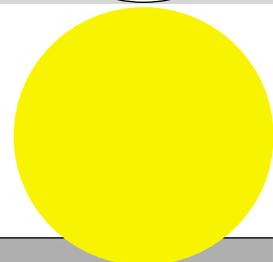
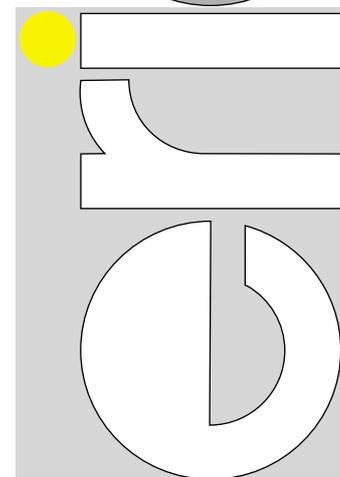
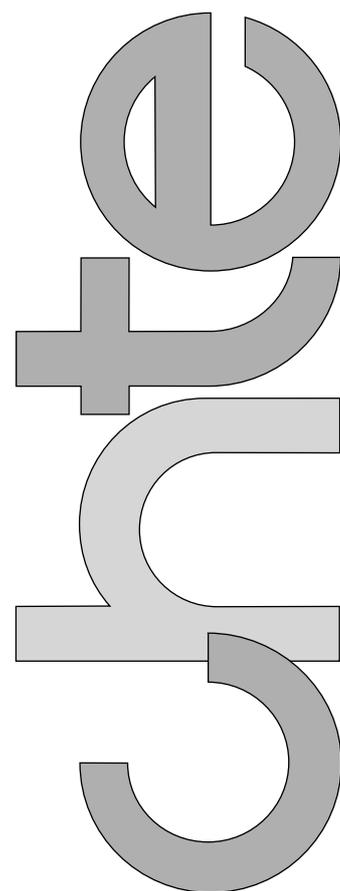
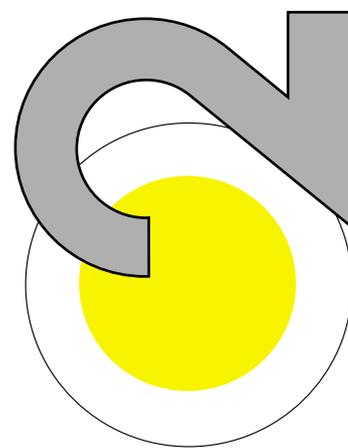




Deutsches Institut für Urbanistik

## Inhalt:

- Standpunkt: Zum Entwurf der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie **2**
- Stadtbaukultur – Modelle, Workshops, Wettbewerbe **4**
- Alles zu jeder Zeit? – Die Städte auf dem Weg in die kontinuierliche Aktivität **12**
- Kommunale Entwicklungspartnerschaften **16**
- Gartenschauen – Motor für Landschaft, Städtebau und Wirtschaft **18**
- Stadt auf Draht: E-Shopping und Stadtentwicklung **20**
- Der kommunale Investitionsbedarf in Deutschland **21**
- Herausforderungen der Mobilität für den ländlichen Raum **22**
- Kongressbericht: „Die soziale Stadt: Zusammenhalt, Sicherheit, Zukunft“ **24**
- Statuskonferenz Flächen- und Maßnahmenpools **26**
- MEDIA@Komm*-Kongress: E-Government meets E-Business **27**
- Hauptprobleme der Stadtentwicklung und Kommunalpolitik 2001 **28**
- Wettbewerb „Vorbildliche Maßnahmen kommunaler Suchtprävention“ **29**
- Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften: Stadt und Region **30**
- Neues Themenheft der Informationen zur modernen Stadtgeschichte: Stadt und Medien **31**
- Bestellschein **32**



# Standpunkt: Zum Entwurf der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie

**Unter dem Titel „Perspektiven für Deutschland: Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung“ legte die Bundesregierung am 19.12.2001 den Entwurf einer Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie vor. Der vom Staatssekretärsausschuss für Nachhaltige Entwicklung („Green Cabinet“) erarbeitete Entwurf zielt auf eine Balance zwischen den Bedürfnissen der heutigen Generation und den Lebensperspektiven künftiger Generationen. Die Strategie ist der deutsche Beitrag zur Rio-Folgekonferenz (Weltgipfel für Nachhaltige Entwicklung) im September 2002 in Johannesburg. Mit der Veröffentlichung des Entwurfs begann die zweite Dialogphase, in deren Rahmen auch das Difu vom Bundeskanzleramt zu einer Stellungnahme aufgefordert wurde. Im Folgenden wird die Nachhaltigkeitsstrategie vorgestellt und eine kurze Bewertung seitens des Difu gegeben. Eine ausführlichere Stellungnahme wird in der Difu-Reihe „Aktuelle Information“ veröffentlicht.**

Die Initiative der Bundesregierung, eine nationale Nachhaltigkeitsstrategie vorzulegen, die umwelt-, wirtschafts- und sozialpolitische Ziele im Sinne einer generationengerechten Zukunftsgestaltung miteinander verknüpft, ist sehr zu begrüßen. Die Strategie soll für die nächsten Jahre Prioritäten setzen, Ziele und Maßnahmen aufzeigen und als Grundlage für weitere politische Reformen und ein verändertes Verhalten von Unternehmen und Verbrauchern dienen. Dieser Leitbildentwurf beschreibt, wie Politikfelder und gesellschaftliches Handeln nachhaltig ausgestaltet werden sollen. Dem Leitbild liegen vier „Koordinaten“ zugrunde:

- Generationengerechtigkeit,
- Lebensqualität,
- Sozialer Zusammenhalt und
- Internationale Verantwortung.

Die Schwerpunkte wurden in acht prioritären Handlungsfeldern gesetzt:

- Energie effizient nutzen – Klima wirksam schützen. Drehbuch für eine zukunftsfähige Energiepolitik.
- Mobilität sichern – Umwelt schonen. Fahrplan für neue Wege.
- Gesund produzieren – gesund ernähren. Verbraucher als Motor für Strukturwandel.
- Demographischen Wandel gestalten. Neuer Übergang in den dritten Lebensabschnitt.
- Alte Strukturen verändern – neue Ideen entwickeln. Bildungsoffensive und Hochschulreform.
- Innovative Unternehmen – erfolgreiche Wirtschaft. Innovation als Motor der Nachhaltigkeit.
- Flächeninanspruchnahme vermindern. Nachhaltige Siedlungsentwicklung fördern.
- Globale Verantwortung übernehmen. Armutsbekämpfung und fairer Handel.

Die ersten drei Handlungsfelder wurden bereits frühzeitig als Schwerpunktfelder benannt. Sie werden jeweils mit ausführlichen Konzeptionen und Maßnahmen sowie mit je einem konkreten Pilotprojekt dargestellt. Bei den anderen wird das Programm der nächsten Jahre angeführt, ohne konkrete Maßnahmen festzulegen.

Insgesamt hat die Bundesregierung mit diesem Entwurf eine umfassendere Strategie vorgelegt, als es für einen Beitrag zum Weltgipfel in Johannesburg notwendig gewesen wäre. Dies wird besonders durch den thematisch umfassenden Nachhaltigkeitsansatz, durch die Aufstellung teilweise sehr ambitionierter Ziele und durch die vorgesehene Zwei-Jahres-Berichterstattung unterstrichen. Das Difu bewertet diesen Strategieentwurf als eine geeignete politische Grundlage zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung in Deutschland.

Zu bedauern ist, dass nur ein relativ kurzer Zeitraum für den erforderlichen gesellschaftlichen Dialog zur Verfügung stand. Dies gilt umso mehr, als die öffentliche Wahrnehmung der Relevanz des Themas Nachhaltigkeit noch ungenügend ist und die Weiterentwicklung sowie Umsetzung der Strategie nur gemeinsam mit allen gesellschaftlichen Akteuren erfolgreich vollzogen werden kann. Auch innerhalb der Strategie werden nichtstaatliche Akteure einschließlich der Wirtschaft nur wenig in die Pflicht genommen und die zivilgesellschaftliche Mitverantwortung für eine nachhaltige Entwicklung nur ungenügend angesprochen. Im Entwurf wird Nachhaltigkeit somit vor allem als (national-) staatliche Aufgabe definiert, wobei die vielfältigen Verflechtungen der deutschen Politik mit der europäischen und globalen Ebene (z.B. beim Ziel der CO<sub>2</sub>-Minderung) nicht durchgängig angesprochen werden. Hier ist dem Rat für Nachhaltige Entwicklung zuzustimmen, der in seiner Stellungnahme anregt, „stärker die Grenzen der staatlichen Politik aufzuzeigen und deutlicher zu machen, (...) wo er sich auf das Setzen von Rahmenbedingungen für andere Akteure beschränken muss“.

Im Sinne des prozesshaften Charakters der Strategie regt das Difu an, für alle Handlungsfelder kurz-, mittel- und langfristige Zielsetzungen vorzusehen, wobei sich in der überwiegenden Zahl der Fälle die Jahre 2010, 2020 und 2050 anbieten. Darüber hinaus wäre es wünschenswert, für alle Ziele geeignete Maßnahmen und Handlungskonzeptionen zur Zielerreichung zu nennen.

Das Difu begrüßt die Benennung der umweltschonenden Mobilität als prioritäres Handlungsfeld, ebenso wie die auch auf seine Initiative zurück gehende Aufnahme des Kapitels „Flächeninanspruchnahme“ als Schwerpunktthema. Gemessen an der Zielstellung der Nachhaltigkeitsstrategie sind jedoch folgende kritische Anmerkungen zu machen:

### **Kapitel „Mobilität sichern – Umwelt schonen. Fahrplan für neue Wege“**

Die Nachhaltigkeitsstrategie zielt zu Recht auf die Entkoppelung von Verkehr und Mobilität, konzentriert die greifbaren Lösungsstrategien aber auf das Thema Verkehr. Das Paradigma „auf absehbare Zeit wird der motorisierte Straßenverkehr weiter wachsen“ prägt und belastet den Entwurf. Die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie darf nicht dokumentieren, dass der Bund selbst daran zweifle, dass seine Handlungsansätze langfristig greifen.

Im Interesse einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur wird die Frage nach der Finanzierung des ÖPNV auf kommunaler Ebene an Brisanz zunehmen. Neben den Tarifen ist hier perspektivisch eine steuerungsabhängige Einnahmequelle (Nahverkehrsabgabe) erforderlich.

Die in den Aktionsfeldern genannten verkehrsbezogenen Maßnahmen lassen eine zielorientierte, auf die Vermeidung von PKW- und LKW-Verkehr gerichtete Prioritätensetzung vermissen und Parallelförderungen erkennen. Die genannten städtebaulichen Instrumente zur Verkehrsvermeidung bleiben eher unbestimmt. Während im Personennahverkehr integrierte verkehrspolitische Ansätze erkennbar sind, fehlen verkehrspolitische Strategie- und Schwerpunktsetzungen im Personenfern- sowie im Güterverkehr.

### **Kapitel „Flächeninanspruchnahme vermindern. Nachhaltiges Siedlungswachstum fördern“:**

Die Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums war bereits erklärtes Ziel der Bodenschutzkonzeption der Bundesregierung von 1985. Die Nachhaltigkeitsstrategie muss an der Erkenntnis anknüpfen, dass die städtebaurechtlichen und landesplanerischen Steuerungsansätze bislang zu keinen nennenswerten Erfolgen beim Bremsen der sich überörtlich vollziehenden Suburbanisierung führten. Erforderlich sind deshalb eine wirksame Steuerung auf regionaler Ebene und die Weiterentwicklung regionaler (Selbst-) Verwaltungsstrukturen, nicht zuletzt, um sich dem erstrebenswerten Ziel einer Verringerung der Flächeninanspruchnahme von

130 Hektar auf 30 Hektar pro Tag im Jahr 2020 zu nähern. Die anhaltende Suburbanisierung, wesentlicher Grund für das hohe Tempo des Siedlungsflächenwachstums, wird in dem Entwurf der Bundesregierung nicht deutlich genug bezeichnet. Die negative Anreizwirkung einiger bundesgesetzlicher Instrumente wird in ihrer Brisanz nicht hinreichend deutlich. Hierbei ist es erforderlich, dass der Bundesgesetzgeber vor allem die steuerrechtlichen Rahmenbedingungen so ändert und die externen Kosten der Suburbanisierung auf eine Weise internalisiert, dass das Umland gegenüber der Kernstadt als Siedlungsbereich keine relativen Preisvorteile hat. Steuerliche Instrumente und Förderungen müssen so ausgestaltet werden, dass deutliche ökonomische Anreize für eine bevorzugte Innenentwicklung, insbesondere für „Flächenrecycling“, also für die Wiedernutzung brachliegender Flächen, als wichtiges Instrument einer nachhaltig flächensparenden Siedlungsentwicklung bestehen.

Die Ausführungen zu den Instrumenten „gemeindeübergreifende Bodenpolitik“ und „kommunales Flächenmanagement“ sind ebenfalls zu optimistisch ausgefallen. Aktuelle Ergebnisse aus Untersuchungen des Difu zur interkommunalen Kooperation im Städtebau und der Forschungsgruppe Stadt+Dorf zum kommunalen Flächenmanagement haben deutlich nüchternere Ergebnisse als im Entwurf angeführt offenbart.

Insgesamt stellt der Entwurf eine gelungene umfassende Strategie dar, die von einem breiten Nachhaltigkeitsverständnis getragen wird. Nachhaltigkeit erfordert dem Entwurf nach mehr als die Fortsetzung der Umweltpolitik mit anderen Mitteln. Daher wurden beispielsweise auch die Bereiche Haushalt, Soziales, internationale Verantwortung und Bildung zu Recht mit einbezogen. Der Strategieentwurf beschreitet somit einen Weg, der vom Difu sehr befürwortet wird. Nicht ohne Grund werden die Städte an verschiedenen Stellen der Strategie als wichtige Akteure genannt. Nicht nur im Rahmen der Lokalen Agenda 21, sondern weit darüber hinaus, wie etwa in den medienübergreifenden Feldern der Stadt- und Verkehrsplanung oder der Ver- und Entsorgung werden und müssen die Kommunen als dezentrale Plattform für politisch-gesellschaftliche Kooperationen weiterhin unverzichtbare Verbindungsstücke und strategische Partner sein, soll das Ziel der Zukunftsfähigkeit auf einem nachhaltigen Pfad angegangen werden.



Dipl.-Pol. Ingo Einacker



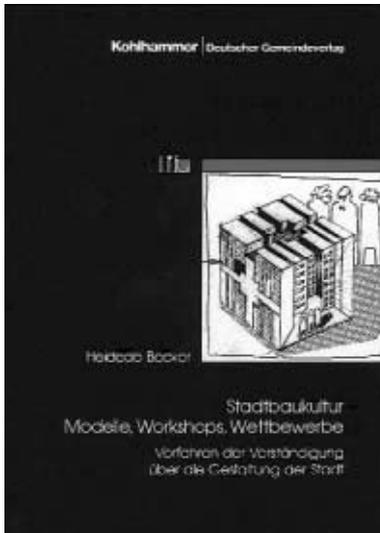
Dr. jur. Stephan Tomerius

**Dipl.-Pol. Ingo Einacker**  
**Telefon: 030/39001-154**  
**E-Mail: einacker@difu.de**

**Dr. Stephan Tomerius**  
**Telefon: 030/39001-299**  
**E-Mail: tomerius@difu.de**

# Stadtbaukultur – Modelle, Workshops, Wettbewerbe

## Verfahren der Verständigung über die Gestaltung der Stadt



2002



1992

Als Fortsetzung der bereits 1992 erschienenen Publikation „Geschichte der Architektur- und Städtebauwettbewerbe“ dokumentiert die neue zweibändige Veröffentlichung Ergebnisse einer umfassend angelegten Untersuchung über Verfahren zur Stadtbaukultur, Verfahren, mit denen in Städten und Gemeinden Architektur- und Städtebauentscheidungen qualitativ begründet, legitimiert und publik gemacht werden. Neben einer Betrachtung der aktuellen Praxis werden auch die Verfahren in ihrer historischen Kontinuität und den Traditionen, in denen sie verankert sind, dargestellt.

„Stadtbaukultur“ bemisst sich am Niveau der gesellschaftlichen Verständigung über Prozedere, Aufgaben und Qualität in den Bereichen Architektur und Städtebau, über Verantwortung, Kompetenz und Zuständigkeiten, über die Produktion und Nutzung von Bauten und Stadträumen. Das Spektrum der Verfahren zur Sicherung von architektonischer und städtebaulicher Qualität ist breit: Es reicht von Wettbewerben aller Art, konkurrierenden Gutachten und Entwurfswerkstätten über Bauberatung, Gestaltungsreglement, Architektur- und Stadt(teil)foren bis zu räumlichen Demonstrationen im Maßstab 1:1, in Szene gesetzten Baustellen, Architekturmuseen und -zentren.

### Präsentation und Vermittlung von Architektur und Städtebau

Seit jeher bemühen sich Architekten, Städtebauer und Planer um eine möglichst überzeugende Präsentation ihrer Entwürfe gegenüber Bauherren, Preisgerichten, Genehmigungsbehörden und Öffentlichkeit. Zeichnungen und Modelle übernehmen Vermittlungsfunktion, dienen gleichermaßen als Präsentationsmedium und Arbeitsmittel. Planriss und perspektivische Darstellung, selbst das Modell im verkleinerten Maßstab bleiben aber abstrakt und erfordern besondere Vorstellungskraft, um sich Gestalt und Raumwirkung in realisierter Fassung denken zu können. In strittigen Fällen entschloss man sich deshalb häufiger schon zu einer Demonstration von Architekturprojekten in natürlicher Größe.

