrumente in den Bereichen Personal, Finanzen und Organisation die Steuerung der Kommunalverwaltungen strategisch ausrichten zu können.

### Reformerfolg nur schwer planbar

Ohne das Wecken großer Erwartungen wäre die notwendige Reformdynamik kaum zu erwarten gewesen. Darüber hinaus waren es oft die nicht intendierten und indirekten Folgen, die der Reform zu Erfolgen verholfen haben, die ohne gescheiterte Reformen nicht denkbar gewesen wären. Reformerfolg ist daher nur schwer planbar. Die Zielerreichung kann allerdings verbessert werden, wenn realistische Erwartungen formuliert und kommuniziert werden und sich die Inhalte der Reformen auf fühlbare Problemlagen konzentrieren. Doch sollten bei allem Pragmatismus die Reformziele nicht aus den Augen verloren und Scheitern und Zufälle zugelassen werden.

### Kulturwandel als zentraler Erfolgsfaktor

Vor allem demografische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen zwingen die Verwaltungen angesichts der erheblichen Auswirkungen auf die kommunalen Einnahmen zum Handeln. Deshalb muss sich innerhalb der Verwaltung ein tiefgreifender Kulturwandel vollziehen, bei dem sich die Erkenntnis durchsetzt, dass die Verwaltung nicht mehr alleiniger Experte und Leistungslieferant, sondern ein partnerschaftlicher Coach ist. Dazu bedarf es guter Führungskräfte, die Zusammenhänge erkennen und Prioritäten setzen können sowie den öffentlichen Raum mitgestalten wollen. Wesentliche Handlungsfelder sind dabei das Personalmanagement und die Organisationsentwicklung.

Personalmanagement wirkt nach innen und nach außen. Es fördert und motiviert die Beschäftigten und hilft, die Verwaltung gegenüber den Bürgern als modern und dienstleistungsorientiert erkennbar zu machen. Zum Gelingen des notwendigen Kulturwandels trägt aber auch die Organisationsentwicklung bei, da die Ausrichtung am Leitbild einer dienstleistungsorientierten Verwaltung zahlreiche organisatorische Veränderungen erfordert. Dies wird beispielsweise deutlich, wenn bei der Umsetzung des „One-Stop-Government“-Gedankens alle Zugangswege (ob postalisch, telefonisch, persönlich oder online) nach festgelegten einheitlichen Qualitäts- und Servicestandards harmonisiert werden sollen.

### Plädoyer für ein umfassendes Verständnis der Verwaltungsmodernisierung

Es gibt nicht „ein“ Paradigma für die gesamte öffentliche Verwaltung. Auch muss akzeptiert werden, dass die Binnensteuerung der öffentlichen Verwaltung kein Selbstzweck, und die Effizienz des Verwaltungshandelns zwar eine notwendige, keinesfalls aber eine hinreichende Bedingung ist. Entscheidend ist für die Zukunftsfähigkeit der Verwaltungen die Verbindung der Außen- mit der Binnenperspektive. Veränderungsfähigkeit und Selbstbeobachtung dürfen aber nicht als Werte an sich betrachtet werden, sondern sind regelmäßig zu hinterfragen, da ihr Nutzen von den jeweiligen Aufgaben und Organisationstypen abhängt.

### Weitere Informationen:

Dipl.-Volkswirt Rüdiger Knipp  
Telefon: 030/39001-242  
E-Mail: knipp@difu.de

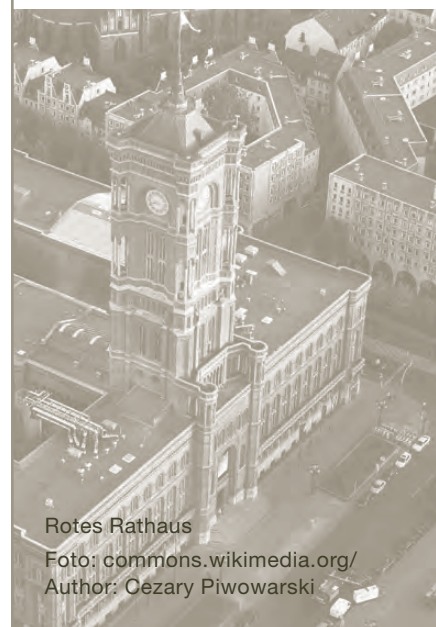
### kommunal mobil

Beteiligungsprozesse – unterschätztes Potenzial in der Verkehrsplanung

Gemeinsame Fachtagung von UBA und Difu unter Mitwirkung des DST  
am 6./7. Juni 2013  
in Dessau-Roßlau

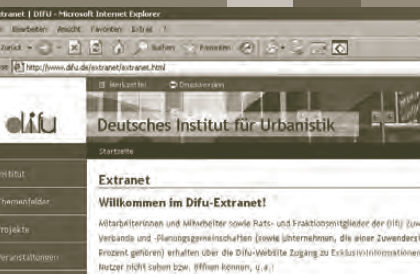
### Details unter:

<http://www.difu.de/veranstaltung/2013-06-06/kommunal-mobil.html>



Rotes Rathaus

Foto: commons.wikimedia.org/  
Author: Cezary Piwowarski



# Auswahl neuer Veröffentlichungen im Difu-Inter- und -Extranet

## Online-Publikationen, Semindokus, Vorträge

### Infos im Difu-Extranet

Im Difu-Extranet sind Vorträge, Semindokumentationen und -berichte, Veröffentlichungen und viele weitere kommunalbezogene Informationen zu finden. Über die Difu-Homepage gelangen Zuwender an diese exklusiven Informationen über die Rubriken „Publikationen“ bzw. „Extranet“.