Mit der Entdeckung der Perspektive gewann die zweidimensionale Zeichnung

dreidimensionale Wirkung, die bis dahin dem Modell vorbehalten war. Bei den Konkurrenzen des 19. Jahrhunderts wurden Kult und Prachtentfaltung mit den perspektivischen Schaubildern betrieben. Dies führte zu Kontroversen über die angemessene Darstellungsform bei Wettbewerben. Die architektonische Avantgarde der zwanziger Jahre bevorzugte die Axonometrie, eine planparallele Projektionstechnik, die auch heute noch gerne angewandt wird. In den ersten Jahrzehnten nach dem zweiten Weltkrieg gaben sich Architektur und Städtebau in der Zeichnung eher spröde. Dagegen präsentierten prominente ausländische Architekten ihre Entwürfe bereits während der sechziger Jahre in perfekter Marketingmanier. Renderings, detail- und maßstabgenaue kunstvolle Zeichnungen, galten als „heimliche Klassiker in einer neuen Gattung perspektivischer Schaubilder“. In den achtziger Jahren wandelte sich das Medium Architekturzeichnung vom bloßen Hilfsmittel zum Exponat auf Ausstellungen und begehrten Sammlungsobjekt.

Modelle dienen schon immer nicht nur als Repräsentationsmittel, sondern auch als



Stadtmodell als Medium zur Information der Öffentlichkeit, Berlin 1956 (Landesarchiv Berlin).



Schüler am Modell ihres Klassenhauses, Ev. Gesamtschule Geisenkirchen-Bismarck (Foto: W. Schneider).

Entwurfshilfe. Besondere Vermittlungsfunktionen übernehmen und übernehmen Modelle, bei denen vertikal oder horizontal Teile zu entfernen sind und konstruktive sowie gestalterische Details im Innern der Gebäude demonstriert werden können. Die Nationalsozialisten inszenierten ihre monströse Machtarchitektur vor allem unter Einsatz von großmaßstäblichen Modellen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden der Aufbauwille und die Vorstellung von der modernen Stadt vor allem mit Hilfe städtebaulicher Massenmodelle demonstriert. Seit Ende der fünfziger Jahre lässt sich das Hauptmanko des kleinen Modells (Betrachtung aus der Vogelschau) mittels optischer Techniken (Endoskopie, Modellfilmsimulation) beheben. Dadurch werden Gebäude und städtebauliche Anlagen auch aus der Fußgängerperspektive erlebbar. Standen in den achtziger Jahren Einzelgebäude im Mittelpunkt, so nutzen heute einige Städte große Stadtmodelle nicht nur, um die Öffentlichkeit zu informieren, sondern es sollen auch Investoren dazu animiert werden, sich bei Projekten zu engagieren.

Heute werden Papier als Zeichenträger und das gedruckte Wort zunehmend durch Elektronik abgelöst. Zeichnen, Entwerfen, Modellbau usw. finden computer-gestützt statt. Über Foto-, Film- und Videotechniken können Zeit- und Bewegungsabläufe, Entwürfe in fotografiert oder gefilmter Umgebung und künstliche Welten erfahrbar gemacht und interaktiv beeinflusst werden. Und dennoch erweist sich die direkte Anschauung als unverzichtbar: In Streitfällen wird häufig das Experiment in natürlicher Größe als Imaginationshilfe gefordert und teilweise auch als einfache Visualisierung (Baugespann) oder aufwändige 1:1-Installation realisiert.

### Architektur und Städtebau publik machen

Zwei Traditionslinien prägen die Publikationsstrategien zu Architektur und Städtebau. Beide gingen von der Fachwelt aus. Zum einen begann mit der berufsständi-



Redaktion der „Deutschen Bauzeitung“ (aus: Deutsche Bauzeitung, H. 101/1916).



1:1-Modelle als Anschauungshilfe: „Schablone“ für den Entwurf von Otto Wagner für das Franz-Josef-Stadtmuseum in Wien (1910), Schaumodell für die Nürnberger Kongresshalle auf dem Reichsparteitaggelände von Ludwig und Franz Ruff (1938), Attrappe des Berliner Stadtschlosses (1993). (Museen der Stadt Wien, Deutsche Bauzeitung, H.6/1938, Foto: Heidede Becker).

chen Organisation der Architekten die Entwicklung der Fachzeitschriften, die einen besonderen Schub durch den Aufschwung des Wettbewerbswesens nach Beschluss der ersten Wettbewerbsordnung 1868 erfuhr. Heute erfolgt mit wachsender Geschwindigkeit der Ausbau entsprechender Informationsangebote im Internet. Zum anderen schufen sich die Architekten mit den Festschriften für ihre Generalversammlungen seit 1874 wichti-



Gründer der bedeutenden Architekturverlage, Wilhelm Ernst und Ernst Wasmuth (Verlagskataloge).

ge Standarddokumentationen zum Bauwesen in den jeweiligen Gastgeberstädten – zumeist unter dem Titel „... (Tagungsort) und seine Bauten“. Sie begründeten damit heute noch fortgesetzte Publikationsreihen (z.B. für Berlin, Hamburg, Köln) und darüber hinaus die Tradition der Architekturführer, die inzwischen in populärer Form zu voller Blüte gelangt sind.

Die achtziger Jahre wurden zur Gründerzeit von Architekturmuseen, -zentren, -galerien und -foren, von Institutionen, mit denen das Nachdenken und der Austausch über Architektur- und Städtebaufragen gefördert wird: durch Ausstellungen, wissenschaftliche Erschließung und Archivierung von Sammlungen, Werkstätten, öffentlichen Diskussionen, Publikationen sowie den Aufbau von Bibliotheken und Datenbanken. Darüber hinaus machen die Berufsverbände mit Sonderveranstaltungen in größerem Rahmen auf Architekturfragen aufmerksam („Tage der Architektur“, „Architektur-Quartett“). Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld zur Popularisierung von Architektur und Städtebau sowie zur Nachwuchsförderung bilden die Preiswettbewerbe. Mit der Prämierung von vorbildlichen und zukunftsweisenden Lösungen sollen öffentliches Qualitätsbewusstsein geweckt und in diesem Sinn Baukultur gefördert werden.

Sowohl die Planungs- als auch die Umsetzungsphasen von Architektur- und Städtebauprojekten werden außerdem als Anlass für multimediale Inszenierungen und teilweise spektakuläre Informationsveranstaltungen genutzt. Inszenierungen und Aktionen zu städtebaulichen Großprojekten sind offenbar dann besonders erfolgreich, wenn sie Information und Aufklärung, Spektakel und Authentisches miteinander verbinden. Dann werden sie zu Orten kollektiver Wahrnehmung und er-

zeugen lokales Selbstbewusstsein. Dies wurde besonders bei der Berliner Info-Box deutlich, die 1995 am Berliner Potsdamer Platz unter dem Motto „Heute die Stadt von morgen sehen“ eröffnet und zum Publikumsrenner wurde. Zwar ist der als temporäre Architektur angelegte Bau inzwischen abgerissen, doch gibt es in mehreren Städten Nachfolgebauten mit vergleichbaren Funktionen.

### Gestaltungsprozesse zwischen Reglement und Dialog

Für den Bau schöner Städte zu sorgen – diesem Ziel fühlten sich Staat und Gemeinde schon immer verpflichtet. Im absolutistischen Zeitalter wurden Landesfürsten zur treibenden Kraft im systematischen Stadtausbau und knüpften das Recht zum Bauen häufig an spezielle Bauordnungen. In der Phase der Aufklärung aber nahm die Bürgerschaft Beschränkungen der Baufreiheit durch die Obrigkeit nicht mehr hin. Abgesehen von der baupolizeilichen Verpflichtung, zur Gefahrenabwehr und bei drohender „grober“ Verunstaltung gegen ein Bauvorhaben einzuschreiten, bleibt von jeher umstritten, inwieweit eine Behörde berechtigt ist, sich um künstlerische Belange zu kümmern. Im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts schufen Bundesstaaten und Gemeinden rechtliche Voraussetzungen für eine aktive Baupflege und die künstlerische Förderung des Städtebaus. Insbesondere die wachsende Anhängerschaft von Heimatschutz und Wohnungsreform engagierte sich fortan für die Aufklärung von Laien und Bauschaffenden in (städte)baukünstlerischen Fragen und kämpfte in den expandierenden Städten gegen eine um sich greifende Bauwillkür. Bauberatung galt als „Akt der Wohlfahrtspflege“.

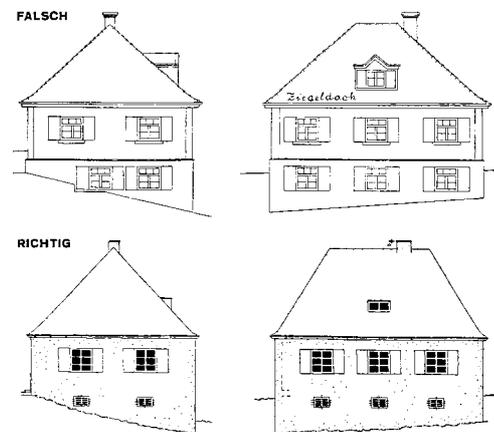
Gestaltungsbeiräte oder -kommissionen als Gremien, die zwischen Beratung und Kontrolle agieren, stehen in der Tradition



Die „beliebte rote Kiste“ Info-Box in Berlin 1996 (Nishen Kommunikation, Berlin).



Erfolg der Hamburger Baupflege beim Neubau der Kontorhäuser: Staffelgeschosse statt durch Büros aufgerissene Dachflächen, z.B. beim Chilehaus (1922-1924) von Fritz Höger (Staatsarchiv Hamburg).



Bauberatung durch den Bayerischen Verein für Heimatschutz (aus: Erdmannsdorfer, Bauberatung für Siedlung und Eigenheim).

der Sachverständigenkommissionen, die Anfang des 20. Jahrhunderts der Baupolizei zur fachlichen Absicherung dienten, nachdem diese Aufgaben im Rahmen des Denkmal- und Ortsbildschutzes sowie der künstlerischen Lenkung bei Stadterweiterungsmaßnahmen übernommen hatte. In den sechziger und siebziger Jahren wurden zahlreiche Beiräte etabliert, teils begleitend zur intensiveren Anwendung von Gestaltungssatzungen, teils als Antwort auf die wachsende Forderung nach Partizipation. Eine Neubelebung erfuhr dieses Instrument Mitte der achtziger Jahre als Konsequenz auf Publizität und Erfolg des 1983 gegründeten und bis heute agierenden Salzburger Gestaltungsbeirats. Die Berufung von Beiräten macht allerdings nur dann Sinn, wenn Verwaltung und Politik wirklich professionell beraten werden wollen und sich an die Empfehlungen des Gremiums auch gebunden fühlen.

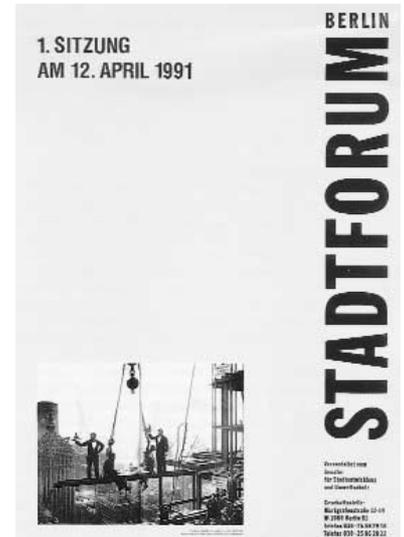
Der historische Meinungsstreit zum Thema Baukunst und Verrechtlichung erhitze die Fachgemüter nach 1945 unvermindert weiter. Die kommunale Baugestaltungspolitik wechselt nach wie vor zwischen Ansätzen der Gefahrenabwehr und der Wohlfahrtspflege. Die rechtssystematisch nicht abschließend definierte „positive Baupflege“ findet im Wege des Erlasses von örtlichen Bauvorschriften (Ortsstatuten) statt. Die Gemeinden nutzen dieses Instrument unterschiedlich intensiv, um aktiv und durch Gemeinderatsbeschluss legitimiert in die Gestaltung des Ortsbildes einzugreifen. Konflikte und Streitigkeiten resultieren aus dem Grundproblem, dass es weder ein konsensfähiges ästhetisches Ideal noch einen unumstrittenen ästhetischen Kontrolleur gibt und zudem architektonische und städtebauliche Moden auch noch häufig wechseln.

Mit den neunziger Jahren wächst die Bedeutung von offenen und dialogorientierten Planungsprozessen. Davon zeugen vielerorts eingerichtete neue (informelle) Gremien und Verfahren zur Organisation von Planungsöffentlichkeit: beispielsweise Runde Tische, Werkstätten, Bürger- und Stadtteilkonferenzen, Marktplätze und Stadt(teil)-foren. Motiviert durch Erfahrungen mit dem Berliner Stadtforum haben sich in mehreren Städten Stadt(teil)foren konstituiert. Sie fungieren als Plattformen für eine neue Kultur der Auseinandersetzung über Gestaltungs- und Entwicklungsfragen, die hier zwischen Politik, Verwaltung, Fachwelt und Öffentlichkeit verhandelt werden. In Zusammensetzung, Themenwahl sowie der Gründlichkeit ihrer Vorbereitung und Auswertung sind Erfolg oder Misserfolg der Foren angelegt. Auch ist nicht zu übersehen, dass mit zunehmender Entfernung

vom konkreten Bau- und Planungsgeschehen das öffentliche Interesse erlahmt.

### Das Wettbewerbswesen im Nachkriegsdeutschland

Verglichen mit dem historischen Wettbewerbswesen bis 1945 hat die Akzeptanz des Verfahrensreglements nach dem Zweiten Weltkrieg in der Bundesrepublik erheblich an Stabilität gewonnen. Während in den acht Jahrzehnten seit Inkrafttreten der ersten Wettbewerbsordnung (1868) in Zeitabschnitten von vier bis maximal 14 Jahren das jeweils gültige Regelwerk überarbeitet und veränderten Bedingungen angepasst wurde, hatten die Grundsätze und Richtlinien für Wettbewerbe (GRW) 1952/54 als erste Nachkriegswettbewerbsordnung immerhin 25 Jahre Bestand, bis sie mit Erlass der GRW 1977 novelliert wurden. Die DDR berief sich erstmals 1957 auf eine eigene Wett-

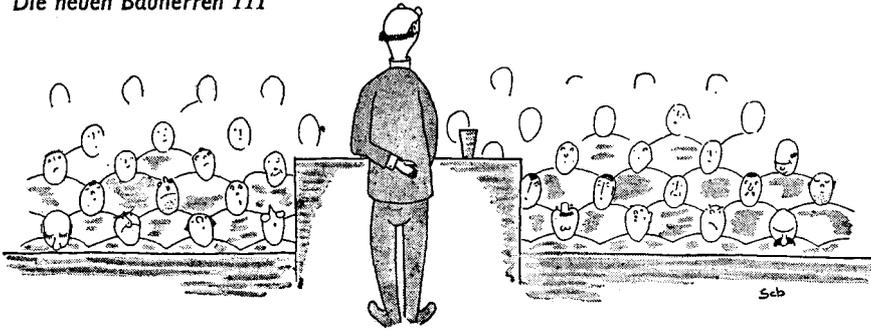


Einladung zum ersten Stadtforum.



Stadtforum Berlin 1992, Stadtentwicklungsforum Hamburg 1993 (Fotos: Davidt Brandt, Egbert Kossak).

Die neuen Bauherren III



„... hat die Stadtverwaltung beschlossen, auch diesmal an Stelle von Neubauten sechs weitere Städtebauwettbewerbe zu finanzieren ...“

Karikatur zu den Aufbauwettbewerben („Neue Bauwelt“, H. 33/1948).

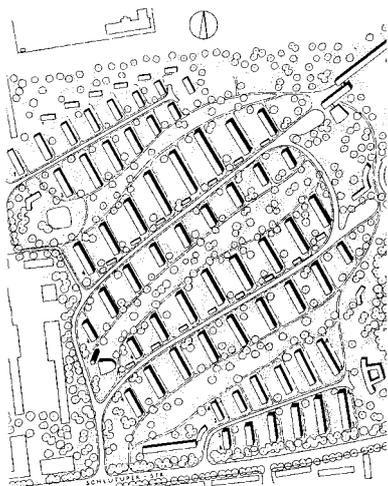
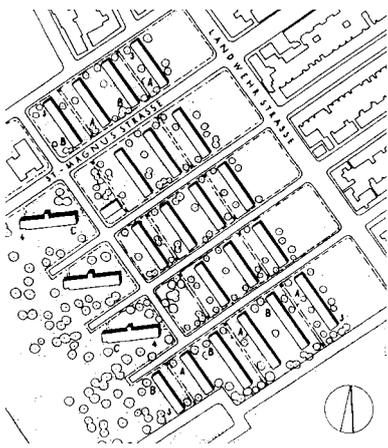
bewerbsordnung mit Nachfolgeregelungen in den Jahren 1965, 1970 und 1983. Nach der Vereinigung wurden die Neuen Bundesländer in das westdeutsche Wettbewerbswesen auf Basis der GRW 1977 eingebunden.

Um die Bevölkerung nach dem Krieg für den Aufbau zu begeistern, bedienten sich viele Städte des Wettbewerbsverfahrens und damit eines Instruments, das sich seit mehr als einem Dreivierteljahrhundert bewährt hatte. Die städtebaulichen Wettbewerbe der vierziger Jahre, bei denen teilweise auch die Bevölkerung aufgefordert war, Vorschläge einzureichen oder die professionellen Entwürfe mitzubeurteilen, dienten als Plattform der Richtungskämpfe zwischen radikaler Neugestaltung und traditionsgebundenem Wiederaufbau. In Fachkreisen erlangten die städtebaulichen Wettbewerbe für Kiel (1947) und Hannover (1948) besondere Beachtung. Sie galten wegen ihrer Orientierung am modernen Städtebau als besonders fortschrittlich. Bei den Wettbewerben zum Kleinwohnungsbau waren erstmals 1947 auch Bauunternehmen zur Teilnahme aufgefordert. Ende 1949 ging man sowohl beim 1. Constructa-Wettbewerb als auch bei den Wettbewerben der ECA (Economic Cooperation Administration) in 15 Städten (1951) mit der Teilnahmekopplung von Architekten und Bauunternehmen noch einen Schritt weiter und führte eine Neuerung ins Verfahren ein, die bis heute Bestand hat: Architekten und Unternehmen bilden Arbeitsgemeinschaften und legen Gestaltungsvorschläge mit verbindlichen Durchführungsaussagen und Kostangaben vor.

Die deutsche Teilung bestärkte Verselbstständigungstendenzen der Architektur- und Städtebauentwicklung. Ost- und Westteil der Viersektorenstadt Berlin wetteiferten im Zeichen des Kalten Krieges beim (Wieder-)Aufbau der Stadt um das Neue Berlin und nutzten Architektur und Städtebau als Bedeutungsträger der politischen Programmatik, obwohl es in den grundlegenden

Tendenzen durchaus vergleichbare Auffassungen gab. Beide Seiten kämpften für die Überwindung der Mietskasernenstruktur, strebten Rationalisierung in der Bauproduktion an und förderten einen Massenwohnungsbau, bei dem das Verhältnis von Gebäude zur Straße aufgelöst war. Als Reaktion auf die große Resonanz zum Ostberliner Wettbewerb für die Stalinallee (1951) und seine Bauergebnisse bemühte sich die Westseite um (internationale) Aufmerksamkeit für die Neugestaltung des Hansaviertels (1953). Beim Wettbewerb zum Fennpfuhl-Gebiet in Ost-Berlin (1956) agierte das vorerst letzte gesamtdeutsch besetzte Preisgericht.

Beide Seiten engagierten sich auch für den Aufbau der „Hauptstadt“ Berlin. Beim westlichen Wettbewerb „Hauptstadt Berlin“ (1957) wurde das in Ostberlin gelegene Zentrum ohne Legitimation mit zur Disposition gestellt, was ebenso wie die eher restriktive Beteiligungspolitik gegenüber den östlichen Fachverbänden west-östliche Konflikte zur Folge hatte. Während dieser Wettbewerb folgenlos und damit planerische Fingerübung blieb, stand der „Ideenwettbewerb zur sozialistischen Umgestaltung des Zentrums der Hauptstadt der DDR, Berlin“ (1958) hinsichtlich seiner Realisierungschancen politisch und ökonomisch auf sichereren Füßen. Hier dienten die Entwürfe als Grundlage für den Ausbau des Ostberliner Zentrums.



„... vom Zeilenbau beherrscht“, Entwürfe zu den ECA-Wettbewerben für Bremen von Werner Hebebrand, Walter Schlempp und Günther Marschall und für Lübeck von Hans Bernhard Reichow (aus: Wandersleb/Schoszberger, Neuer Wohnungsbau, Ravensburg 1952).



Wettbewerbe im Kalten Krieg in Berlin: Vizepräsident der Deutschen Bauakademie Edmund Colleln am Modell der Bebauung der Stalinallee (1952), Bundespräsident Theodor Heuss am Modell für das Hansaviertel (1956), (Institut für Regionalplanung und Stadtforschung Erkner, Landesarchiv Berlin).



## Differenzierung konkurrierender Verfahren wie Entwurfswerkstätten, offene Gutachten, kooperative Wettbewerbe

Mit dem gesellschaftspolitischen Umbruch Ende der sechziger Jahre gerieten auch die Routinen einer weitgehend hinter verschlossenen Türen betriebenen Bau- und Stadtplanung ins kritische Blickfeld. Von vielen Seiten wurden energisch Forderungen nach Rationalisierung und Demokratisierung von Planungs- und Entscheidungsprozessen erhoben; Verbesserungen im Wettbewerbswesen erhoffte man sich vom verstärkten Einsatz quantifizierender Bewertungsmethoden, basisdemokratischer Verfahrensansätze und gezielter Öffentlichkeitsarbeit. Nutzwertanalysen zur systematischen Entscheidungsvorbereitung gewannen im Rahmen von Architektur- und Städtebauwettbewerben an Bedeutung. Besondere fachliche Aufmerksamkeit galt zwei modellhaften Wettbewerben: dem „Dietzenbacher



IV. Bauforum „Hafencity“ in den Deichtorhallen in Hamburg 1989 (Foto: Egbert Kossak).



Aus einem Informationsfaltblatt zum Dietzenbacher Wettbewerb (1976).

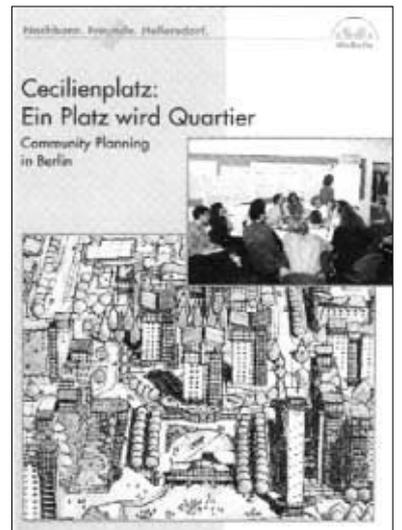


Medien-Bus zur Vermittlung von Wettbewerbsergebnissen zu den „Strategien für Kreuzberg“ 1977 (aus: von Tiedemann u.a., Bürgerbeteiligung und Stadterneuerung, Bonn-Bad Godesberg 1980).

Modell“ (1976), ein Verfahren, bei dem die engagierte kommunalpolitische Entscheidungsvorbereitung im Vordergrund stand, und den „Strategien für Kreuzberg“ in Berlin (1977), eine Art programmatischer Wettbewerb mit intensiven Bemühungen um die Aktivierung der Bürgerschaft zur Beteiligung an den Planungs- und Entscheidungsprozessen.

In den achtziger Jahren führten die komplexeren städtebaulichen Aufgaben, eine wachsende Aufgeschlossenheit gegenüber ästhetischen Qualitäten sowie das gewandelte Planungsverständnis zu offeneren und flexibleren Strategien, die eine weitere Differenzierung von konkurrierenden Verfahren nach sich zogen. Entwurfsseminare, Planungswerkstätten, Bauforen wurden und werden dazu eingesetzt, in kreativer Ideenkonkurrenz auch unkonventionelle Lösungen zur Diskussion zu stellen. Entwurfs- und Planungswerkstätten bieten einen eher informellen Rahmen, um in direkter Auseinandersetzung mit dem Ort Ideenreichtum zu generieren, einen breiten Fundus an auch experimentellen Entwurfsvarianten zu produzieren und zur Diskussion zu stellen. Nicht zu unterschätzen ist der Beitrag zur sachlichen Fundierung in Konfliktsituationen, wie das beispielsweise beim Hofgartenseminar in München (1986) und bei der Essener Perspektivenwerkstatt (1999) der Fall war.

Im Kosten- und flächensparenden Wohnungsbau erfuhr das Wettbewerbswesen anfang der achtziger Jahre eine weitere Belebung, vor allem mit kombinierten Wettbewerben für die Teilnahme von Arbeitsgemeinschaften aus Architekten/Planern und Bauunternehmen. Auch als Folge der Qualitätsdebatte zum Wohnungsbau banden manche Bundesländer die



Broschüren zu Community-Planning-Verfahren in Berlin und Essen.

Vergabe von Fördermitteln an die Durchführung konkurrierender Planungsverfahren. Vor allem im Rahmen der Internationalen Bauausstellungen in Berlin und der Emscherzone wurden Wohnungsbauwettbewerbe und das „Entwerfen in Alternativen“ besonders gefördert.

Diskursive und kooperative Verfahren haben mit zunehmender Komplexität der Aufgaben an Bedeutung gewonnen – sowohl bei öffentlichen als auch privaten Bauherrn. Nicht nur die inzwischen hohen Teilnehmerzahlen, sondern auch schlechte Erfahrungen mit zu früh veranstalteten Wettbewerben und grundsätzliche Bedenken hinsichtlich deren Leistungsfähigkeit haben bewirkt, dass offen ausgeschriebene Wettbewerbe nicht mehr die Regel sind, eine Entwicklung, die wegen der damit verbundenen Benachteiligung „junger“ Büros, wegen Nichtbeachtung der Wettbewerbs- und der Honorarordnung auf Widerspruch bei den Berufsverbänden stößt. Die Auswahl der aufgabenadäquaten Verfahrensform erweist sich heute als Schlüsselfrage. Deutlich zeigt sich, dass Seminar- und Werkstattverfahren ebenso wie Wettbewerbe ihre Wirksamkeit am besten dann entfalten können, wenn sie in übergreifende Konzepte – wie unter anderem bei der Wiedergründung der Kasseler Unterneustadt (1990 und Folgejahre) oder beim Verfahren für die Messestadt München-Riem (1991 und Folgejahre) – eingebunden sind.

### Streitpunkte zum Wettbewerbsprozedere und Verfahren am „Nerv der Planungskultur“

Eine Betrachtung des formalisierten Wettbewerbswesens seit seinem Beginn zeigt eine erstaunliche Kontinuität der Konfliktpunkte: Mängel der Wettbewerbsvorbereitung und des Programms, Entscheidungsschwächen von Preisgerichten und unzulängliche Urteilsbegründungen, unbefriedigende Auswahlverfahren bei beschränkter Teilnehmerschaft, Unterlaufen von Regeln und Umsetzungsdefizite. Nicht nur Verunsicherungen durch die Öffnung des europäischen Marktes und die zögerliche Umsetzung der Dienstleistungsrichtlinie, die vielfach umstrittene Wettbewerbsverfahren zur Folge hatten, sondern auch Verfahrensmängel bei spektakulären Wettbewerben in Berlin haben das Wettbewerbswesen der neunziger Jahre in Misskredit gebracht. Wettbewerbskultur und Verfahrensmoral mussten wiederholt angemahnt werden. Als Kernproblem werden neuerdings Zugangskonditionen und Auswahlverfahren bei Wettbewerben mit beschränkter Teilnehmerschaft diskutiert. Die Auswahlverfahren sind weit weniger transparent angelegt als die Wettbewerbsverfahren selbst. Bemän-

gelt wird vor allem, dass die Auswahl nicht an die Beurteilung zum Beispiel von skizzenhaften Lösungsvorschlägen zur Wettbewerbsaufgabe gebunden ist, sondern allein auf das Renommee und die Referenzen der Büros gesetzt wird.

Dennoch bleiben die hinlänglich bekannten Aktivposten von Wettbewerben, auch wenn sie nicht immer ausreichend genutzt werden. Zu den Pluspunkten zählen im Vorfeld der Zwang zu präziser Aufgabenformulierung und zur Klärung von Rahmenbedingungen, frühzeitige Verabredungen über anzulegende Bewertungskriterien, systematische Vorprüfung der eingereichten Entwürfe (oder bei mehrstufigen Verfahren der Entwurfsideen), anschauliche Vergleichsmöglichkeiten zwischen Lösungsvarianten und damit Unterstützung der Urteilsfindung. Außerdem gewinnen Projekte und Gestaltungsfragen durch Wettbewerbe häufig an Publizität. Im positiven Fall ergibt sich daraus ein Doppelleffekt: einerseits Werbung für Architektur und Städtebau, andererseits Imagegewinn und Reputation für die Entwurfsverfasser.

Wettbewerbe eignen sich aber nicht zur Klärung von Grundsatzfragen. Die Verfahren sind überfordert, wenn ihnen die gestalterische Bewältigung ungelöster gesellschaftlicher Probleme aufgebürdet wird. Derartige Konflikte verdichten sich vor allem in zwei Handlungsfeldern, die den „Nerv der Planungskultur“ treffen:



Nicht realisierte Wettbewerbsresultate zur Präsentation Deutschlands auf Weltausstellungen: EXPO-Pavillon für Sevilla von Fritz Auer und Carlo Weber, Expo-Pavillon für Hannover von Florian Nagler (Bestand Büro Auer + Weber, Büro Nagler)

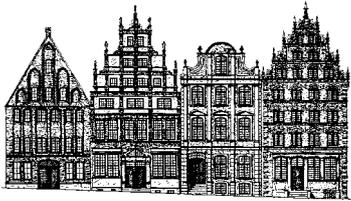


ANZEIGE

# BREMER!

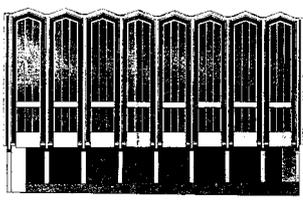
Was hat ein einziger Aufruf in den Zeitungen in drei Tagen erbracht?  
Für unseren Vorschlag: Wiederaufbau historischer Giebelhäuser am Marktplatz

stimmten  
spontan  
**52 889**  
Bremer!



Für den Entwurf des Herrn Wassili Luckhardt

stimmten  
**2064**



2303 sandten ungültige Stimmen.

**Wir fragen Sie:**  
Darf ein einziger Mann mit einer kleinen Zahl von Beratern über das Gesicht unseres weltberühmten Marktplatzes für die nächsten Jahrhunderte entscheiden und bestimmen?

BRÉMISCHE GESELLSCHAFT LÜDER VON BENTHEIM E.V.

Konflikt über die angemessene Repräsentation der Bremer Bürgerschaft, Anzeige der Lüder-von-Bentheim-Gesellschaft gegen den Entwurf von Wassili Luckard 1961 (Staatsarchiv Bremen).

zum einen der baulich-räumlichen Repräsentation von Nationalität, Demokratie und Stadtöffentlichkeit, zum anderen den Umgang mit dem kulturellen Erbe und mit „Geschichte vor Ort“. Hier boten und bieten vor allem drei Aufgabenbereiche Anlässe für den Disput: die Rekonstruktion (teil-)zerstörter Bauwerke und Ensembles, die planerische Behandlung von geschichtsbelasteten Orten sowie die Suche nach Ausdrucksformen für Gedenken, Mahnen und Erinnern. Die Verfahren – seien es Wettbewerbe, offene Gutachten oder Werkstätten – müssen scheitern, wenn die gesellschaftliche Grundhaltung zum Thema noch offen ist. Ohne Zweifel tragen sie auch im Scheitern zur Klärung der Aufgabe, zur Positionsbestimmung bei Auslobern und Öffentlichkeit sowie zur Lösungsfindung bei – doch geschieht dies zu Lasten und auf Kosten der Wettbewerbsteilnehmer.

### Aktuelle architektur- und städtebaupolitische Herausforderungen

Die öffentliche Diskussion über Architektur und Städtebau, über Planen und Bauen erhielt – nicht zuletzt durch die im Oktober 2000 auf Bundesebene angestoßene „Initiative Baukultur“ – wieder Auftrieb. Der Ende 2001 vorgelegte „Statusbericht Baukultur in Deutschland“ wird 2002 im Deutschen Bundestag diskutiert werden, der Weltkongress „Ressource Architektur“ findet erstmals in Deutschland statt (im Juli 2002 in Berlin). Doch im Vergleich zu anderen europäischen Staaten gibt es hierzulande hinsichtlich architektur- und städtebaupolitischer Strategien deutlichen Nachholbedarf. Dies betrifft nicht nur eine klare gesellschaftliche Positionierung zur Bedeutung von Architektur und Städtebau, sondern auch ein Angebot von zentralen Institutionen und Orten, mit denen ein breites Interesse für Architektur- und Städtebaufragen geweckt und der öffentliche Dialog aktiviert werden können.

Drei zentrale Handlungsfelder lassen sich aus der Untersuchung ableiten:

- Seit längerem schon findet im Bau- und Planungsbereich ein vehementer Rollen- und Funktionswandel der Akteure (Architekten, Planer, Bauherren – Frauen wie Männer – gleichermaßen) statt, der europaweit in unterschiedlichen Geschwindigkeiten vollzogen wird. Die Debatte zum veränderten Rollenverständnis in den Professionen Architektur und Planung verweist auf zusätzliche Anforderungen, die ebenso die Kompetenzen wie das generelle Wissen betreffen, darüber hinaus auf neue Akteurskonstellationen zur Bewältigung der stadtbaukulturellen Herausforderungen.



Probleme mit der Umsetzung von Wettbewerbsergebnissen: stillgelegte Baustelle für das Ausstellungsgebäude „Topographie des Terrors“ im Januar 2002 und Gelände für das Holocaust-Denkmal mit Probestelen im Dezember 2001 (Fotos: Wolf-Christian Strauss).



- Die meisten traditionellen gestaltungsorientierten Verfahren erweisen sich auch heute noch als wirksam und nützlich – vorausgesetzt sie werden aufgabenadäquat eingesetzt. Für ihre Handhabung haben sich bewährte Routinen herausgebildet. Darüber hinaus aber erfordert die Lösung der neuen komplexeren städtebaulichen Aufgaben Verfahrensinnovationen und offensives Verfahrensmanagement: Die integrative Funktion der Verfahren muss gestärkt werden (interdisziplinäre Beteiligung, Einbindung aller wichtigen Akteure, Berücksichtigung des gesamten Prozesses einschließlich Planungs- und Umsetzungsphase, Beachtung gesamtstädtischer und regionaler Zusammenhänge).
- Kultivierung und Intensivierung der öffentlichen Auseinandersetzung über Qualitätsstandards für die Gestaltung und Entwicklung der Stadt schaffen erst die Basis für eine gesellschaftliche Verständigung über Stadtbaukultur. Dies setzt bürgergesellschaftliches Engagement und kollektiven Gestaltungswillen voraus. Nötig ist aber auch, eine tragfähige Infrastruktur zur Vermittlung, Präsentation und Veröffentlichung von Entwürfen und Visionen für Stadt und Region aufzubauen, die unter anderem eine Organisation des Wissenstransfers und Erfahrungsaustausches (national und international) ermöglicht.