Ausschließlich Rat und Verwaltung aus Difu-Zuwenderstädten bzw. -Verbänden haben kostenfreien Zugang zum Difu-Extranet: [www.difu.de/extranet/](http://www.difu.de/extranet/)

Übersicht der Difu-Zuwender:  
<http://www.difu.de/institut/zuwender>

### Weitere Informationen:

Susanne Plagemann, M.A.  
Telefon: 030/39001-274  
E-Mail: [plagemann@difu.de](mailto:plagemann@difu.de)

### Veröffentlichungen

#### Difu-Berichte Heft 1/2013

<http://www.difu.de/publikationen/difu-berichte-aktuell>

#### Klimaschutz & Biodiversität – Praxisbeispiele für Kommunen zum Schutz von Klima und Biodiversität

<http://www.difu.de/publikationen/2013/klimaschutz-biodiversitaet.html>

#### Planspiel zur Novellierung des Bauplanungsrechts

<http://www.difu.de/publikationen/2013/endbericht-planspiel-bauplanungsrechts-novelle.html>

#### Kommunaler Klimaschutz, erneuerbare Energien und Klimawandel in Kommunen

<http://www.difu.de/publikationen/2013/kommunaler-klimaschutz-erneuerbare-energien-und-klimawandel.html>

#### Gutachten zu Auswirkungen des Flughafens Berlin Brandenburg auf die Entwicklung der Kommunen im Flughafenumfeld

<http://www.difu.de/publikationen/2012/regionalwirtschaftliches-gutachten-zu-den-auswirkungen-des.html>

#### Stadtumbau West – Evaluierung des Bund-Länder-Programms

<http://www.difu.de/publikationen/2012/stadtumbau-west.html>

#### Fachkongress: Integration vor Ort – Eine Herausforderung für die soziale Stadtentwicklungspolitik

<http://www.difu.de/publikationen/2012/fachkongress-integration-vor-ort-eine-herausforderung.html>

### Semindokumentationen

#### Facebook, Twitter, Blogs und Co. – Kommunen und neue Informationsmedien

<http://www.difu.de/dokument/facebook-twitter-blogs-und-co-umgang-von-kommunen-mit.html>

#### Rahmenbedingungen und aktuelle Aspekte der kommunalen Sportpolitik

[http://www.difu.de/dokument/rahmenbedingungen-und-aktuelle-aspekte-der-kommunalen\\_2012.html](http://www.difu.de/dokument/rahmenbedingungen-und-aktuelle-aspekte-der-kommunalen_2012.html)

#### Das aktuelle europäische Beihilferecht in der Praxis

<http://www.difu.de/dokument/workshop-von-kommunen-fuer-kommunen-das-aktuelle.html>

#### Potenziale für mehr Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum: Umwelt, Gesundheit und Soziales vernetzen und gemeinsam handeln

<http://www.difu.de/dokument/fachtagung-potenziale-fuer-mehr-umweltgerechtigkeit-im.html>

#### Nutzungsmanagement im öffentlichen Raum – Nutzungskonflikte und ihre Bewältigung

<http://www.difu.de/dokument/nutzungsmanagement-im-oeffentlichen-raum.html>

#### Kommunale Handlungsstrategien im Umgang mit delinquenten Jugendlichen mit Migrationshintergrund

<http://www.difu.de/dokument/wege-aus-dem-abseits-kommunale-handlungsstrategien-im.html>

#### Kulturinfrastruktur und Kulturförderung zwischen veränderten gesellschaftlichen Anforderungen und knappen Kassen

<http://www.difu.de/dokument/kulturinfrastruktur-und-kulturfoerderung-zwischen.html>

### Vorträge

#### Auswirkungen der Kürzungen, Finanzierung durch andere Programme, Veränderung der Kooperationen

Von Wolf-Christian Strauss  
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2012-11-23/auswirkungen-der-kuerzungen-finanzierung-durch-andere.html>

#### Alternde Stadtgesellschaften – Konsequenzen für die Infrastruktur

Von Dr. Marion Eberlein, Dr. Beate Hollbach-Grömig und Anne Klein-Hitpaß  
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2012-11-07/alternde-stadtgesellschaften-konsequenzen-fuer-die.html>

#### Wohnraumversorgung in den Städten – gibt es eine neue Wohnungsnot?!

Von Gregor Jekel  
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2012-10-24/wohnraumversorgung-in-den-staedten-gibt-es-eine-neue.html>



### Das Difu in Facebook

Neuigkeiten aus dem Difu gibt es auch auf Facebook. Die Difu-Facebook-Seite ist öffentlich zugänglich, auch ohne eigenen Facebook-Account. Registrierte Facebook-Nutzer, die den „Gefällt mir“-Button auf der Difu-Facebook-Seite anklicken, erhalten zeitgleich mit der Veröffentlichung aktuelle Infos aus dem Difu auf ihre Facebook-Neuigkeitenseite gepostet.

<https://www.facebook.com/difu.de>

### Weitere Informationen:

Sybille Wenke-Thiem  
Telefon: 030/39001-209  
E-Mail: [wenke-thiem@difu.de](mailto:wenke-thiem@difu.de)