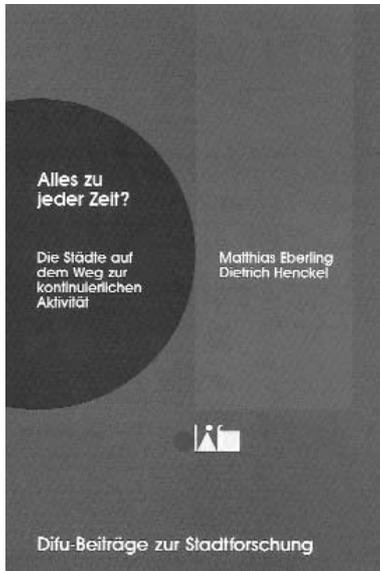
#### Weitere Informationen:

**Dr. Heidede Becker**  
**Telefon: 030/39001-298**  
**E-Mail: h.becker@difu.de**

**Bestellung:**  
**siehe Bestellschein**

# Alles zu jeder Zeit?

## Die Städte auf dem Weg in die kontinuierliche Aktivität



Die Stadt, die niemals schläft ist ein Mythos des 20. Jahrhunderts, der mittlerweile sogar von der Werbewirtschaft genutzt wird. Normalerweise fallen einem dabei Städte wie New York, Tokio, Paris oder das Berlin der 20er Jahre ein.

Bereits seit einigen Jahren sind die Rastlosigkeit heutiger Gesellschaften sowie die Eroberung und Ökonomisierung bisher kaum genutzter Zeitareale zu einem viel beachteten Thema geworden. So wie die Erdoberfläche Stück für Stück entdeckt, erobert, vermessen, verteilt und verkauft wurde, so wird auch die Zeit nach und nach erobert und mit Aktivitäten gefüllt. Hierbei stehen die Nacht und das Wochenende, bisher erklärte Ruhephasen, im Vordergrund. Vor allem in den großen Städten manifestiert sich dieser Entwicklungsprozess. Die Stadt erscheint immer mehr als Nonstop-Gesellschaft, als kontinuierlich aktiver Wirtschafts- und Lebensraum.

Auslösende Faktoren für die zeitliche Ausdehnung von Aktivitäten sind die Anpassung von Arbeits- und Betriebszeiten an Auftragsschwankungen, die Ausdehnungstendenzen im Bereich der Betriebs- und Öffnungszeiten sowie die zunehmende internationale Vernetzung von Märkten und Betrieben. In der Folge individualisieren sich die Zeitmuster und differenzieren sich innerhalb der Gesellschaft weiter aus, was wiederum den Druck auf eine weitere zeitliche Entgrenzung in Handel, Dienstleistungsbereich und weiteren Bereichen erhöht. Mit jeder weiteren Drehung dieser Verursachungsspirale verändern sich kollektive Rhythmen wie der Wechsel von Arbeitstag und Feierabend, von Arbeitswoche und Wochenende.

Die Phänomene dieser Ausdehnung lassen sich praktisch überall beobachten: Zum einen sind es Betriebe, in denen abends, nachts und am Wochenende – ob im klassischen Schichtbetrieb des produzierenden Gewerbes oder in neuerer Zeit immer häufiger auch in Dienstleistungsbereichen, etwa der Softwareentwicklung – gearbeitet wird und die darum Bereitschafts- und Reparaturdienste, Verpflegung und Entsorgungsleistungen benötigen. Zum anderen sind es die Bürger, deren Nachfrage nach Kultur und Unterhaltung, nach Lieferpizza und Bankauskünf-

ten immer tiefer in die Nacht und das Wochenende hineinreicht. Beide Bereiche erzeugen zusammen – bezogen auf den Tag und die Woche – eine Tendenz zu „24/7-Aktivitäten“, zum Nonstop-Betrieb. Außerdem wirken Polizei, Krankenhaus und Feuerwehr als öffentliche „Stand-by-Dienste“. Zwar wird auf diese Weise die Optionalität der Konsumenten in zeitlicher Hinsicht erhöht, die Arbeitszeitlagen der Produzenten, das heißt der Beschäftigten, verschlechtern sich jedoch. Nacht- und Wochenendarbeit werden von einem Spezifikum der Industrieproduktion und Teilen des öffentlichen Dienstes im Rahmen der Versorgungsinfrastruktur zu einem immer alltäglicher werdenden Dienstleistungsphänomen. Und jeder zu „atypischen“ Arbeitszeiten arbeitende Beschäftigte trägt nun mit seinem zeitlich verschobenen Nachfragepotenzial zur weiteren Ausdehnung von Angebotszeiten bei. Die Grenze zwischen Verursachern und Betroffenen der Ausdehnung liegt dann in ein und demselben Individuum.

Für die Kommunen bedeuten die Entstrukturierung sozialer Rhythmen und die Entwicklung zur kontinuierlich aktiven Gesellschaft, dass sich die Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger und der Betriebe verändern werden: Veränderte Nahverkehrstakte haben beispielsweise veränderte Arbeitszeiten in den Verkehrsbetrieben zur Folge, die Wohnqualität wird durch eine Deregulierung der Lieferverkehrszeiten gemindert, die Stadt kann sich in verschiedene Zeitzonen aufspalten, der Natur und den Menschen fehlen Erholungszeiträume wie Nacht und Wochenende. Ökonomische Aktivität in der Nacht lässt sich womöglich nicht mehr nur auf Gewerbegebiete beschränken (wie noch zu Zeiten der Konti-Schichtbetriebe im Stahl- und Chemiebereich), denn der Wandel zur Dienstleistungsgesellschaft bedeutet, dass sich die großstädtischen Innenbezirke als Konsum- und Kulturzentrum für einheimische und auswärtige Stadtnutzer halten und behaupten können – inklusive zeitlich entgrenzter Nutzungen aufgrund von Rentabilitätsabwägungen.

Diesen Entwicklungstendenzen ist das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) in einer städtevergleichenden Untersuchung, wobei Fallstudien in den Städten Berlin, Frankfurt/Main und Wien durchgeführt

wurden, nachgegangen. Diese Städte wurden auf ihrem Weg in die rund um die Uhr aktive Gesellschaft analysiert. Neben intensiven Literaturstudien, sekundärstatistischen Analysen und Auswertungen von Daten rhythmusrelevanter Bereiche wie Polizei, öffentlicher Personennahverkehr und Energieversorgung lag der Schwerpunkt des Untersuchungsansatzes auf qualitativer Empirie. So wurden rund 100 Expertengespräche in der Kommunalpolitik und -verwaltung, bei Verbänden, der Wissenschaft und in Unternehmen ausgewählter Branchen geführt.

Die empirischen Befunde zeigen, dass im Zuge der Deindustrialisierung während der letzten Jahrzehnte viele technische Gründe für Schicht- und Nachtarbeit (etwa in der Montanindustrie) entfallen sind. Mit der Tertiärisierung hätte also ein Rückgang dieser zeitlich atypischen Arbeitsverhältnisse eintreten müssen. Das Gegenteil war jedoch der Fall: Im EU-Durchschnitt haben alle Arbeitsformen, die auf Ausdehnung gerichtet sind, leicht zugenommen. Neben der zeitlichen Ausdehnung in formellen Arbeitsverhältnissen (Nacht-, Schicht- und Wochenendarbeit) ist auch eine Ausdehnung zu festzustellen, die durch Überstunden, neue Gleitzeitsysteme, Arbeitszeitkonten und anderes mehr ermöglicht wird. Die untersuchten Branchen – wie die Finanzwirtschaft, die IuK-Technologien und -dienstleistungen (New Economy) sowie Handel und Freizeit- und Kulturangebote – tragen auf unterschiedliche Weise und in unterschiedlichem Ausmaß zu den Ausdehnungstendenzen bei.

Die Ausdehnung von Aktivitäten in die Nacht und ins Wochenende hin zur Kontinuität hat weit reichende Folgen für die soziale Organisation der Gesellschaft, die Wirtschaftsstruktur, die Umwelt und die räumliche Struktur. Eine besondere Rolle spielt bei den sozialen Folgen die Frage der gemeinsamen Zeiten, der sozialen Rhythmen und ihrer Koordination sowie der Zusammenhalt der Gesellschaft. Die zeitstrukturellen Veränderungen beeinflussen außerdem die Raumstrukturen, indem sich etwa Zonen kontinuierlicher Aktivität herausbilden.

Alle drei Fallstudienstädte weisen Ausdehnungstendenzen in den untersuchten Bereichen auf. Allerdings verteilen sich die Ursachen der Ausdehnung (betriebliche Veränderung, Strukturwandel, internationale Vernetzung des Unternehmens oder des Marktes, Veränderung der privaten Nachfrage usw.) von Stadt zu Stadt unterschiedlich. Damit ergeben sich auch sehr verschiedene Konstellationen. Frankfurt wird von der Finanzwirtschaft angetrieben, Berlin durch die Freizeit- und Konsumsprüche der Bewohner und Besucher sowie teilweise auch durch die New Economy, Wien folgt dem Trend gewissermaßen widerwillig und mit einigem zeitlichen Entwicklungsabstand. Unterschiede hinsichtlich der Ausdehnung von Aktivitätsmustern ergeben sich insbesondere in der Strategie: Während die deutschen Städte diesen Prozess auch als Herausforderung begreifen und aktiv begleiten, passt Wien sich eher passiv den Entwicklungen an.

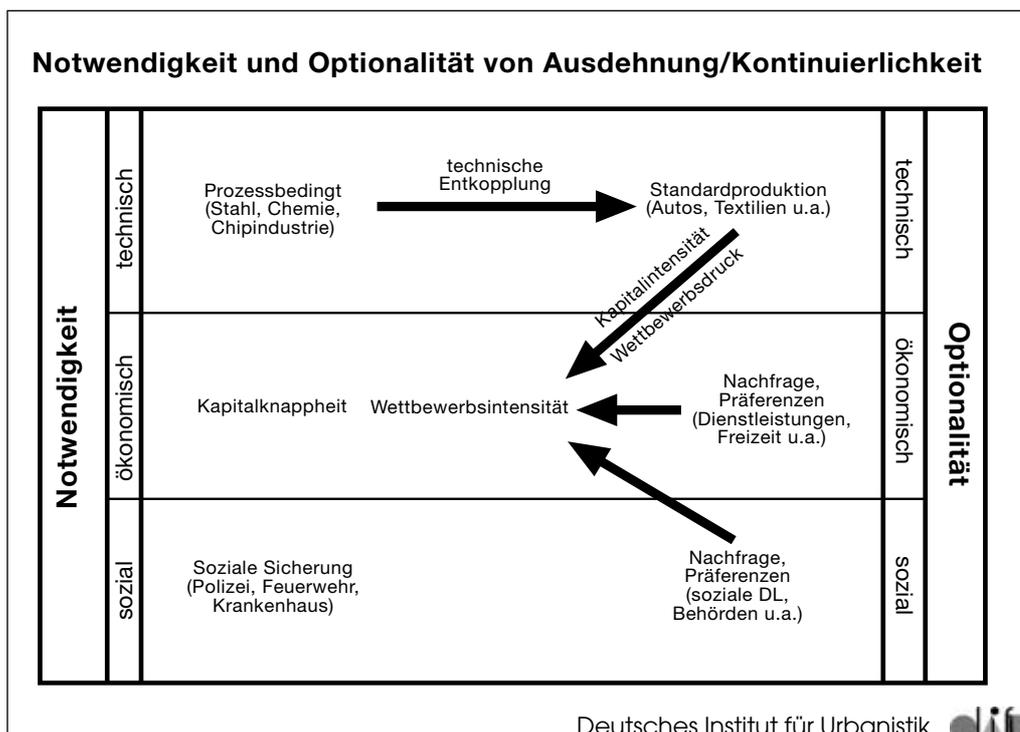
### Ansprechpartnertreffen 2002

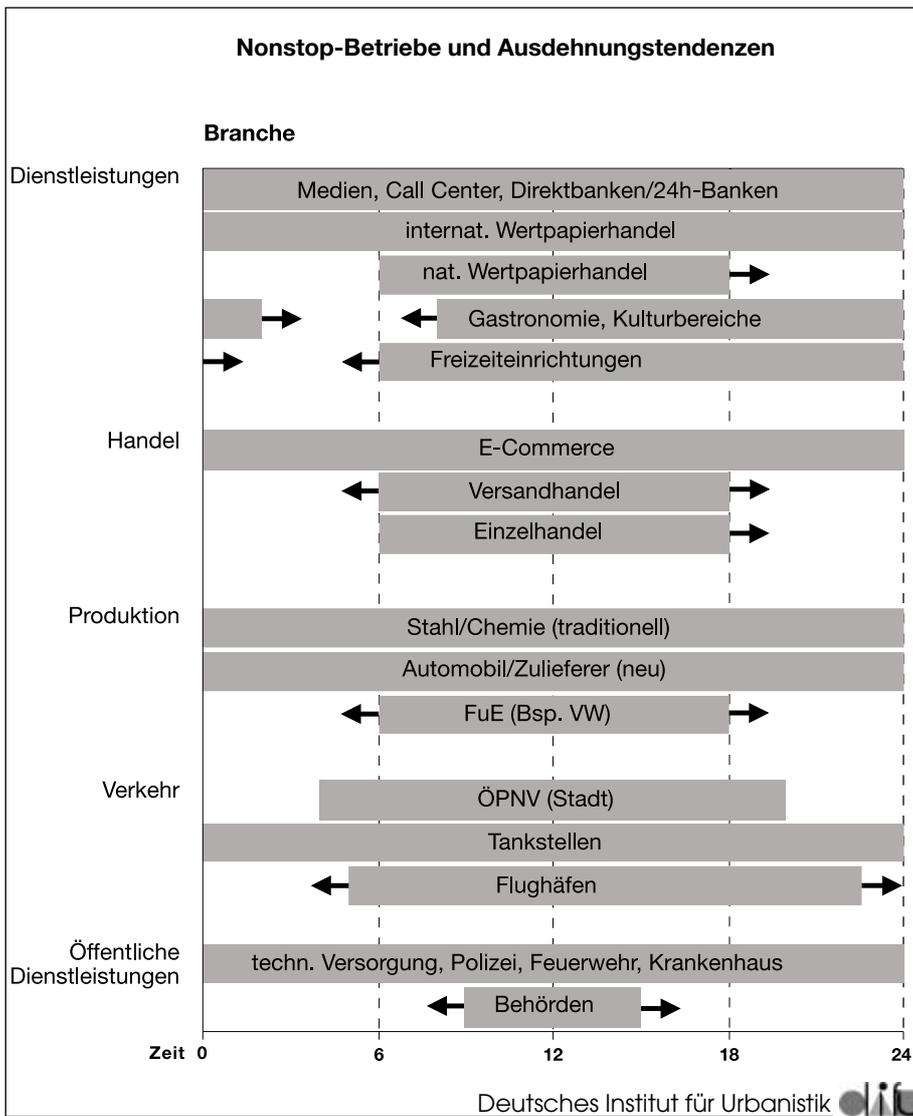
Das diesjährige Ansprechpartnertreffen des Deutschen Instituts für Urbanistik findet am 2. und 3. Dezember 2002 in der Stadt Osnabrück statt.

Die Einladungen an die Ansprechpartner und Ansprechpartnerinnen sowie das Programm werden im September verschickt.

### Weitere Informationen:

Difu-Pressestelle  
 Telefon: 030/39001-208  
 Telefax: 030/39001-130  
 E-Mail: presse@difu.de





Die zeitliche Ausdehnung von Aktivitäten ist auf Seiten der Unternehmen in erster Linie ökonomisch motiviert und nicht funktional (Erhaltung der öffentlichen Ordnung und Versorgung) oder technisch (bestimmte Produktionsbetriebe, z.B. Stahl und Chemie). Das heißt, die zeitlichen Angebotsfenster werden erweitert, um die Nachfrage zu stimulieren oder zu befriedigen. Eine moderate Ausdehnung durch Flexibilisierung und Tertiärisierung trifft die Mehrheit der Bevölkerung (in den Abendstunden und am Samstag), der Nonstop-Betrieb als Ausdehnung in die Nacht und das komplette Wochenende (einschließlich des Sonntags) betrifft nur eine Minderheit. Allerdings wird diese Minderheit größer, denn die einzelne Person arbeitet teilweise seltener am Wochenende, teilt diese Erfahrung aber mit immer mehr Personen. Zudem werden mit der Ausdehnung von Zeiten im Dienstleistungssektor auch neue Beschäftigtengruppen und andere soziale Schichten als bisher konfrontiert: Erweiterte Zeiten betreffen nicht nur Beschäftigte in bestimmten Produktionsbetrieben und im öffentlichen Dienst (Polizei usw.), sondern auch Angestellte im

Management und hochqualifizierte Arbeitskräfte.

Außerdem spielen Konsumwünsche, Nachfrage nach zusätzlichen Optionen bezüglich der Arbeitszeiten und die Gewöhnung an Verhaltensmuster zeitlich ausgedehnter Nachfrage durch die Medienangebote von Funk und Fernsehen, neuerdings auch durch das Internet, bei den Nachfragern eine wesentliche Rolle für Ausdehnungstendenzen.

Im internationalen Städtevergleich erweisen sich Metropolen wie New York, Tokio oder London als in relativ hohem Maße kontinuierlich aktiv, während die deutschen Fallstudienstädte solche Aktivitäten nur bedingt aufweisen und auf dem Weg in die Kontinuität noch nicht so weit vorangeschritten sind. Die Vernetzung zwischen den Städten über internationale Unternehmen und grenzüberschreitende Kooperationen bzw. internationalisierte Märkte hat in den drei Fallstudienstädten nur in geringfügigem Maße einen direkten Einfluss auf die zeitliche Ausdehnung von Betriebszeiten und Aktivitätsmustern, da im Regelfall auf die Zeitfenster der Unternehmen in der jeweiligen Zeitzone Rücksicht genommen wird. Das heißt, es gibt kaum wechselseitige Impulse zur Erweiterung, beispielsweise von Ansprechzeiten im Dienstleistungsbereich. Nur die Finanzwirtschaft wird in Zukunft wahrscheinlich einen globalen Nonstop-Betrieb etablieren.

Einer beliebigen Ausdehnung sind ohnehin Grenzen gesetzt. Zum einen kostet Arbeit zu ungewöhnlichen Zeiten die Unternehmen in der Regel mehr, weil sie Zuschläge bezahlen müssen, das heißt, die Ausdehnung muss betriebswirtschaftlich ertragreich sein. Zum anderen sind die Beharrungskraft von „Zeitinstitutionen“ wie Wochenende und Feierabend sowie die Rolle staatlicher Regulation als nicht gering einzuschätzen. In diesen Zusammenhang gehört auch die Bedeutung erkennbarer sozialer Rhythmen, um die notwendige gesellschaftliche Synchronisation nicht unmöglich oder zu aufwändig zu machen. Eine Grenze schließlich, die allerdings häufig überschritten wird, liegt im menschlichen Biorhythmus. Aufmerksamkeit und Reaktionsfähigkeit nehmen in der Nacht sehr stark ab. Es lässt sich nachweisen, dass die gesellschaftlichen Kosten von Unaufmerksamkeit infolge von Übermüdung sehr hoch sind (zahlreiche Großkatastrophen der letzten Jahrzehnte ereigneten sich nachts). Da diese Kosten aber in der Regel nicht von den Verursachern, den Betrieben, getragen werden, besteht ein Anreiz, sie systematisch zu vernachlässigen.

Gegenwärtig befinden wir uns in einem Übergang von eher starren und homogenen Zeitstrukturen zu flexiblen und heterogenen Strukturen, dessen Folgen gegenwärtig weitgehend individuell zu bewältigen sind. Nur eine Mischung zwischen verbindlichen und flexiblen Zeiten kann für komplexe Gesellschaften zu angemessenen Lösungen führen. Hierbei muss beachtet werden, dass die Chancen der Flexibilisierung von Arbeitszeiten und der Ausdehnung von Betriebszeiten nur genutzt werden können, wenn ein angemessener Bestand an kollektiven Zeiten gewährleistet ist und wenn die Kosten für Ausdehnung systematisch in Rechnung gestellt werden. Eine totale Nonstop-Gesellschaft wäre nur um den Preis sozialer Desynchronisierung und hoher gesellschaftlicher Folgekosten zu realisieren.

Die Debatte, mit welcher Zeitorganisation diese Balance herzustellen ist und welche Zeitorganisation wir in unserer Gesellschaft wünschen, steht erst am Anfang. Diskussionsgegenstand der politischen Akteure auf Bundesebene sind bestenfalls die Ladenöffnungszeiten. In einigen Bundesländern denkt man auch über verlässliche Schulbetreuungszeiten (Halbtagschule, Ganztagschule) nach. Es wäre jedoch sinnvoll, das komplexe Zeitgefüge einer Gesellschaft als Ganzes zu betrachten und sich darüber zu verständigen, wie ein Mindestbestand kollektiver Zeitinstitutionen erhalten werden kann. Neben dieser Sensibilisierung für die komplexe Vernetzung von Zeitstrukturen müssen auch konkrete Vereinbarkeitsprobleme gelöst werden. Gerade die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ist ein neuralgischer Punkt innerhalb der Zeitorganisation, insbesondere wenn man bedenkt, dass Frauen von atypischen Arbeitszeiten und Tätigkeiten in ausdehnungsaffinen Branchen überproportional häufig betroffen sind. Der entschieden vorangetriebene Ausbau von Kindertagesstätten, die flächendeckende Einführung der verlässlichen Halbtagschule, die Ausweitung von Ganztagschulkapazitäten, die steuerliche Entlastung für personenbezogene Dienstleistungen sind auf Bundes- und Landesebene wie auf kommunaler Ebene wichtige Elemente einer zeitsensiblen Politik.

Zeitsensible Politik hat auch räumliche Dimensionen: Die Verträglichkeit von Funktionen muss gesichert werden, um (funktional und zeitlich) gemischte Strukturen zu ermöglichen. Auch räumlich gilt es, die Optionalität zu gewährleisten – dies ist durchaus als Plädoyer für eine Vielfalt von Raum-Zeitzone in der Stadt zu verstehen. Die Instrumentierung für eine räumliche und raumzeitliche Gestaltung ist zum Teil erst noch zu entwickeln.

Langfristig sollten Chancen und Risiken der Ausdehnungstendenzen kritisch abgewogen werden. Ein Mindestbestand an kollektiven Rhythmen muss erhalten bleiben, die individuelle Vereinbarkeit von flexiblen Arbeitszeiten und verlässlichen Sozialzeiten ist zu fördern, einer Ausdehnung müssen Grenzen gesetzt werden – ohne dass die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und damit die Sicherheit der Arbeitsplätze darunter leidet. Diese Balance zwischen ökonomischem Erfolg und sozialer Nachhaltigkeit, zwischen sich ausdifferenzierenden Zeitmustern in den Betrieben und den zeitlichen Anforderungen der sozialen Netzwerke, muss immer wieder aufs Neue politisch erstritten und gestaltet werden.

#### Weitere Informationen:

**Prof. Dr. Dietrich Henckel**  
**Telefon: 030/39001-292**  
**E-Mail: henckel@difu.de**

**Bestellung:**  
**siehe Bestellschein**



# Kommunale Entwicklungspartnerschaften



Die Zusammenarbeit mit Entwicklungsländern und ihren Städten ist in Deutschland nichts Neues. Sie wird seit den 60er Jahren von unterschiedlichen Akteuren der öffentlichen wie auch der privaten Hand praktiziert: dem Bund, der laut Verfassung für Entwicklungspolitik und -zusammenarbeit zuständig ist, den Ländern, der kommunalen Ebene mit Städten und Gemeinden sowie einem breiten Spektrum von Akteuren des Privatsektors (von Wirtschaftsunternehmen über Kirchengemeinden bis zu Nicht-Regierungs-Organisationen (NRO)).

Die Aktivitäten dieser Organisationen und Institutionen erfolgen weitgehend unkoordiniert und unabgestimmt. Dies gilt auch für die Programme und Projekte der öffentlichen Hand: Staatliche Entwicklungspolitik und kommunale Entwicklungszusammenarbeit hatten bisher meist nur wenig miteinander zu tun. Die anhaltende Verstärkung in Entwicklungsländern wie auch der Kompetenzgewinn der dortigen Kommunen infolge nationalstaatlicher Dezentralisierungspolitiken führten allerdings dazu, dass Städten und ihren Aktivitäten in der Entwicklungszusammenarbeit (EZ) des Bundes in jüngerer Zeit wachsende Bedeutung beigemessen wird.

Dieser Relevanzgewinn der städtischen Ebene, eine nur knappe Finanzausstattung auf Seiten der staatlichen Entwicklungspolitik und ein zunehmendes Interesse staatlicher Akteure an einer Vernetzung und Effektivierung bestehender entwicklungspolitischer Aktivitäten veranlassen die Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) – als aber „Vorfeldorganisation“ des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit (BMZ) –, die nun vorliegende Studie in Auftrag zu geben. Dabei ging es zum einen um eine exemplarische Bestandsaufnahme des aktuellen Standes „kommunaler Entwicklungspartnerschaften“ und zum anderen um die Auseinandersetzung mit der Frage, ob und in welchen Aufgabenfeldern auf kommunaler Seite Interesse an einer engeren Kooperation mit den entwicklungspolitischen Akteuren des Bundes besteht.

**Zentrale Untersuchungsergebnisse**  
Rahmen gebend für die räumlichen und sektoralen Schwerpunktsetzungen partnerschaftlicher Aktivitäten sind zunächst die allgemeinen innen- und außenpolitischen Bedingungen und Entwicklungen. So standen in einer ersten, bis in die spä-

ten 60er Jahre reichenden Phase, Partnerschaften mit westlichen Nachbarstaaten im Vordergrund, die mit Zielen der Versöhnung und Völkerverständigung einhergingen. In den 70er und 80er Jahren zeigte sich dann im Kontext von De-Kolonialisierung und der Herausbildung unabhängiger Nationalstaaten in der südlichen Hemisphäre ein steigendes kommunales Interesse an Partnerschaften mit Städten in Entwicklungsländern. Mit dem Zusammenbruch der Sowjetunion und der sozialistischen Staaten in Osteuropa gewannen in den 90er Jahren Kommunen in diesen (Transformations-)Staaten zunehmende Relevanz als potenzielle Partnerstädte. Seit der in den 90er Jahren eingeleiteten West-Öffnung gilt dies auch für Städte in der Volksrepublik China. Rahmen setzend können jedoch auch spezifische kommunalpolitische Weichenstellungen sein, wie zum Beispiel der Ausbau der Stadt Bonn zu einem Zentrum für internationale Zusammenarbeit.

Zu den maßgeblichen Auslösern für die Einrichtung von Städtepartnerschaften mit Entwicklungsländern und Transformationsstaaten zählen neben persönlichen Kontakten und Präferenzen der politischen Stadtspitzen oder der für die kommunale Entwicklungszusammenarbeit (EZ) zuständigen Akteure, Anfragen ausländischer Städte, Initiativen von politischen bzw. bürgerschaftlichen Bewegungen oder einflussreichen Einzelpersonen sowie die Auflage von Förderprogrammen der Europäischen Union oder anderer Institutionen. Über entscheidungsrelevante Kriterien für die Auswahl von Partnerstädten verfügen allerdings nur wenige der untersuchten Städte.

Die von kommunaler Seite mit EZ und Partnerschaftsarbeit verbundenen Ziele sind in der Regel sehr allgemeiner Natur. Die Mehrzahl der Städte unterscheidet bei der Zielformulierung allerdings nach Zielgebieten. So haben Partnerschaften mit Städten in Transformationsstaaten „eine Öffnung nach Osten“ und „eine Versöhnung mit den östlichen Nachbarn“ zum Ziel. Bei Partnerschaften mit Städten in der VR China stehen Ziele wirtschaftlicher Art sowie ein multilateraler Erfahrungsaustausch im Vordergrund. Die Ziele, die mit Städtepartnerschaften in Entwicklungsländern verknüpft werden, reichen von der „Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen städtischer Bewohner“ über die „Bereitstellung humanitärer

Hilfe“, bis zur „Hilfe beim Aufbau demokratischer Strukturen“.

Die Aktivitäten der praktizierten Partnerschaften finden in den unterschiedlichsten kommunalen Aufgabenfeldern statt: von der Wirtschaft bis zur Kultur, von sozialen Fragen bis zu Umweltangelegenheiten.

Die Formen, die Partnerschaftsaktivitäten im Einzelnen annehmen, sind ungeachtet der unterschiedlichen Aufgabenfelder meist die gleichen: materielle und/oder finanzielle Unterstützungsleistungen; Erfahrungsaustausch, der von der einseitigen Beratung bis zu gegenseitigen Besuchen von Repräsentanten der Partnerstädte reichen kann; konkrete Kooperationsvorhaben zwischen öffentlichen und/oder privaten Akteuren der Partnerstädte sowie Maßnahmen zur Schulung bzw. Aus- und Weiterbildung von Vertretern ausländischer Partnerstädte.

Die Zuständigkeit für Entwicklungspartnerschaften sowie Partnerschaften mit Städten in Transformationsstaaten und der VR China liegt in den untersuchten Kommunen vielfach bei Dienststellen, die in unmittelbarer Nähe der Stadtspitze angesiedelt sind. Für Koordination und/oder Durchführung spezifischer fachlicher Aktivitäten sind in der Regel die jeweiligen Fachressorts der Städte und Stadtstaaten zuständig. Neben den Dienststellen der Verwaltung spielen in der kommunalen EZ auch eine Vielzahl verwaltungsexterner, häufig privater Organisationen und Institutionen eine maßgebliche Rolle. Zu diesen zählen Organisationen wie terre des hommes, Misereor oder das Deutsche Rote Kreuz; Freundschafts- und Fördervereine; Dritte- bzw. Eine-Welt-Initiativen; Netzwerke wie das Nord-Süd-Forum; Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung; Kammern und Verbände der gewerblichen

Wirtschaft; einzelne Unternehmen mit vielfältigen Aktivitäten sowie nicht zuletzt öffentlich-rechtliche Organisationen auf Bundesebene, unter denen die Carl Duisberg Gesellschaft (CDG) und die GTZ als Vorfeldorganisationen des BMZ eine besondere Rolle einnehmen.

Wer die Kooperationspartner in den ausländischen Partnerstädten sind und in welchem Ressort sie angesiedelt sind, hängt in starkem Maße von den jeweiligen Verwaltungsstrukturen ab. Ungeachtet dieser Besonderheiten liegen die Zuständigkeiten für Partnerschaftsarbeit in der Regel bei der jeweiligen Stadtspitze oder – wie hierzulande – bei Dienststellen in ihrer unmittelbaren Nähe.

Die Partnerschaften zwischen deutschen und ausländischen Städten basieren auf unterschiedlichen rechtlichen Grundlagen. Welche Form der rechtlichen Absicherung im Einzelnen gewählt wird, hängt maßgeblich von zwei Faktoren ab: der spezifischen Partnerschaftspolitik des deutschen Partners sowie dem Zielgebiet (Entwicklungsland, Transformationsstaat, VR China), dem die ausländische Partnerstadt zuzuordnen ist. Im Wesentlichen lassen sich folgende Formen der rechtlichen Absicherung unterscheiden: Partnerschaftsverträge, auf denen vor allem traditionelle Partnerschaften basieren; Partnerschaftsurkunden, die von manchen Städten parallel mit Partnerschaftsverträgen abgeschlossen werden; Kooperationsvereinbarungen, die als Vorstufe von Partnerschaftsverträgen fungieren; Erklärungen, die insbesondere von der Hansestadt Hamburg unterhalten werden sowie Projektverträge oder auch Ratsbeschlüsse. In einigen Städten kommen auch mehrere dieser Rechtsformen zum Einsatz (so beispielsweise in Bonn, München oder Stuttgart).

| <b>Aufgabenschwerpunkte nach Zielgebieten</b> |                         |                            |                                |                 |
|---|-------------------------|----------------------------|--------------------------------|-----------------|
| <b>Zielgebiete</b>                            | <b>Alle Zielgebiete</b> | <b>Entwicklungs-länder</b> | <b>Transformations-staaten</b> | <b>VR China</b> |
| <b>Aufgaben-schwerpunkte</b>                  | (n=62)                  | (n=33)                     | (n=20)                         | (n=9)           |
| Kultur  | 53                      | 29                         | 17                             | 7               |
| Soziales und Gesundheit                       | 48                      | 25                         | 19                             | 4               |
| Aus- und Weiterbildung                        | 39                      | 19                         | 14                             | 6               |
| Wirtschaft                                    | 39                      | 14                         | 16                             | 9               |
| Verwaltungshilfe                              | 38                      | 17                         | 16                             | 5               |
| Umwelt  | 25                      | 18                         | 6                              | 1               |

Deutsches Institut für Urbanistik 

**Weitere Informationen:**

**Dr. phil., Dipl.-Ing. Werner Heinz**  
**Telefon: 0221/3771-143**  
**E-Mail: heinz@difu.de**

**Dipl.-Geogr. Nicole Langel**  
**Telefon: 0221/3771-139**  
**E-Mail: langel@difu.de**

**Bestellung:**  
**siehe Bestellschein**

Die finanzielle Ausstattung der federführenden Dienststellen für Partnerschaftsaktivitäten weist deutliche Unterschiede auf. Diese resultieren aus der spezifischen Mittelallokation (zentral oder dezentral), dem Status der Stadt (Stadtstaat oder Kommune) und der jeweiligen Situation des Gesamthaushalts. In Städten bzw. Stadtstaaten, in denen die Mittel für Partnerschaftsaktivitäten zentral verwaltet werden, ist die Ausstattung der zuständigen Dienststelle in der Regel hoch. In Städten mit dezentraler Mittelallokation stehen hingegen für Partnerschaftsaktivitäten meist Mittel einzelner Fachbehörden zur Verfügung, die häufig weit über denen der federführenden Dienststelle liegen. Eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen neben den Leistungen der öffentlichen Hand auch Zuwendungen von privater Seite wie ehrenamtliche Tätigkeiten, Spenden Privater, Bereitstellung von Sachmitteln sowie Sponsoring von Seiten privater Unternehmen und Banken.

In mehreren Städten wird allerdings auf einen deutlichen, bereits in den 90er Jahren einsetzenden Rückgang der kommunalen Mittel für die Finanzierung partnerschaftlicher Aktivitäten hingewiesen. Folge dieser Entwicklung sind verstärkte Bemühungen, Mittel anderer Fördermittelgeber einzuzwerben. Hierfür kommen insbesondere die Länder, Bundesministerien wie das BMZ oder CDG und GTZ, aber auch die EU in Betracht.

Die Aktivitäten von Städten und Gemeinden im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit sind inzwischen – dies lässt sich zusammenfassend feststellen – in vielen Städten zu einem festen Bestandteil kommunaler Politik geworden. Aus der

Sicht kommunaler Akteure sind sie von Vorteilen: Sie sind meist kleinteilig konzipiert und damit den konkreten Bedingungen vor Ort angemessen, spontan und bedarfsorientiert realisierbar; unabhängiger von den spezifischen Konstellationen nationaler und internationaler Interessen als staatliche Entwicklungspolitik und durch eine Verzahnung von Innen- und Außenorientierung gekennzeichnet. Zudem erfolgen sie zwischen Akteuren der gleichen, das heißt der kommunalen Ebene. Diese spezifischen Vorteile wollen kommunale Akteure bei einer Inanspruchnahme externer Unterstützung auch weiterhin gewahrt wissen. Besonderer Wert wird daher darauf gelegt, die bisherige Selbstständigkeit und Unabhängigkeit von Kommunen bei Partnerschaftsaktivitäten durch die Kooperation mit externen/staatlichen Fördermittelgebern nicht zu gefährden.