# Difu aktiv – Auswahl

**Univ.-Prof. Dr. Klaus J. Beckmann** hielt am 7.11. den Vortrag „Erfolgsgeschichte Wettbewerb Kommunalen Klimaschutzes“ bei der Kommunalkonferenz „Kommunaler Klimaschutz“, am 19.11. auf dem 2. Strategie-Workshop der AG „Verkehrsplanung“ der FGSV den Vortrag „Rahmenbedingungen und Perspektiven der Verkehrsentwicklung“ und am 6.12. auf der von der IG Metall in Berlin veranstalteten Internationalen Konferenz „Kurswechsel für ein gutes Leben“ den Vortrag „Zukunft der Mobilität – Zukunft der Mobilitätswirtschaft“. Am 10.12. referierte er anlässlich des Parlamentarischen Abends der Fraktion „Die Grünen“ im Rahmen der Podiumsdiskussion zum Thema „Neue Wege: Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur für das 21. Jahrhundert“ und moderierte die vom Schader-Forum vom 13. bis 14.12. in Darmstadt durchgeführte Fachtagung „Neue Verantwortungen – Die Koproduktion von Gemeinwohl“. Am 17.12. hielt er auf dem Stadtmarketingtag Baden-Württemberg des Handelsverbands Württemberg in Stuttgart den Vortrag „Bürgerbeteiligung – Ausgangslage und Herausforderungen – Zauberstab oder harte Kerner-Arbeit?“. Zudem übernahm er am 10.1. in Berlin den Einführungsvortrag beim Difu-Seminar „Wer ist König in der Stadt? – Wirtschaft M/macht Stadt“ und hielt am 15.1. auf der in Berlin durchgeführten DIHK-Auftaktveranstaltung zum IHK-Jahresthema 2013 das Referat „Vom Bundesverkehrswegeplan zum gemeinsamen Verkehrsnetzausbau – die Rolle von Entscheidungsebenen und Beteiligung“. Am 22.1. leitete und moderierte Beckmann die ARL-Veranstaltung „CH – D-Kooperation“ zum Thema „Wissenstransfer in der Raumplanung“ und trug am 18.1. im Rahmen der Veranstaltung „Dialog zur Verkehrsentwicklung – Zukunft der Mobilität in Düsseldorf“, die von „Schulten Stadt und Raumentwicklung“ (Dortmund) durchgeführt wurde, zur „Zukunft der Mobilität in Großstädten – Trends und Herausforderungen“ vor. Am 1.2. schließlich hielt er auf der von ADFC und BMVBS organisierten Veranstaltung „Überwiegend heiter – das Fahrradklima in Deutschland“ den Vortrag „Integrierte Radverkehrsförderung – Chancen für Stadt- und Verkehrsentwicklung“.

**Christa Böhme** wurde erneut in die Jury des KfW-Award „Bauen und Wohnen“ berufen. Das Jahresthema 2013 lautet: „Entdeckt. Gestaltet. Wiederbelebt. Mit unkonventionellen Ideen Wohneigentum schaffen“.

**Tilman Bracher** referierte am 14.11. beim Workshop „Straßen- und ÖPNV-Finanzierung im föderalen System“ der Friedrich-Ebert-Stiftung über „ÖPNV-Finanzierung in Kommunen“. Darüber hinaus hielt er am 19.11. im Rahmen der Tagung „Mobilität der Zukunft“ der Verbraucherzentrale Bundesverband den Vortrag „Mobilität in Zeiten des demographischen Wandels. Steigende Kosten bei sinkender Bevölkerung?“.

**Dr. Arno Bunzel** stellte den Fraktionsbericht-erstatte des Verkehrsausschusses im Bundestag am 14.12. die Ergebnisse des Planspiels zur Novellierung des Baugesetzbuchs und der Baunutzungsverordnung vor.

**Dr. Busso Grabow** moderierte den Workshop „Zentren stärken – Wie sich wandelnde Bedürfnisse Stadtstrukturen prägen“, der im Rahmen des am 6. und 7.12. in der Landeshauptstadt Düsseldorf veranstalteten Kongresses zum Deutschen Nachhaltigkeitstag 2012 durchgeführt wurde.

Unter dem Titel „Klima.Stadt.Wandel“ wurde in Offenburg am 14. und 15.11. der ECO-MOBIL Kongress mit einer angegliederten Fachmesse durchgeführt, auf der **Cathrin Gudurat** im Rahmen eines Vortrages über die novellierte Kommunalrichtlinie 2013 informierte.

**Gregor Jekel** hielt am 20.11. im Rahmen der Veranstaltungsreihe „neu-N“ der Nürnberger SPD-Stadtratsfraktion einen Vortrag über die „Potenziale genossenschaftlichen Wohnens“ und nahm am 7.12. an der Sitzung der DST-Fachkommission „Wohnungswesen“ in Berlin teil, in der er den Vortrag „Wohnraumversorgung in den Städten – gibt es eine neue Wohnungsnot?“ hielt.

**Jörg Thiemann-Linden** hielt am 7.11. auf der Tagung des kommunalen Netzwerks für Verkehrssicherheit in NRW den Abschlussvortrag zu „Mobilitätsmanagement für Senioren“ mit Ausblick auf eine neue Mobilitätskultur in den Städten und referierte am 18.1. in Rostock beim „Branchentag Fahrrad“ des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern zu lebendigen öffentlichen Räumen nach „Shared Space“.



Foto: Doris Reichel

# Was ist eigentlich Umweltgerechtigkeit?

Der Begriff Umweltgerechtigkeit bezeichnet eine sozialräumlich ausgewogene Verteilung von Umweltbelastungen. Davon abzugrenzen ist der Begriff der „ökologischen Gerechtigkeit“, mit dem die Berücksichtigung kommender Generationen bei der Nutzung der natürlichen Ressourcen gemeint ist.

Bereits in den 1970er-Jahren zeigte eine empirische Untersuchung der „Kommission für wirtschaftlichen und sozialen Wandel“, dass die Wohnungen ärmerer Einwohner im Ruhrgebiet im Durchschnitt öfter an stark befahrenen Straßen lagen, wodurch diese Personen stärker von verkehrsbedingten Umweltbelastungen betroffen waren.