In der Veröffentlichung werden diese Untersuchungsergebnisse detailliert belegt. Nach einem einleitenden Überblick über den Bedeutungsgewinn der Entwicklungsländer und die maßgeblichen, in Entwicklungspolitik und -zusammenarbeit tätigen deutschen Akteure werden im Hauptteil der Studie die partnerschaftlichen Aktivitäten von zehn ausgewählten Städten ausführlich dargestellt. Abgeschlossen wird die Arbeit mit einer Bilanz der Untersuchungsergebnisse, in der Gemeinsamkeiten und Besonderheiten kommunaler Partnerschaftsaktivitäten herausgearbeitet sind.

Einleitung und Bilanz der Studie sind in überarbeiteter und komprimierter Form auch Gegenstand einer Veröffentlichung aus der Difu-Reihe „Aktuelle Information“.

## **Gartenschauen – Motor für Landschaft, Städtebau und Wirtschaft**

Gartenschauen haben seit 150 Jahren Tradition in deutschen Städten. Sie sind Großprojekte mit ökologischen, städtebaulichen, kulturellen und wirtschaftlichen Auswirkungen für die jeweilige Kommune und ihr Umland. In zahlreichen Städten der Nachkriegszeit sind durch internationale Gartenbauausstellungen sowie Bundes- und Landesgartenschauen größere Grünräume entstanden. Bislang lagen nur einzelne Länderübersichten, Einzelinformationen zu Gartenschaustädten – oft in Form „grauer Literatur“ – sowie Material

der Gartenbauverbände vor, das jedoch noch nicht systematisch bearbeitet wurde. Das Deutsche Institut für Urbanistik trug umfangreiche Informationen und Grundlagenwissen zu diesem Thema zusammen.

Während es in den Nachkriegsjahren um den Wiederaufbau der durch Bomben, Baumfällungen und Trümmerschuttablagerungen zerstörten Parkanlagen ging, wurden in späteren Jahren mit Gartenschauen Probleme gelöst wie die Lenkung des Autoverkehrs, Untertunnelungen und

fußläufige Verbindungen, die Verbesserung der örtlichen Grün- und Freiflächen-situation in den dicht bebauten Innenstädten sowie das Anlegen von Sport-, Spiel- und Erlebnisbereichen für Kinder und Jugendliche. Durch die Ökologiedebatte, die besonders intensiv bei der Bundesgartenschau in Kassel im Jahr 1981 geführt wurde, kam es zu einer Neuausrichtung der Gartenschauen hin zur Umnutzung von städtebaulichen Brachen, Gewässerrändern sowie zur Aufwertung unterversorgter Stadtteile und an Stadträndern durch Grünflächen.

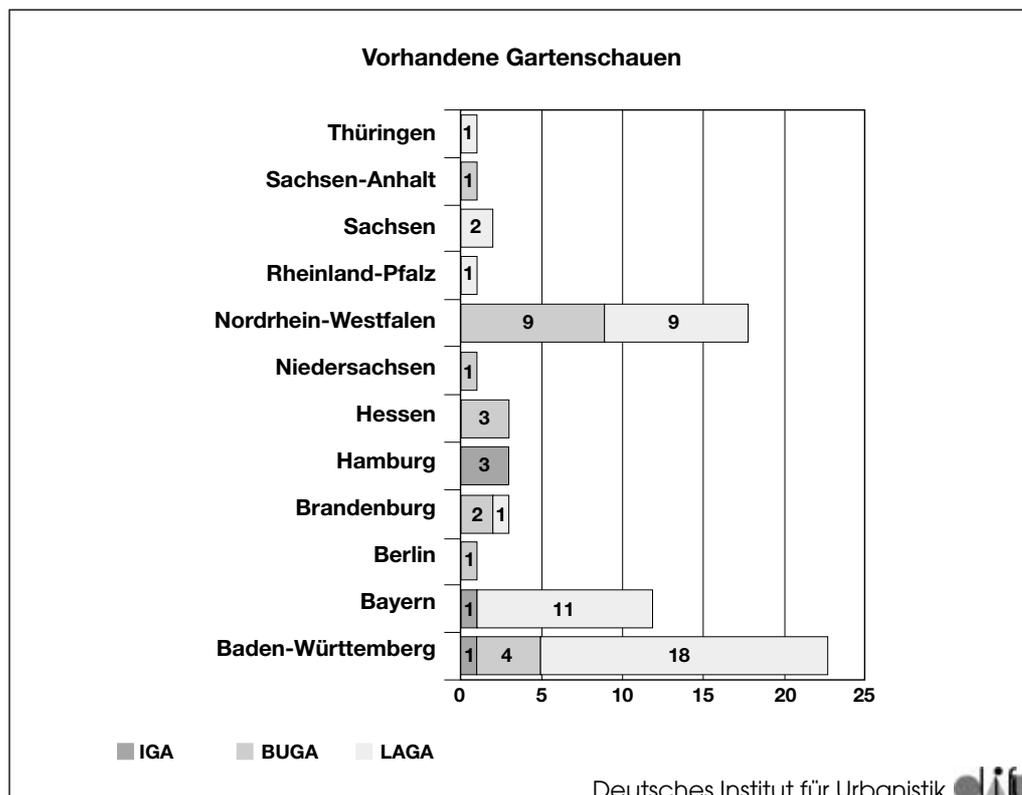
Internationale Gartenschauen finden alle zehn Jahre, Bundesgartenschauen alle zwei Jahre und Landesgartenschauen im zeitlichen Rhythmus entsprechend der jeweiligen Landesregelung statt.

Ob eine Internationale Gartenbauausstellung, Bundesgartenschau, Landesgartenschau oder eine andere Form der Schau und des Wettbewerbs gewählt wird, entscheiden die Städte und Gemeinden nach ersten Einschätzungen zu stadt- und landschaftsplanerisch innovativen Konzepten, Wettbewerbsergebnissen und Machbarkeitsstudien. Gartenschauen in Planung benötigen einen fünf- bis zehnjährigen Planungs- und Projektvorlauf, um schließlich im Jahr der Schau für die Öffentlichkeit fachlich akzeptable Ergebnisse präsentieren zu können.

Jedes Bundesland und jede Stadt hat im Laufe der Jahrzehnte eine andere Garten-

schautradition entwickelt. Die Stadt Hamburg bereitet die nächste Internationale Gartenschau (IGA) für das Jahr 2013 vor, Nordrhein-Westfalen hat ebenso viele Bundes- wie Landesgartenschauen durchgeführt und andere Bundesländer wie Baden-Württemberg und Bayern haben mehr Planungspraxis bei Landesgartenschauen. Seit der Wende werden Gartenschauen wieder vermehrt mit neuen Aufgaben und Inhalten bei der Stadt-, Landschafts- und Gartenplanung, der Wirtschaftsentwicklung und der Planung von Events eingesetzt. Sie sind Plattform für die Diskussion neuer Ideen und dienen als Forum, um neue Trends in der Grün- und Gartennutzung erstmals einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen. Ihr Erfolg ist abhängig vom gemeinschaftlich umgesetzten Gestaltungswillen des Rates, der Parteien, der Verbände, der Bürgerinnen und Bürger in der Stadt und Region und zunehmend auch mehr vom finanziellen Potenzial und dem Erfolg des Fördermittelmanagements.

Die neue Difu-Veröffentlichung „Gartenschauen – Motor für Landschaft, Städtebau und Wirtschaft“ basiert auf umfangreichen Datenrecherchen und enthält Beiträge verschiedener Fachautoren. In dem Band wird Grundlagenwissen im Hinblick auf die Planung und Ausrichtung einer Gartenschau vermittelt und der gezielte Einsatz öffentlicher Mittel bei den Planungsvarianten von Gartenschauen und anderen Formen einer Schau oder des Wettbewerbs angeregt.



**Weitere Informationen:**

**Dipl.-Ing. Luise Preisler-Holl**  
**Telefon: 030/39001-266**  
**E-Mail: preisler-holl@difu.de**

**Bestellung:**  
**siehe Bestellschein**

# Stadt auf Draht

## E-Shopping und Stadtentwicklung – Auswirkungen, Konzepte, Strategien

### Weitere Informationen:

Dipl.-Geogr. Luise Adrian  
Telefon: 030/39001-239  
E-Mail: adrian@difu.de

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

**Bestellung:**  
siehe Bestellschein

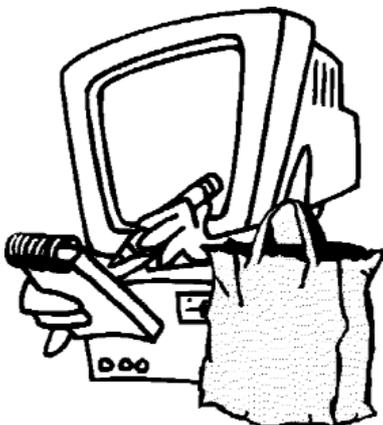
Am 12. und 13. November 2001 fand unter der Überschrift „Stadt auf Draht“ in Hamburg die dritte von insgesamt sechs Werkstätten des Projekts „Online-Shopping und -dienstleistungen – Kommunale Handlungsoptionen“ statt. Vorausgegangen waren im Frühjahr und Sommer 2001 die Werkstätten „Einkaufen mit oder im Netz“ und „Ökonomieim (Schlepp-)Netz?“. Diese widmeten sich den Entwicklungspotenzialen, Trends und Akteuren, bzw. den Auswirkungen von E-Shopping auf die lokale Wirtschaft und den Möglichkeiten und Konzepten zu ihrer Unterstützung. Die Werkstattberichte sind bereits in der Reihe der Difu-Materialien erschienen. Darauf aufbauend ging es in Hamburg um die Sekundäreffekte von Online-Handel und -dienstleistungen, um die raumwirksamen Folgen für das inner- und überörtliche Zentrensystem und für den Liefer- und Kundenverkehr in der Stadt. Auch hier wurde ein Diskussionsschwerpunkt auf die Handlungsoptionen der kommunalen Akteure gelegt. Teilnehmer der Veranstaltungen waren Vertreter der 21 beteiligten Städte und Regionen, verschiedene Referenten aus Wissenschaft und Praxis sowie das Projektteam des Difu.

Im ersten Block kam zunächst die Wissenschaft zu Wort: Dietrich Hassenpflug, Bauhaus Universität Weimar, führte in seinem Beitrag „Auswirkungen von E-Shopping auf die Europäische Stadt“ mit grundsätzlichen Überlegungen zum Stadtbegriff in das Thema ein und vertrat die These, dass die Auswirkungen von E-Commerce auf Raum und Kultur weitaus geringer seien als die Auswirkungen der kulturellen Praktiken auf den E-Commerce. Dieser werde gleichsam als Welle vor den großen Megatrends der postfordistischen Erlebnisgesellschaft hergeschoben und könne die Restrukturierungstendenzen der europäischen Städte unterstützen. Claus-Friedrich Laaser, Institut für Weltwirtschaft, Universität Kiel, näherte sich dem Thema über raumwirtschaftliche Betrachtungen und betonte, dass der Bedeutungszuwachs von IuK-Technologien zwar zur Verschiebung von sektoralen zu funktionalen Spezialisierungsmustern der Städte führe, dass aber die räumlichen Muster der New Economy offenbar denen der Old Economy weitgehend folgen. Christoph Elineau und Ricarda Pätzold, Difu, schließlich stellten ein Modell vor, dass sich den Auswirkungen auf inner-

städtische Zentrensysteme widmet. Anhand verschiedener Layer werden die strukturelle Resistenz von Zentrenstypen, die Internetaffinität der dort vertriebenen Produkte und die Betroffenheit der dort vorhandenen Betriebsformen bewertet.

Im zweiten Block legte zunächst Gregor Büchner, Jones Lang LaSalle, als Vertreter der Immobilienwirtschaft seine Einschätzungen zu den räumlichen Auswirkungen des E-Shopping dar. Derzeit gebe es für die Veränderung von einzelbetrieblichen Raum- und Standortkonzepten keine Anzeichen. Allerdings sei langfristig eine stärkere Segmentierung von Einzelhandelsimmobilien (differenziertere Lösungen für preis-, zeit- und erlebnisorientiertes Einkaufen) sowie das Entstehen neuer Immobilientypen möglich. Büchner betonte besonders die Chancen, die in der Nutzung des zusätzlichen Vertriebskanals für Zentrenstypen liegen. Da als Leitsortiment von Stadtteil- und Nahversorgungszentren der Lebensmittelsektor immer wieder im Zentrum von Diskussionen steht, kam auch Jörg Fiebig, Otto Supermarkt, zu Wort. Er betonte, dass der Lebensmittelhandel selbstverständlich internet- bzw. distanzkauffähig sei. Jedoch schaffe E-Shopping auch neue Qualitäten und Optionen für die wohnungsnah Grundversorgung. In peripheren Gebieten sei in absehbarer Zeit allerdings kaum mit einem konkurrenzfähigen virtuellen Angebot zu rechnen.

Zwei Referate, die den Blick auf die Auswirkungen von E-Shopping auf Logistik und Verkehr richteten, bildeten den Abschluss des ersten Werkstatttages. Oliver Richard, Deutsche Post e-business GmbH, befasste sich mit den Anforderungen an eine zukunftsfähige Handelslogistik und schilderte insbesondere die Veränderungen der herkömmlichen Distributionsketten und daraus folgende Herausforderungen für die Logistik, wie etwa die „Atomisierung“ der Güter. Zudem stellte er die in der Pilotphase befindlichen Paketautomaten der Post vor. Barbara Lenz, Universität Stuttgart, stellte ein Modell zu Auswirkungen des Online-Handels auf den Personenverkehr vor. Das verkehrsmittelspezifische Einsparpotenzial für die Fahrleistung beim Einkaufen wurde in drei Szenarien berechnet. Insgesamt wird es demnach im Prognosezeitraum zu keiner bedeutenden Verkehrsentslastung im Kundenverkehr kommen; zudem werde diese



durch zusätzliche Freizeitfahrten und den steigenden Lieferverkehr eher überkompensiert werden.

Am zweiten Tag der Veranstaltung standen strategische Ansatzpunkte der Stadtentwicklung im Vordergrund. Vier Einführungsreferate gaben Impulse für die Arbeitsphase, in der die Projektteilnehmer in drei Gruppen Konzepte und Maßnahmen erarbeiteten und diskutierten.

Hartmut Kölmel, Stadt Köln, führte aus, wie aus Sicht eines Stadtentwicklers die durch Internet und E-Shopping ausgelösten Trends und Entwicklungen räumlich und planerisch flankiert werden können und müssen. Er propagierte eine Dreifachstrategie, die eine gezielte Ansiedlungspolitik, die Förderung von Modernisierungsmaßnahmen im Handel sowie eine planerische „Auffangstrategie“ zur Steigerung der Konkurrenzfähigkeit des Einzelhandels in den Stadtteilzentren impliziert. Im zweiten Beitrag stellte Busso Grabow, Difu, Ideen zur Strategie der Wiederverräumlichung vor, bei der sich lokale Akteure die dynamische Entwicklung von Internet und Neuen Medien zu Nutze machen, um negative Trends der Enträumlichung umzukehren und neue Qualitäten in der Stadt zu schaffen. Fünf verschiedene Handlungssegmente wurden benannt, un-

ter anderem das Transparentmachen von Funktionen und Netzen im (Nah-)Raum und die Verbindung des virtuellen Raums mit dem materiellen Lebens- und Arbeitsumfeld. Michael Kuchenbecker, Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik, referierte sowohl über verkehrliche Wirkungen von E-Commerce und E-Shopping wie über Handlungsstrategien und Lösungen im Bereich Verkehr und Logistik. Strategische Ansatzpunkte sieht er unter anderem in der Reaktivierung und Neukualifizierung bestehender konventioneller Logistikstandorte, der Neukonzeptionierung von logistischen Knotenpunkten mit der Ausweisung von Standorten, beispielsweise für Warenverteilzentren und Pick-up-points oder der Initiierung von Netzwerken des Handels- und Logistikbereichs, bei denen Kommunen Aufgaben der Moderation und Mediation übernehmen können. Schließlich stellte Raymond Saller, Stadt München, mit der Münchner Shopping Box das Pilotprojekt eines Pick-up-points vor, bei dem eine Reihe von Erfolgs- oder Misserfolgskriterien identifiziert werden konnten.

Die Dokumentation der Werkstatt erscheint als Difu-Materialienband. Sie enthält die Referate sowie eine Zusammenfassung der Diskussionsbeiträge.

# Der kommunale Investitionsbedarf in Deutschland

## Eine Schätzung für die Jahre 2000 bis 2009

Städte, Gemeinden und Landkreise sowie ihre Zweckverbände und Unternehmen bestimmen wesentlich Umfang und Qualität der genutzten technischen, sozialen und kulturellen Infrastruktur in Deutschland. Dazu gehören zum Beispiel Wasserversorgung, Kanalisation und Kläranlagen, das Straßennetz, Krankenhäuser, Schulen und kommunale Verwaltungsgebäude. Veränderungen in der Ausstattung mit Infrastruktur erfolgen vor allem durch Investitionen in Neu- und Ersatzbauten sowie durch den Erwerb von Ausrüstungen und Grundstücken.

In der neuen Difu-Studie wird der Bedarf an derartigen kommunalen Investitionen für den Zeitraum 2000 bis 2009 ausführlich dargestellt. Die Untersuchung schließt an frühere Schätzungen des Deutschen Instituts für Urbanistik an. Dabei wird die

zu erwartende Veränderung der Bevölkerungsstruktur ebenso berücksichtigt wie der wachsende Bestand an Wohnungen. Erstmals wird eine detaillierte Schätzung für die alten und neuen Bundesländer getrennt vorgenommen. Baumaßnahmen, Erwerb von Sachen sowie Finanzinvestitionen zur Finanzierung von Investitionen Dritter werden dabei jeweils gesondert geschätzt. Besonderer Wert wurde auf die Ermittlung der Ersatzinvestitionen gelegt, da die während der 60er- und 70er-Jahre des 20. Jahrhunderts errichteten Bauwerke in den nächsten Jahren in großem Umfang erneuert werden müssen, wenn sie nicht ihre Gebrauchsfähigkeit verlieren sollen.

Der Beiträge-Band wurde bereits im Berichte-Heft 3-01 ausführlich angekündigt und kann ab sofort bezogen werden.



### Weitere Informationen:

**Dipl.-Volksw.  
Michael Reidenbach**  
Telefon: 030/39001-295  
E-Mail: reidenbach@difu.de

**Bestellung:  
siehe Bestellschein**

# Kommunale Aufgaben zur Mobilität im ländlichen Raum

## Problemstellung

Ländliche Regionen und Kleinstädte haben wegen ihrer geringeren Siedlungsdichte und dispersen Siedlungsstrukturen andere Probleme zu lösen als Großstädte mit Staus und Parkplatznot. Hauptprobleme sind Durchgangsverkehr, zu hohe Geschwindigkeiten, Lärm, unzureichende öffentliche Verkehrsmittel und zugeparkte Flächen an Freizeiteinrichtungen.

Die von Bewohnern zurückgelegten mittleren Entfernungen sind im ländlichen Raum kaum weiter als in der Stadt. Dies ergab eine Auswertung von Mobilitätsdaten aus 19 ländlichen Regionen, die 1994 im Auftrag des Verbands Deutscher Verkehrsbetriebe durchgeführt wurde. 57 Prozent aller Wege auf dem Land sind Binnenverkehr am Wohnort. Jedoch wird häufiger mit dem Pkw gefahren: Durchschnittlich werden 56 Prozent aller Wege im Pkw zurückgelegt. Kinder, Senioren und andere Menschen ohne Auto sind oft von „Mamataxi“ oder Nachbarschaftshilfe abhängig. Mehr als 90 Prozent aller Besucher kommen zu Freizeiteinrichtungen mit großen Einzugsbereichen mit dem Pkw.

Bei der Fahrradnutzung gibt es, je nach Kultur, Topografie und Siedlungsstruktur, große regionale Unterschiede. Der Verkehrsanteil des Radverkehrs reicht von drei im Saarland (Region Saar) bis zu 32 Prozent im Münsterland (Kreis Borken).

Der Öffentliche Personen-Nahverkehr ist teilweise nur noch auf eine Nischenfunktion beschränkt. Je nach Gegend schwanken die Anteile der öffentlichen Verkehrsmittel an allen Wegen zwischen drei (Kreis Borken) und zehn Prozent (Kreis Mettmann und Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald). Befragungsergebnisse zeigen, dass die Einwohner in kleineren Orten mit ihrem Nahverkehr wesentlich unzufriedener sind als die Bewohner größerer Städte (Umfrage zum Mobilitätsverhalten in Bayern).

## Anforderungen an die Planung

Wegen der – auf weit voneinander entfernte Ämter – verteilten Planungshoheiten (Gemeinde, Kreis, Landesstrassenbauverwaltung), verschiedener Verkehrsanbieter und Finanzträger sind Abstimmungsprozesse der Verkehrsplanung im ländlichen Raum komplizierter als in größeren Städ-

ten. Die politische Verantwortung reicht von den Ortsgemeinderäten über Verbandsgemeinden, Kreise und Regierungsbezirke bis hin zur Landesregierung. Während sich städtische Verkehrsangebote mit standardisierten, rechenintensiven Methoden planen und prognostizieren lassen, sind Fingerspitzengefühl, Durchsetzungskraft und Ortskenntnis umso wichtiger, je peripherer gelegen und dünner besiedelt eine Region ist. Mit der EU-weiten Einführung von „Wettbewerb“ im öffentlichen Verkehr kommen auch auf die deutschen Landkreise und kleineren Städte Aufgaben als „Besteller“ zu, auf die sie bislang weder personell noch organisatorisch oder finanziell vorbereitet sind. Angesichts des in vielen Gemeinden dramatischen Bevölkerungsschwunds und sinkender Steuereinnahmen bleibt die Kommunen kaum noch ein eigener finanzieller Handlungsspielraum. Weil sich deshalb viele Gemeinden nur noch „geförderte“ Investitionsvorhaben leisten können, steigt der kommunale Einfluss der Fördergeber (Land, Bund und EU).

## Straßenbau und Ortsgestaltung

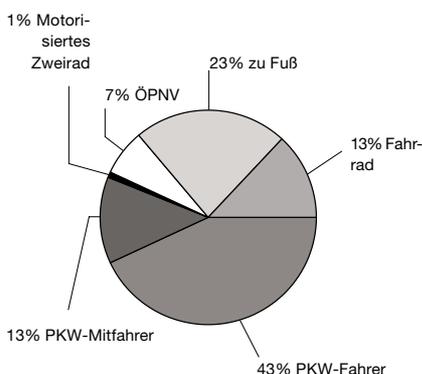
Die meisten Außerorts- und Durchgangsstraßen wurden in den vergangenen Jahren für den Kfz-Verkehr ausgebaut. Zur Verkehrsberuhigung und zu mehr Aufenthaltsqualität und Sicherheit können sowohl bauliche wie verkehrsrechtliche Lösungen beitragen. Zweckmäßig kann die Einrichtung von Aufenthalts- und Querungsstellen für Fußgänger sein, die Wahl ortstypischer Materialien oder die Anpassung einer Verkehrsregelung. Veränderungen an Durchgangsstraßen erfordern meistens einen Interessenausgleich zwischen örtlichen Ämtern und dem Baulastträger (Bund bzw. Land oder Kreis), der Straßenverkehrsbehörde in der Kreisverwaltung, und oft weiteren Partnern.

## Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung

Sowohl bei Erweiterungen als auch beim Rückbau von Flächen müssen Ortsentwicklung, Bauleitplanung und Verkehrsplanung integral betrachtet werden. Auch Gemeinden, die keine verdichtete Bebauung wünschen, sollten bahnhofsorientiert planen, und dort, wo aktive Bahnstrecken möglich sind, die Potenziale des Schienen-Personennahverkehrs (SPNV) erschließen. Publikumsseinrichtungen sollten

### Verkehrsmittelwahl in der Fläche\*

\* Anteile an allen Wegen



bevorzugt in Bahnhofsnähe genehmigt oder gegebenenfalls verlegt werden, die Erreichbarkeit des Bahnhofs verbessert und eventuell neue Haltepunkte eingerichtet werden.

### Nah-Mobilität und Radverkehr

Außerorts und auf anbaufreien Straßen beeinträchtigt die enorm gestiegene Verkehrsbelastung die Nah-Mobilität mit dem Fahrrad und zu Fuß. Feld-, Wald- und Deichwege können die Mitbenutzung der übrigen Außerortsstraßen nicht ersetzen. Hier gilt es, die Planungskompetenz der Landesstraßenbauverwaltung und die weitgehend auf die Abwicklung des MIV beschränkte Perspektive der Regelwerke für den Straßenbau zu beachten. Die neuen „Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sollen dazu beitragen, den Radverkehr in Ortsdurchfahrten und auch auf den vielen außerörtlichen Straßen, wo die Anlage von Radwegen auf absehbare Zeit nicht infrage kommt, sicher zu integrieren.

### Öffentlicher Personennahverkehr

Im ländlichen Raum gibt es nur wenige Verkehrsachsen, die einen herkömmlichen Linienbetrieb mit Omnibussen im Taktverkehr rechtfertigen. Für den ÖPNV empfiehlt sich ein mehrstufiges, flexibles System, das vorhandene Angebote wie den Schulbus integriert und vernetzt sowie in Teilräumen und bei geringer und disperser Nachfrage bedarfsgesteuert betreibt.

Die Nachfrage nach Eisenbahnlinien und Regionalschnellbussen konzentriert sich auf Pendlerbeziehungen in die Zentren. Eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe aus den umliegenden Siedlungen, vor allem mit dem Fahrrad und zu Fuß, stellt sich daher als kommunale Aufgabe. Der Bedarf nach Park + Ride-Angeboten für Pkws beschränkt sich auf Pendler, die in die überfüllten Großstädte fahren wollen.

Kleinstädte richten zunehmend Orts- und Stadtbuslinien ein. Senioren und Schüler, zuweilen auch Touristen, schätzen die verbesserten Möglichkeiten, mobil zu sein. Ortsbusse nutzen dem Image und der Attraktivität kleinstädtischer Innenstädte.

Noch ist unklar, in welchen Fällen Gemeinden künftig subventionierte ÖPNV-Leistungen europaweit ausschreiben müssen. Auch gibt es noch kein klares Bild über damit verbundene neue Aufgaben. Rechtlich wird noch geklärt, ob auch die für den Schülerverkehr durch die Bundesländer fließenden Zuschüsse als „Subventionen“ zu rechnen sind.

Häufig wird es ratsam sein, bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen, der Durchführung europaweiter Ausschreibungen, dem Abschluss von Verkehrsverträgen und ihrer anschließenden Überwachung regional zu kooperieren, und Regio- oder Verbundgesellschaften einzurichten.

Für viele Kommunen mit eigenen Verkehrsbetrieben muss auch das Verhältnis zwischen „Aufgabenträger“ und kommunalem Verkehrsbetrieb neu geklärt, rechtlich und personell entflochten und die Überführung in Betriebsgesellschaften sowie die Einrichtung von Fahrzeugpools geprüft werden.

### Mobilitätsdienstleistungen

Mobile Dienstleistungen wie „Fliegende Händler“, Sparkassenbusse, Fahrbüchereien oder „Essen auf Rädern“ können helfen, lokale Versorgungslücken zu schließen. In der dünn besiedelten Fläche sind aber mobile Angebote meist nicht wirtschaftlich zu betreiben und daher nur punktuell und subventioniert tragbar. Fehlende Dichte und die Möglichkeit, per Pkw das Notwendigste an der nächsten Tankstelle zu kaufen, führen zu geringer Nachfrage bei Hol-, Liefer- und Bringdiensten.

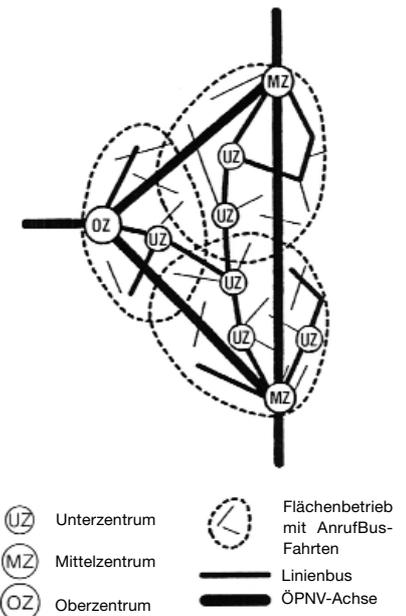
### Fazit

Um Zersiedelung und Abwanderung entgegenzutreten, müssen die Bürger angemessen versorgt und gleichzeitig Daseinsvorsorge, Wirtschaftlichkeit, Mobilität und Nachhaltigkeit gesichert werden. Städtische Lösungen sind weder problemgerecht noch finanzierbar. Verkehr im ländlichen Raum erfordert vor allem Orts- und Menschenkenntnis, Verhandlungsgeschick und Phantasie, da die Zuständigkeiten verteilt und die Lösungen nicht standardisiert sind. Neue Ansätze der Siedlungsentwicklung werden durch tradierte Nutzungen oft blockiert, und die künftige Rolle kleiner Kommunen als Aufgabenträger im ÖPNV ist noch unklar.

Die Aufgabenbewältigung erfordert planerische Fähigkeiten sowie vor allem Kooperationsgeschick. Aufgrund der föderativen Zuständigkeiten gilt es, unterschiedliche Ebenen zusammenzuführen: die betroffene Gemeinde „vor Ort“, die Baulastträger (Bund bzw. Land oder Kreis), die Straßenverkehrsbehörde in der Kreisverwaltung und oft weitere Partner.

Bei der Infrastruktur liegt der Handlungsspielraum kleiner Gemeinden weniger im Aufbau der ÖPNV-Infrastruktur oder Straßenbau, als bei der Bauleitplanung, sozialen Diensten und fußgänger- und radverkehrsgerechten Erschließungs- und Verbindungsstrecken in die Nachbarorte und zum nächsten Bahnhof.

### Flächenbetontes ÖPNV-Konzept am Beispiel des AnrufBus



aus: Planungshandbuch für den ÖPNV in der Fläche, FE 70491/96 des Bundesministeriums für Verkehr, Bonn

### Weitere Informationen:

**Dipl.-Volkswirt  
Tilman Bracher**  
Telefon: 030/39001-260  
E-Mail: bracher@difu.de

# Die Soziale Stadt – Zusammenhalt, Sicherheit, Zukunft



Am 7. und 8. Mai 2002 wurde im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit Unterstützung des Difu veranstalteten Kongresses „Die Soziale Stadt – Zusammenhalt, Sicherheit, Zukunft“ in Berlin eine erste Bilanz zum Programm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“ gezogen. Die Teilnahme von mehr als 1200 Menschen zeigte das große Interesse für die Situation in den benachteiligten städtischen Quartieren und an den Erfahrungen mit dem Ende 1999 aufgelegten Programm. Zum Kongress erschien das vom Difu herausgegebene Begleitbuch „Die Soziale Stadt“ mit einem bilanzierenden Bericht des Difu sowie einem aus den Erfahrungen abgeleiteten Resümee aus der Programmbegleitung in den 16 Modellgebieten der Sozialen Stadt.

Kurt Bodewig, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, hob eingangs hervor, „dass die Vielfalt von Maßnahmen und Projekten und die intensive Zusammenarbeit der Akteure für eine Aufbruchstimmung gesorgt haben“. Die Bundesregierung werde ihre Unterstützung für die Städte fortsetzen, wobei neben dem Programm Soziale Stadt auch die Reform der Gemeindefinanzierung eine bedeutende Rolle spielen solle. „Die Gestaltung der pluralen Stadt – einer Stadt ohne Diskriminierung und ohne Ausgrenzung – ist für mich eine der wichtigsten Aufgaben des 21. Jahrhunderts“, betonte Bundeskanzler Gerhard Schröder. Die Städte seien „Laboratorien für neue Formen der sozialen Integration“ und müssten deshalb bei dieser „schwierigen und für unsere Gesellschaft so wichtigen Integrationsarbeit“ unterstützt werden.

Nach Beiträgen von Landesbischöfin Bärbel Wartenberg-Potter, Lübeck, die in der Entwicklung der Städte ebenfalls einen „Testfall unserer Menschlichkeit und Zukunftsfähigkeit“ sieht, und Klaus Wiese, Bundesvorsitzender der IG Bau, wurde auch aus kommunaler Sicht der große Handlungsbedarf in den Quartieren der Sozialen Stadt hervorgehoben: zum Ersten die besondere Situation der ostdeutschen Städte mit dramatischen Leerständen und massivem Bevölkerungsrückgang (Wolfgang Tiefensee, Oberbür-

germeister der Stadt Leipzig), zum Zweiten die prekäre Haushaltslage der Kommunen (Petra Roth Oberbürgermeisterin der Stadt Frankfurt am Main), vor deren Hintergrund sich eine umfassende Gemeindefinanzreform sowie eine Reform der Gewerbesteuer als unverzichtbar darstellten. Zum Dritten betonte Christian Ude (Oberbürgermeister der Stadt München) die Notwendigkeit, sozialen Zuspitzungen direkter vorzubeugen.

Inwieweit mit „Zusammenhalt, Sicherheit, Zukunft“ Chancen für einen gesellschaftlichen Wandel verbunden sind, stand im Zentrum der ersten Podiumsdiskussion (Moderation: Brigitte Bastgen, ZDF). Ein wesentlicher Diskussionspunkt betraf die massiven Auswirkungen des demographischen Wandels und die herausragende Rolle der Schulen nicht nur als Orte der Vermittlung von Wissen, sondern auch von sozialer Kompetenz (Prof. Dr. Christian Pfeiffer, Minister für Justiz des Landes Niedersachsen). Besorgniserregend sei der Verlust des Zusammenhalts als einer „zentralen Kategorie der Demokratie“. Es seien verstärkte Bemühungen nötig, Verwahrlosung bereits im Anfangsstadium massiv zu begegnen (Dr. Werner A. Perger, DIE ZEIT, Hamburg). Wichtig sei, dem bürgerschaftlichen Engagement als Rückgrat eine Infrastruktur anzubieten; darüber hinaus gehe es darum, durch „organisierte Solidarität“ Ausgrenzungen entgegenzutreten, um eine „zivile Stadtkultur“ bewahren zu können (Dr. Julian Nida-Rümelin, Kulturstatsminister). Zwischenmenschliche Solidarität sei auf lokaler Ebene zu entwickeln, wobei die „Größenskala“, die Überschaubarkeit der Quartiere, eine besondere Rolle spiele (Prof. Dr. John Friedmann, University of British Columbia, Vancouver).