Zum politischen Thema wurden solche Ungleichverteilungen aber erst in den USA der frühen 1980er-Jahre anlässlich mehrerer Fälle, in denen z.B. Fabriken, Straßenbauprojekte oder Mülldeponien in der Nähe von Stadtteilen errichtet wurden, die einen hohen Bevölkerungsanteil von Armen und/oder ethnischen Minderheiten hatten. Die daraus folgende unverhältnismäßig hohe Belastung der

betroffenen Bevölkerungsgruppen durch Schadstoffe, Lärm und andere Gesundheitsrisiken wurde durch Initiativen aus sozialen, ökologischen und Bürgerrechtsbewegungen unter dem Konzept der Umweltgerechtigkeit (im Englischen: Environmental Justice) thematisiert. Seitdem hat das Konzept zunehmend Eingang in die US-amerikanische Politik und Gesetzgebung gefunden. Auch in Deutschland gibt es in den letzten Jahren beachtenswerte Fälle von Forschungs- und Planungsprojekten, die der Förderung von Umweltgerechtigkeit gewidmet sind.

Eine an Umweltgerechtigkeit ausgerichtete Politik vereint Elemente von Sozialpolitik, Gesundheitsfürsorge und Ökologie. Sie strebt danach, dass alle Bürger, unabhängig von ihrem Einkommen, ihrer Herkunft und ihrem Wohnort, gleiche Schutzrechte vor schädlichen Umwelteinflüssen und Gesundheitsrisiken genießen, und dass sie gleiche Beteiligungsmöglichkeiten an politischen Entscheidungsprozessen über die Verteilung von Umweltbelastungen haben.



Sebastian Bührmann  
Foto: privat



Michael Prytula  
Foto: privat

## Difu-intern: Neubeginn

Seit dem 1.1.2013 ist der Wissenschaftler **Sebastian Bührmann** Leiter der Fahrradakademie im Difu. Er studierte an der RWTH Aachen Wirtschaftsgeografie und in Vancouver (Kanada) Urbanistik. Seit 2001 durchlief er berufliche Stationen am ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH in Dortmund sowie bei Rupprecht Consult in Köln. Herr Bührmann gab wichtige Impulse für die Entwicklung des öffentlichen Fahrradverleihsystems in Barcelona und hatte zuletzt den EU-Leitfaden für Stadtmobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans) mit vorbereitet. Er war federführend an der Entwicklung des EU-Projekts PRESTO zur Förderung des Radfahrens in Europa beteiligt.

**Michael Prytula** ist seit Mitte Februar 2013 wissenschaftlicher Mitarbeiter im Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur. Nach dem Abschluss des Architekturstudiums an der TU Berlin arbeitete er zunächst in Berliner und Londoner Planungsbüros und war von

2000-2006 als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Gebäudetechnik und Entwerfen an der TU Berlin tätig. Von 2006-2009 war er an der Universität Kassel mit der Vertretungs-Professur Technische Gebäudeausrüstung beauftragt und von 2009-2013 war er wieder an der TU Berlin beschäftigt, wo er 2011 seine Promotion zum Thema nachhaltige Stadtentwicklung abschloss. Zuletzt arbeitete er an der TU Berlin am Forschungsprojekt Energy Atlas Berlin. Am Difu widmet er sich der wissenschaftlichen Mitarbeit und Begleitung der Geschäftsstelle Nationale Plattform Zukunftsstadt (NPZ). In der NPZ geht es um die Entwicklung von Konzepten zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen, energieeffizienten, klimaangepassten und resilienten Stadtentwicklung.



# Mediennachlese – Auswahl

[...] Eine Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik, so dessen Leiter Klaus Beckmann, deutet auf einen Wertewandel hin zum neuen Statussymbol junger Menschen, „zum Beispiel die elektronische Kommunikation“, deren Beherrschung – sinnvoll eingesetzt, um zum Beispiel mit dem Smartphone den nächsten Bus zu finden, das nächste Mietrad aufzuschließen oder einen Leihwagen zu starten – wesentlich beeindruckender sei, als der röhrende Auspuff des eigenen Autos. Gleichzeitig eine Chance für kommunale Mobilitätsanbieter, mit Hilfe gut funktionierender digitaler Plattformen ihr Verkehrsangebot zu unterstützen. [...] **Deutschlandfunk, 21.2.2013, <http://www.dradio.de/dlf/sendungen/studiozeit-ks/2017852/>**

Immer mehr Unternehmen suchen nicht mehr den Standort auf der „grünen Wiese“, sondern möchten mitten in die urbanen Quartiere ziehen. Gefragt sind Wissensquartiere, in denen Arbeiten, Forschung, Wohnen, Freizeit und Kultur eng beieinander liegen. Heidelberg ist ein Vorreiter dieser Entwicklung [...]. Diesen Trend in der Entwicklung unserer Städte diskutierten auf einer Fachtagung in Heidelberg am 24. und 25. Januar über 150 Vertreter von Kommunalverwaltungen, Wirtschaft und Wissenschaft aus ganz Deutschland. Es ging dabei um die Fragen, welche besonderen Anforderungen und Flächenbedarfe wissenschaftsbasierte und forschungsintensive Unternehmen an neue Standorte haben. Veranstalter der Tagung waren die Stadt Heidelberg und das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu), das größte Stadtforschungsinstitut im deutschsprachigen Raum. **Stadtblatt Heidelberg, 30.1.2013**

[...] „Der größte Druck lastet vor allem auf sozial schwachen Gruppen. Der für diese Schichten staatlich subventionierte Wohnraum schrumpft Jahr für Jahr, gleichzeitig steigen die Preise auf dem freien Markt. In extrem überhitzten Regionen wie München müssen dann selbst Mittelschichtfamilien ins ferne Umland ausweichen. [...] Wir brauchen mehrere Ansätze: Mehr Bauland zur Entlastung wäre das eine. Neubau ist ja endlich wieder attraktiv. Städte verfügen hier über rechtliche Mittel und Wege, reine Büroisilos zu verhindern. Das entspannt Quartiere. Aber wir brauchen darüber hinaus konkreten Schutz für die sozial Schwächeren. Da halte ich Belegungsbindungen, also öffentlich bezuschusste Wohnungen in privaten Immobilien, heute für die intelligenteste, weil flexibelste Lösung – gerade auch bei

Neubauten. Da können und sollen Kommunen mit Bauträgern eng kooperieren. [...] Wenn die Stadt (Berlin) an gewerbliche Nutzer verkauft, halte ich Bieterverfahren weiterhin für angebracht. Da hat die Konsolidierung des Haushaltes Vorrang. Aber beim Wohnungsbau könnte dieses Umsteuern helfen, die beschriebenen Probleme zu mildern. Wer die Kaufpreise nicht bis ganz oben ausreizt, schafft zumindest die Voraussetzungen für erschwinglichere Mieten. [...] Der öffentliche Fokus sollte darauf liegen, einfachere Lagen attraktiv zu halten und weiterzuentwickeln. In den begehrten Lagen sollten eigene Grundstücke zum Verkehrswert Wohnungsbau-Gesellschaften oder Genossenschaften zur Verfügung gestellt werden [...]“. Interview mit Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann, **Handelsblatt, 21.1.2013**

Deutschlandweit sind Kommunen und Regionen aufgerufen, sich mit vorbildlichen Klimaschutzprojekten am Wettbewerb „Kommunaler Klimaschutz 2013“ zu beteiligen. Die Bewerbungsfrist läuft vom 15. Januar bis zum 31. März 2013. Initiatoren sind das Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz und das Bundesumweltministerium (BMU), Kooperationspartner die kommunalen Spitzenverbände. Gesucht werden erfolgreich realisierte Klimaschutzprojekte, die in besonderem Maße zur Reduzierung von Treibhausgasen beigetragen haben. [...] **Umwelt Magazin, 16.1.2013**

Mittlerweile ist der demographische Wandel auch in den Städten zu spüren. Nach Angaben von Wissenschaftlern des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu), die in ihrer Reihe „Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte“ das Thema alternde Stadtgesellschaften aufgegriffen haben, ist dies für die „Europäische Stadt“ ein junges Phänomen. Dieses viel propagierte Stadtmodell vereint die Vielfalt der Generationen, Kulturen und Funktionen – Leben, Arbeiten und Einkaufen auf kurzen Wegen. Jedes einzelne Gebäude bildet einen Teil eines größeren Gesamtzusammenhangs, der öffentliche Raum spielt dabei die Hauptrolle. [...] **Staatsanzeiger Baden-Württemberg, 11.1.2013**

Grundsteuer unabhängig von Bebauung? [...] Natürlich kommt es auch bei der reinen Bodenwertsteuer neben dem Bodenrichtwert für die Steuerbemessung auch auf die Grundstücksgröße an. Der Flächenfaktor spielt allerdings gegenüber dem kombinierten Steuermodell eine geringere Rolle. Vor einigen



## Berichte

Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Standpunkte des Deutschen Instituts für Urbanistik

## Herausgeber

Deutsches Institut für Urbanistik  
Zimmerstraße 15, 10969 Berlin

## Redaktion

Matthias Albrecht (Praktikant)  
Cornelia Schmidt (Red.-Assist.)  
Sybille Wenke-Thiem (V.i.S.d.P.)  
Markus Wollina (Praktikant)

## Layout + DTP

Elke Postler  
Eva Hernández (Titel)

## Buchbestellung (bitte schriftlich):

Telefax: 030/39001-275  
E-Mail: [vertrieb@difu.de](mailto:vertrieb@difu.de)  
Telefon: 030/39001-253

## Redaktionskontakt und Berichtevertreiber

Difu-Pressestelle  
Telefon: 030/39001-208/-209  
Telefax: 030/39001-130  
E-Mail: [presse@difu.de](mailto:presse@difu.de)

## Difu online:

<http://www.difu.de>  
<https://www.facebook.com/difu.de>  
<http://www.kommunalweb.de>

## Jahrgang/Erscheinungsweise

Jahrgang 39/vierteljährlich  
Stand: 11. März 2013

## ISSN

ISSN 1439-6343

## Lesbarkeit

Nur zur einfacheren Lesbarkeit und aufgrund des wenigen verfügbaren Platzes verzichten wir darauf, männliche und weibliche Schreibformen zu verwenden.

## Druck

AZ Druck und Datentechnik GmbH, Berlin. Gedruckt auf umweltfreundliches Papier ohne optische Aufheller; holz- und chlorfrei.

## Abdruck

Frei, bei Nennung der Quelle. Belegexemplar/-Link an die Difu-Pressestelle erbeten: [presse@difu.de](mailto:presse@difu.de). Anschrift s.o.

Jahren hatte bereits das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) vergleichbare Modelle vorgeschlagen und auch entsprechende Fallstudien durchgeführt [...]. Zudem gebe es für die Erprobung der neuen Modelle aufgrund der Difu-Studie bereits zahlreiches Datenmaterial, das nur aktualisiert werden müsste.

**Immobilien Zeitung, 10.1.2013**

Der demographische Wandel stellt die deutschen Kommunen, ihre Unternehmen und soziale Organisationen vor große finanzielle Herausforderungen. Bis 2030 müssen sie 53 Milliarden Euro in den Abbau von Barrieren in der Infrastruktur investieren. Das fand eine Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (Berlin) heraus. Besonders hoch ist der Bedarf mit 21,1 Milliarden Euro im Bereich kommunaler Wohngebäude, im öffentlichen Personennahverkehr mit 15 Milliarden Euro sowie bei Straßen und dem Wohnumfeld (13,3 Milliarden Euro). Nach Aussage von Kommunalvertretern sind bisher nur ein Fünftel der Gebäude und knapp zwei Drittel der Zugänge zum öffentlichen Personennahverkehr barrierefrei. [...] **Hessische Allgemeine, 8.1.2013**

Das Deutsche Institut für Urbanistik (difu) veranstaltete vergangenes Jahr ein Seminar für Stadtplaner, Kommunalpolitiker und Fachleute rund um Wohnen und Soziales, um gemeinsam über die Perspektiven für „alternde“ Einfamilienhausgebiete nachzudenken. [...] Einfamilienhaussiedlungen werden nun für die kommunale Entwicklung und die Stadterneuerung entdeckt. [...] Das Eigentum liegt in den Händen vieler Einzelner. Schon deshalb ist klar, dass es für Stadtplaner keine Patentrezepte geben kann, sondern dass jede Gemeinde ihren eigenen Weg finden muss. Auf der Tagung wurden beispielhafte Lösungsmodelle vorgestellt [...].

**Familienheim und Garten, 2.1.2013**

[...] Kaum eine Stadt fördert den Radverkehr wie Kopenhagen, das sich 2004 zum Ziel setzte, die radfahrerfreundlichste Metropole der Welt zu werden. 10 bis 15 Millionen Euro steckt die Stadt jährlich in den Ausbau des Netzes für ihre rund 500 000 Einwohner – gut doppelt so viel wie das größere Berlin, das mehr als 60 Millionen Euro pro Jahr aufbringen müsste, um gleichzuziehen. Die Investitionen haben sich gelohnt: Heute fährt etwas mehr als die Hälfte der Einwohner per Rad zur Arbeit oder zur Schule. In Berlin sind es [...] knapp 15 Prozent. [...] „Das Fahrrad ist in Kopenhagen für alle sozialen Gruppen das selbstverständlichste und wichtigste Verkehrsmittel geworden“, heißt es beim Deutschen Institut für Urbanistik. Und dies liege keineswegs in erster Linie am Umwelt- und

Gesundheitsbewusstsein, sondern an der Erfahrung, dass man per Rad am schnellsten vorankommt. [...] **Tagesspiegel, 30.12.2012**

[...] Und die soziale wie räumliche Segregation, die Aus- und Abgrenzung verschiedener Bevölkerungsgruppen, wird zu einem wachsenden Problem unserer Städte. [...] Eine Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik lieferte Mitte des Jahres alarmierende Ergebnisse [...]: Obwohl die Zahl armer Familien im Durchschnitt in vielen Städten zurückging, ist die Segregation der von Armut Betroffenen in den meisten Städten gestiegen. Während die Zentren eine Aufwertung erleben, werden arme Haushalte mit Kindern buchstäblich an den Rand gedrängt, sie landen oft in Großsiedlungen oder solchen der 50er oder 60er Jahre. [...] **Bauwelt, 2012/1-2**

[...] Auch das Altern der Gesellschaft bringt neue Mobilitätsanforderungen mit sich, so Tilman Bracher vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu). Es werde zunehmend Bürger geben, die aus Altersgründen kein Auto mehr nutzen können. Zudem wachse die Zahl der Menschen in Altersarmut, die sich keinen eigenen Wagen leisten können. „Gehilfen, Mitfahrangebote, das Fahrrad und die eigenen Füße, niedrige Tarife im Nahverkehr und durchgängige Informations- und Navigationsketten gewinnen an Bedeutung“, prognostiziert der Fachmann. [...] **Neue Ruhr Zeitung, 22.12.2012**

Erst eroberten Einkaufszentren die grüne Wiese, dann waren die Zentren der Großstädte an der Reihe. Und nun nehmen sich Investoren kleinere und mittlere Städte vor. Dabei gibt es vor allem in Ostdeutschland ohnehin schon zuviel Verkaufsfläche. [...] Experten wie Klaus Beckmann warnen seit Jahren vor einer wahllosen Ausbreitung der Einkaufszentren. [...] **MDR-Mittagsmagazin, 12.12.2012**

[...] Wie Kommunen am besten vorgehen, ließ die Stadt Potsdam vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) untersuchen. Die in diesem Jahr veröffentlichte Studie mit dem Titel „Kostenbeteiligung Dritter an den Infrastrukturkosten von Baumaßnahmen“ beleuchtet die rechtlichen Rahmenbedingungen, fasst zusammen, wie andere Kommunen ihre Spielräume genutzt haben und befasst sich zudem mit kritischen Aspekten der Kostenbeteiligung. [...] Das Difu sieht bei den untersuchten Potsdamer Stadtgebieten, dass „die Auswirkungen eher gering sind“. Kostensteigerungen zwischen zwei und sieben Prozent prognostiziert Arno Bunzel, Leiter der Abteilung Stadtentwicklung, Recht und Soziales und Mitautor der Studie [...] **Frankfurter Rundschau, 1.12.2012**



**Versandkostenpauschale:** Versandkostenpauschale innerhalb Deutschlands: bei einem Bestellwert bis zu 29,- Euro: 2,50 Euro (Difu-Zuwender sowie der Buchhandel sind davon ausgenommen). Über 29,- Euro Bestellwert: kostenfrei.

**Rechnungsadresse:**Vorname und Name: Institution/Dienststelle: Adresse: Telefon/Telefax: E-Mail: Datum/Unterschrift: **Lieferadresse, nur ausfüllen falls abweichend von der Rechnungsadresse:**Vorname und Name: Institution/Dienststelle: Adresse: 

**Bitte nehmen Sie mich in Ihren E-Mail-Newsletter auf** (erscheint kostenfrei alle ein bis zwei Monate und enthält Links zu neuen Inhalten im Difu-Webangebot).

**Difu-Impulse****\_\_ Expl. Urbanes Landmanagement in Stadt und Region**

NEU

Urbane Landwirtschaft, urbanes Gärtnern und Agrobusiness

Von Stephanie Bock u.a.

Bd. 2/2013. 120 S., Schutzgebühr 18,- Euro  
ISBN 978-3-88118-516-5**\_\_ Expl. Herausforderungen der Energiewende für das kommunale Energiemanagement**

NEU

Doku des 17. Energiebeauftragtenkongresses Cornelia Rösler (Hrsg.)

Bd. 1/2013. 240 S., Schutzgebühr 23,- Euro  
ISBN 978-3-88118-515-8**\_\_ Expl. Altengerechter Umbau der Infrastruktur: Investitionsbedarf der Städte und Gemeinden**

Von Marion Eberlein und Anne Klein-Hitpaß (im Auftrag der KfW Bankengruppe)

Bd. 6/2012. 108 S., Schutzgebühr 18,- Euro  
ISBN 978-3-88118-514-1**\_\_ Expl. 2013 – Rechtsanspruch auf einen Krippenplatz: „Traumquote“ oder erfüllbarer Auftrag mit Qualitätsgarantie?**

Dokumentation der Tagung zum Thema

Kindertagesbetreuung am 1./2. März 2012 in Berlin

Klaus J. Beckmann und Kerstin Landua (Hrsg.)

Bd. 5/2012. 124 S., Schutzgebühr 18,- Euro  
ISBN 978-3-88118-510-3**\_\_ Expl. Segregation, Konzentration, Polarisierung – sozialräumliche Entwicklung in deutschen Städten 2007–2009**

Von Jan Dohnke, Antje Seidel-Schulze und Hartmut Häußermann

Bd. 4/2012. 140 S., Schutzgebühr 18,- Euro  
ISBN 978-3-88118-507-3**\_\_ Expl. Bürgerbeteiligung in Kommunen**

Anmerkungen aus der Stadtforschung zu einer aktuellen Herausforderung

Klaus J. Beckmann (Hrsg.)

Bd. 3/2012. 72 S., Schutzgebühr 15,- Euro  
ISBN 978-3-88118-506-6**\_\_ Expl. Mobilitätsverhalten in Deutschland**

Aufbereitung u. Auswertung von Mobilitätskennwerten

Von Wulf-Holger Arndt und Frank Zimmermann

Bd. 1/2012. 116 S., Schutzgebühr 18,- Euro  
ISBN 978-3-88118-503-5**\_\_ Expl. Friedhofsentwicklung in Kommunen**

NEU

Stand und Perspektiven

Von Angela Uttke und Luise Preisler-Holl

Bd. 6/2011. 142 S., Schutzgebühr 18,- Euro  
ISBN 978-3-88118-500-4**Difu-Papers** (für Difu-Zuwender auch als PDF)**\_\_ Expl. Kommunale Umfragen für den interkommunalen Erfahrungsaustausch nutzbar machen: die Difu-Datenbank kommDEMOS**

Von Michael Bretschneider

2013. 36 S., Schutzgebühr 5,- Euro

**\_\_ Expl. Kommunaler Klimaschutz, erneuerbare Energien und Klimawandel in Kommunen**

NEU

Ergebnisse einer Difu-Umfrage

Von Cornelia Rösler, Nicole Langel, Kathrin Schormüller

2013. 16 S., nur als kostenloser Download verfügbar

Download: [www.difu.de/publikationen/2013/kommunaler-klimaschutz-erneuerbare-energien-und-klimawandel.html](http://www.difu.de/publikationen/2013/kommunaler-klimaschutz-erneuerbare-energien-und-klimawandel.html)**\_\_ Expl. Kommunale Wirtschaftsförderung 2012: Strukturen, Handlungsfelder, Perspektiven**

Von Daniel Zwicker-Schwarm

2013. 32 S., Schutzgebühr 5,- Euro

**\_\_ Expl. Auf dem Weg, nicht am Ziel**

Aktuelle Formen der Bürgerbeteiligung –

Ergebnisse einer Kommunalbefragung

Von D. Landua, K. J. Beckmann, S. Bock, B. Reimann

2013. 28 S., Schutzgebühr 5,- Euro

**Aktuelle Beiträge zur Kinder- und Jugendhilfe****\_\_ Expl. „In guten Händen?“ Clearing und Diagnostik in den Hilfen zur Erziehung**

NEU

AGFJ im Difu (Hrsg.)

Doku der Fachtagung am 11./12. Oktober 2013 in Berlin

2013. Bd. 87. 174 S., 19,- Euro, ISBN 978-3-931418-94-6

**\_\_ Expl. Lotsen im Übergang**

Rahmenbedingungen und Standards bei der Gestaltung von Übergängen für Pflegekinder

AGFJ im Difu (Hrsg.)

2012. Bd. 86. 172 S., 19,- Euro, ISBN 978-3-931418-93-9

**\_\_ Expl. Risiken – Fehler – Krisen. Risikomanagement im Jugendamt als Führungsaufgabe**

Doku der Fachtagung am 18./19.4.2012 in Berlin

AGFJ im Difu (Hrsg.)

2012. Bd. 85. 132 S., 19,- Euro, ISBN 978-3-931418-92-2

**Versandkostenpauschale:** Versandkostenpauschale innerhalb Deutschlands: bei einem Bestellwert bis zu 29,- Euro: 2,50 Euro (Difu-Zuwender sowie der Buchhandel sind davon ausgenommen). Über 29,- Euro Bestellwert: kostenfrei.

**Rechnungsadresse:**Vorname und Name: Institution/Dienststelle: Adresse: Telefon/Telefax: E-Mail: Datum/Unterschrift: **Lieferadresse, nur ausfüllen falls abweichend von der Rechnungsadresse:**Vorname und Name: Institution/Dienststelle: Adresse: 

**Bitte nehmen Sie mich in Ihren E-Mail-Newsletter auf** (erscheint kostenfrei alle ein bis zwei Monate und enthält Links zu neuen Inhalten im Difu-Webangebot).

**Edition Difu – Stadt Forschung Praxis****\_\_ Expl. Infrastruktur und Stadtentwicklung**

Technische und soziale Infrastrukturen – Herausforderungen und Handlungsoptionen für Infrastruktur- und Stadtplanung  
Von Jens Libbe, Hadia Köhler und Klaus J. Beckmann  
Hrsg. Difu und Wüstenrot Stiftung  
2010. Bd. 10. 496 S., zahlreiche, auch farbige Abbildungen, Tabellen, Übersichten, 26,- Euro  
ISBN 978-3-88118-483-0

**\_\_ Expl. Mehr Gesundheit im Quartier**

Prävention und Gesundheitsförderung in der Stadtteilentwicklung  
Von Bettina Reimann, Christa Böhme und Gesine Bär  
2010. Bd. 9. 196 S., 29,- Euro  
ISBN 978-3-88118-472-4

**\_\_ Expl. Stadtpolitik und das neue Wohnen in der Innenstadt**

Von Gregor Jekel, Franciska Frölich v. Bodelschwingh u.a.  
2010. Bd. 8., 352 S., zahlreiche Fotos, 39,- Euro  
ISBN 978-3-88118-475-5

**Difu-Arbeitshilfen****\_\_ Expl. Das Bebauungsplanverfahren nach dem BauGB 2007**

Muster, Tipps und Hinweise für eine zweckmäßige und rechtssichere Verfahrensgestaltung  
Von Marie-Luis Wallraven-Lindl, Anton Strunz, Monika Geiß  
2011., 2., aktualisierte Auflage, 224 S., 35,- Euro  
ISBN 978-3-88118-498-4

**\_\_ Expl. Städtebauliche Gebote nach dem Baugesetzbuch**

A. Bunzel (Hrsg.), M.-L. Wallraven-Lindl, A. Strunz  
2010. 188 S., 30,- Euro, ISBN 978-3-88118-486-1

**Sonderveröffentlichungen** (teilweise auch/nur als Download)**\_\_ Expl. Kommunalen Klimaschutz 2012**

**NEU** Wettbewerb. Die Preisträger und ihre Projekte  
Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz beim Deutschen Institut für Urbanistik (Hrsg.)  
2013. 128 S., vierfarbig, zahlreiche Fotos und Abb., kostenlos

**\_\_ Expl. Klimaschutz & Biodiversität**

**NEU** Praxisbeispiele für Kommunen zum Schutz von Klima und Biodiversität  
Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz beim Deutschen Institut für Urbanistik (Hrsg.)  
2013. 84 S., vierfarbig, zahlreiche Fotos und Abb., kostenlos

**NEU****Planspiel zur Novellierung des Bauplanungsrechts**

Entwurf des „Gesetzes zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts“. Endbericht Arno Bunzel, Franciska Frölich v. Bodelschwingh, Wolf-Christian Strauss (Bearb.), BBSR im BBR (Auftraggeber)  
2013. 92 S., zahlreiche Abbildungen und Fotos  
Download: [www.difu.de/publikationen/2013/endbericht-planspiel-bauplanungsrechtsnovelle.html](http://www.difu.de/publikationen/2013/endbericht-planspiel-bauplanungsrechtsnovelle.html)

**Fachkongress: Integration vor Ort – Eine Herausforderung für die soziale Stadtentwicklungspolitik**

13. Dezember 2011. Dokumentation  
Bundestransferstelle Soziale Stadt (Hrsg.), im Auftrag des BMVBS. 2012. 72 S., zahlreiche Fotos  
Download: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=Q073Y5FV>

**\_\_ Expl. Stadtumbau West****Evaluierung des Bund-Länder-Programms**

Klaus J. Beckmann u.a. (Bearb.),  
BMVBS (Hrsg.), BBSR im BBR (Auftraggeber)  
2012. 368 S., vierfarbig, zahlreiche Fotos  
Download: [www.difu.de/publikationen/2012/stadtumbau-west.html](http://www.difu.de/publikationen/2012/stadtumbau-west.html)

**5 Jahre LEIPZIG CHARTA –****Integrierte Stadtentwicklung als Erfolgsbedingung einer nachhaltigen Stadt**

Integrierte Stadtentwicklung in den 27 Mitgliedstaaten der EU und ihren Beitrittskandidaten  
BMVBS (Hrsg.), Difu (Bearb.), BBSR im BBR (Bearb.)  
2012. 92 S., vierfarbig, ISBN 978-3-88118-511-0  
Download: [www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de](http://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de)

**\_\_ Expl. Erfolgreich CO<sub>2</sub> sparen in Kommunen**

Praxisbeispiele  
„Servicestelle: Kommunaler Klimaschutz“ beim Deutschen Institut für Urbanistik (Hrsg.)  
2012. 84 S., vierfarbig, zahlreiche Fotos und Abbildungen  
Auch als kostenloser Volltextdownload verfügbar:  
<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=RKUFPIZG>

**\_\_ Expl. Klimaschutz in Kommunen**

Praxisleitfaden, Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.)  
2011. Loseblattsammlung im Ordner, 512 S., farbig  
Schutzgebühr 14,40 Euro (innerhalb Deutschlands versandkostenfrei), ISBN 978-3-88118-496-0

**Zeitschriften****\_\_ Expl. Informationen zur modernen Stadtgeschichte**

IMS, Halbjahresschrift, Heft 2/2012: Urbanisierung im 20. Jahrhundert, 194 S., Einzelheft 12,- Euro, Jahresabo (zwei Hefte) 19,- Euro