Bei der zweiten Podiumsdiskussion hatten Praktiker aus verschiedenen Handlungsfeldern das Wort (Moderation: Uwe Rada, taz). Gertrud Hautum, Stadtdirektorin im Münchner Planungsreferat, hob die Entwicklung von Perspektiven für beschäftigungslose Jugendliche sowie quartiersbezogene Kulturprojekte als wichtige Aktionsbereiche hervor. Da Fußball für Viele einen „Lebensmittelpunkt“ darstelle, sei die Vernetzung von Stadtteilclubs und sportlicher Nachwuchsförderung mit den

burg mbH votierte für eine Stärkung der Lokalen Ökonomie durch Identifizierung der endogenen Potenziale und Förderung der Selbstständigkeit. Seitens der Wohnungswirtschaft wurde für verstärkte und von den Wohnungsunternehmen zu unterstützende Nachbarschaftshilfe plädiert (Klaus Pfitzenreuther, Geschäftsführer der Glückauf Gemeinnützige Wohnungsbau-Gesellschaft Lünen). Nach Auffassung von Dr. Manfred Ragati (Bundesvorsitzender der Arbeiterwohlfahrt, Bonn) handelt es sich beim Programm Soziale Stadt um ein „Reparaturprogramm“, sodass stärker noch als bisher gesamtstaatlich an den Ursachen, zum Beispiel der Arbeitsmarktpolitik, angesetzt werden müsse. Auch Ralf Elsässer (doppelspitze, Agentur für kooperative Planung, Beratung und Moderation, Leipzig) verwies auf die Notwendigkeit weiterreichender Politikansätze wie Veränderungen des Grundsteuersystems und der Eigenheimzulage. Weil die Programmgebiete als „Testfelder für die Stadtpolitik der Zukunft“ anzusehen und die vorgestellten Beispiele bisher noch Ausnahmen seien, brauche es einen „langen Atem“, um zu einer generellen „avancierten Praxis“ der Sozialen Stadt zu gelangen (Prof. Dr. Klaus Selle, Universität Aachen).

Der zweite Kongresstag wurde mit Beiträgen von Siegfried Scheffler, Mitglied des Deutschen Bundestages, und Peter Strieder, Senator für Stadtentwicklung in Berlin, eingeleitet. Anschließend beleuchtete John Friedmann die Widersprüche zwischen „Systemwelt“ von Verwaltung und Politik zur „Lebenswelt“ in den Quartieren. Bei den abschließenden zwei Podiumsdiskussionen standen dann die Modellgebiete der Sozialen Stadt im Mittelpunkt.

Die erste Podiumsrunde (Moderation: Prof. Urs Kohlbrenner, Berlin) beschäftigte sich mit der Stärkung der Lokalen Ökonomie, illustriert durch Videofime aus der Nordstadt in Kassel, dem Leipziger Osten und dem Kottbusser Tor in Berlin-Friedrichshain-Kreuzberg (Videos von Daylight, Berlin). Aus den Beiträgen und Kommentaren der Diskussionsteilnehmerinnen und -teilnehmer mit sehr unterschiedlichem Erfahrungshintergrund (Dieter Beß, Wirtschaftsförderung Aachen, Sahinder Öztürk, Einzelhändler Berlin, Gabriela Pohle, Stadtteilmanagement Kassel, Diana Stuhr, Bildungswerk der sächsischen Wirtschaft, Leipzig, Dr. Rolf-Peter Löh, Difu) wurde die zentrale Rolle einer funktionierenden Lokalen Ökonomie für die langfristig tragfähige Entwicklung in den Quartieren deutlich. Herausgearbeitet wurde die große Bedeutung von Bestands- und Bedarfsanalysen, Beratung und Betreuung im Einzelfall, um „Hilfe zur

Selbsthilfe“ und die Vernetzung der ansässigen Betriebe auf Basis der vorhandenen Stadtteilpotenziale und darauf zugeschnittener kleinteiliger Entwicklungskonzepte organisieren zu können. Erforderlich seien die verstärkte Zusammenarbeit mit Trägern der Arbeitsmarktpolitik und mit Unternehmen, ein größeres gebietsorientiertes und an Klein- und Kleinstunternehmen ausgerichtetes Engagement der Wirtschaftsförderung sowie Rückendeckung durch die Politik.

Bei der zweiten Podiumsrunde (Moderation: Prof. Dr. Rudolf Schäfer, TU Berlin) ging es um die Ressource Aktive Bürgerschaft. Die eingespielten Videofilme zeigten Projekte und Aktivitäten aus Hamburg-Lurup, Schwerin-Neu Zippendorf und Gelsenkirchen-Bismarck/Schalke-Nord. Auch hier stammten die Diskutanten aus unterschiedlichen Handlungsfeldern (Sabine Tengeler, Stadteilladen Hamburg-Lurup, Lale Arslanbenzer, Bürgerforum Dinslaken-Lohberg, Peter Metzler, Schule Schwerin-Neu Zippendorf, Stefan Rommelfanger, Planungsreferat Gelsenkirchen, Dr. Heidede Becker, Difu). Im Mittelpunkt der Diskussion standen die großen Anforderungen an Bewohnerschaft und Professionelle, die wichtige Rolle der Schulen als Stadtteilschulen sowie die Notwendigkeit, frühzeitig das Kennenlernen und die Zusammenarbeit in den Gebieten der Sozialen Stadt zu organisieren, deren Größe die der traditionellen Sanierungsgebiete etwa um das Zehnfache übertrifft. Unter längerfristiger Perspektive, der Sicherung des Bestands von Projekten und des Engagements aller Akteure sei es erforderlich, Verfügungsmöglichkeiten über Ressourcen und verlässliche Rahmenbedingungen zu schaffen sowie das ressortübergreifende und gebietsorientierte Verwaltungshandeln zu stärken.

In seinem Schlusswort zum Kongress betonte Achim Großmann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, noch einmal die Absicht, das Programm Soziale Stadt wegen seiner zentralen Bedeutung für die Stadterneuerungspolitik und Stadtpolitikerneuerung zu verstetigen.

Die Dokumentation des Kongresses ist in der Difu-Veröffentlichungsreihe „Arbeitspapiere zum Programm Soziale Stadt“ erschienen und ist bereits vergriffen. Der vollständige Inhalt ist im Internet abrufbar, unter: [www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/zwischenbilanzkongress/](http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/zwischenbilanzkongress/)



Bundeskanzler Gerhard Schröder, Bundesminister Kurt Bodewig und die erste Podiumsrunde auf dem Kongress am 7. Mai 2002.

#### Weitere Informationen:

**Dr. Heidede Becker**  
**Telefon: 030/39001-298**  
**E-Mail: [h.becker@difu.de](mailto:h.becker@difu.de)**

**Ausführliche Informationen über den Kongress stehen im Internet bereit unter:**  
**<http://www.sozialestadt.de/veranstaltungen/kongress-020507/index.shtml>**

# Statuskonferenz „Flächen- und Maßnahmenpools“

## Wie die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft erleichtert und verbessert werden kann

Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder in das Landschaftsbild sind durch geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen auszugleichen oder auf sonstige Weise zu kompensieren. Diese Verpflichtung trifft die Kommunen als Träger der kommunalen Bauleitplanung bei der Aufstellung von Bebauungsplänen für private oder öffentliche Bauvorhaben, bei der Festsetzung von Fachplanungen in ihrer Planungsträgerschaft oder als Bauherr bei Hochbauvorhaben im Außenbereich. Andere private und öffentliche Planungs- und Vorhabenträger wie beispielsweise die Deutsche Bahn AG, die Straßenbau- und Wasserstraßenbehörden oder Investoren beim vorhabenbezogenen Bebauungsplan müssen die von ihnen veranlassten Eingriffe kompensieren. Der daraus resultierende Bedarf an geeigneten Flächen, auf denen landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden können, ist abhängig von der regional unterschiedlichen Bau- und Planungstätigkeit zum Teil sehr erheblich. Zugleich ist das Angebot geeigneter und verfügbarer Flächen häufig unzureichend. Die Bereitstellung entsprechender Flächen wurde daher in den letzten Jahren vielerorts für Planungs- und Vorhabenträger zu einem schwierigen Problem. Nicht selten werden naturschutzfachlich nur eingeschränkt geeignete Flächen in Anspruch genommen, weil ausschließlich diese rechtzeitig verfügbar sind. Die Auswahl der Maßnahmen erfolgt zudem häufig unter der Vorgabe, auf möglichst geringer Fläche, rechnerisch eine möglichst hohe Aufwertung nachweisen zu können. Andere Aspekte wie die Einbindung der Maßnahmen in den vorhandenen ökologischen Bestand sind allenfalls von nachgeordneter Bedeutung. Beklagt wird das Bild eines Flickenteppichs von zusammenhanglos im Raum liegenden Kompensationsinseln, für deren Erhalt sich im weiteren Verlauf niemand mehr zuständig fühlt. Kritisiert wird die bisherige Praxis schließlich auch von Seiten der Landwirtschaft, da in Ermangelung geeigneter Flächen Vorhaben- und Planungsträger jede Ankaufsmöglichkeit nutzen und so hochwertige landwirtschaftliche Flächen unter Missachtung agrarstruktureller Ziele aus der Bewirtschaftung nehmen und für Kompensationszwecke nutzen.

Die Ursachen dafür sind im Einzelfall sicherlich ausgesprochen vielschichtig. Grundsätzlich kann aber festgestellt werden, dass es an einem ausreichenden konzeptionellen und administrativen Vorlauf sowie an einer besseren Koordination der betroffenen Interessen, insbesondere des Naturschutzes, des Städtebaus und der Landwirtschaft fehlt. Diesen Defiziten soll mit „Flächen- und Maßnahmenpools“ begegnet werden. Aufbauend auf einer Kompensationsflächenkonzeption – zum Beispiel im Landschaftsplan – soll durch Flächenpools im Sinne der Flächenbevorzugung die Verfügbarkeit von Flächen für Kompensationsmaßnahmen gesichert bzw. entsprechende Rechtsgeschäfte jeweils im Vorgriff auf spätere kompensationspflichtige Eingriffe vorbereitet werden. Auch können die Kompensationsmaßnahmen bereits im Vorgriff auf später kompensationspflichtige Eingriffe durchgeführt werden (Maßnahmenpool bzw. Ökokonto), wobei diese Option wegen des Vorfinanzierungsaufwands nur in bestimmten Situationen vorzugswürdig ist.

Die Erwartungen an die Einführung von Flächen und Maßnahmenpools sind vielfältig. Aus naturschutzfachlicher Sicht könnte vor allem eine bessere Koordinierung von Einzelmaßnahmen bis hin zu deren Bündelung in bestimmten Räumen den landschaftspflegerischen Ertrag steigern und die Pflege und Unterhaltung der Flächen im weiteren Verlauf erleichtern. Aus städtebaulicher Sicht können Kompensationsflächen in ein gesamtstädtisches Freiraumsystem mit abgestuften Zugänglichkeiten und Funktionen eingebunden werden und eine effizientere Nutzung des Baulands und der sonstigen Flächen im Sinne einer sparsamen Flächenhaushaltspolitik erreicht werden. Aus ökonomischer Sicht können Verfahren beschleunigt, die Kosten der Flächenbereitstellung verringert und möglicherweise eine gerechtere Verteilung von Kosten auf die Verursacher von Eingriffen erreicht werden. Schließlich könnten agrarstrukturell wertvolle Räume gesichert und die Landwirtschaft gegebenenfalls in die Unterhaltung und Pflege von Kompensationsflächen eingebunden werden. Vor allem mit Blick auf die Kostentragungspflicht des Verursachers wird zudem die Möglichkeit gesehen, eine neue Finanzie-

**In folgenden Difu-Seminaren stehen noch einige freie Plätze zur Verfügung:**

### **Beteiligungspolitik und Beteiligungscontrolling in den Kommunen**

Ort: Berlin

Termin: 9. –11. September 2002

### **Kommunale Wohnungspolitik nach der Reform des Wohnungsbaurechts**

Veranstaltung in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Ort: Berlin

Termin: 12.–13. September 2002

### **Anmeldung und Informationen:**

Telefon: 030/39001-258/-259

E-Mail: [alber@difu.de](mailto:alber@difu.de) oder [hackenberg@difu.de](mailto:hackenberg@difu.de)

Telefax: 030/39001-268

[www.difu.de/seminare](http://www.difu.de/seminare)

rungsquelle für landschaftspflegerische Projekte zu erschließen, mit der die Durchführung dieser Projekte überhaupt erst gestattet wird, mit der aber auch Kürzungen der Haushaltsansätze im Bereich Grünflächenentwicklung und -unterhaltung aufgefangen werden können.

In Anbetracht der skizzierten Erwartungen verwundert es nicht, dass deutschlandweit eine sehr dynamische, kaum mehr überschaubare Entwicklung von unterschiedlich gestalteten Poolkonzepten festzustellen ist. Vier Jahre nach der Einführung der gesetzlichen Voraussetzungen für die Einrichtung von Flächen- und Maßnahmenpools mit dem Bau- und Raumordnungsgesetzes vom 1. Januar 1998, erscheint es daher angebracht, sich über den Stand der Entwicklungen zu vergewissern und die unterschiedlichen Ansätze in ihrer Tragweite, vor allem aber in ihren Auswirkungen auf den landschaftspflegerischen Ertrag kritisch zu überprüfen, um daraus strategische Empfehlungen für die Praxis abzuleiten. Daher veranstaltet das Deutsche Institut für Urbanistik gemeinsam mit der Technischen Universität Berlin, gefördert durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt, am 16. September 2002 in Berlin eine bundesweite Statuskonferenz „Flächen- und Maßnahmenpools“.

Themenschwerpunkte der Konferenz sind:

- naturschutzfachliche Validität von Pools,
- integriertes Flächenmanagement,
- Landwirtschaft und Kompensationsaufgabe,
- Bedeutung der Pools für die Grünflächenentwicklung und -unterhaltung.

Das detaillierte Programm der Veranstaltung steht im Internet bereit:

[www.difu.de/](http://www.difu.de/) oder [www.tu-berlin.de/fb7/ile/fg\\_lbp/forschung/index.htm](http://www.tu-berlin.de/fb7/ile/fg_lbp/forschung/index.htm)

Mit der Konferenz soll ein bundesweiter Erfahrungsaustausch zwischen Kommunen, Ländern und Bund, zwischen Naturschutz, Städtebau, Land- und Forstwirtschaft sowie der Wissenschaft über die bisherigen Ansätze zur Flächen- und Maßnahmenpoolbildung ermöglicht werden. Die vorgesehene Dokumentation der Statuskonferenz soll – über den Teilnehmerkreis hinaus – eine Verbreitung der auf der Konferenz gewonnenen Erkenntnisse gewährleisten und damit eine Anstoßwirkung für laufende und neue Flächen- und Maßnahmenpools haben.

Für die Teilnahme an der Konferenz ist eine Anmeldung erforderlich. Es wird eine Teilnahmegebühr von 40 Euro erhoben. Anmeldefrist ist der 31.08.02.

**Weitere Informationen:**

**Dipl.-Ing. Christa Böhme**  
Telefon: 030/39001-291  
E-Mail: [boehme@difu.de](mailto:boehme@difu.de)

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

**Bitte richten Sie Ihre Anmeldung an:**

**Technische Universität Berlin**  
Institut für Landschafts- und Umweltplanung  
Britta Deiwick  
Sekt. FR 2-6  
Franklinstraße 28/29  
10587 Berlin  
Fax: 030/314-23507  
E-Mail: [deiwick@ile.tu-berlin.de](mailto:deiwick@ile.tu-berlin.de)

<http://www.difu.de>

[http://www.tu-berlin.de/fb7/ile/fg\\_lbp/forschung/index.htm](http://www.tu-berlin.de/fb7/ile/fg_lbp/forschung/index.htm)

# E-Government meets E-Business

## MEDIA@Komm-Kongress 2002 in Nürnberg

Am 17. und 18. September findet in Nürnberg der dritte Kongress im Rahmen von „MEDIA@Komm“, dem größten Pilotvorhaben des Bundes zur Entwicklung und Nutzung des elektronischen Geschäfts- und Rechtsverkehrs in Deutschland statt. Nach den beiden erfolgreichen Veranstaltungen in Bremen und Esslingen zu den Themen „Virtuelles Rathaus“ und „Bürgerkommune im Netz“ steht der diesjährige Kongress unter dem Motto „E-Government meets E-Business“. Themen sind unter anderem die Kundenorientierung der kommunalen Verwaltung für die Wirtschaft durch E-Government, das gegenseitige Lernen von öffentlicher Verwaltung und Wirtschaft bei der elektronischen Modernisierung sowie Erfolge und Rahmenbe-

dingungen öffentlich-privater Partnerschaften. Außerdem wird auch von den Umsetzungserfolgen und -erfahrungen der MEDIA@Komm-Regionen berichtet und – in Bezug auf kommunales E-Government – ein Blick über den „nationalen Tellerrand“ geworfen.

Anmeldungen zum Kongress sind auch online möglich, eine Ankündigung und das vorläufige Programm sind im Internet unter abrufbereit.

### Anmeldungen und allgemeine Infos:

Compact Team GmbH  
Telefon: 030/44 38 00 60  
Telefax: 030/44 38 00 69  
E-Mail: [mediakomm@compact-team.de](mailto:mediakomm@compact-team.de)

**Inhaltliche Informationen:**

**Dr. Busso Grabow**  
Telefon: 030/39001-248  
Telefax: 030/39001-116  
E-Mail: [grabow@difu.de](mailto:grabow@difu.de)

<http://www.mediakomm.net>  
<http://www.difu.de>

# Probleme der Stadtentwicklung und Kommunalpolitik

## Ergebnisse der jährlichen Problemumfrage von 2001



„Welche Probleme sind in diesem Jahr in Ihrer Stadt von besonderer Bedeutung? Bitte skizzieren Sie in Kurzform bis zu sechs Probleme und Aufgaben mit besonderem Handlungsbedarf in Rat und Verwaltung“ – dies ist eine der jährlich in gleicher Formulierung gestellten Fragen der zum 23. Mal durchgeführten Untersuchung des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu), Berlin, zu den aktuellen Problemen der Stadtentwicklung und Kommunalpolitik in den Städten. Ziel dieser Untersuchungsreihe ist es, einen Einblick in die jeweils aktuelle Struktur der wichtigsten kommunalen Probleme zu gewinnen und ihre Veränderung im Zeitablauf beobachten zu können.

Das Panel der Befragten besteht jeweils aus den Mitgliedern der „Fachkommission Stadtentwicklungsplanung“ des Deutschen Städtetages (DST) der „Konferenz der Dienststellen der Stadtentwicklungsplanung“ des Städtetages Nordrhein-Westfalen sowie aus „Ansprechpartnern“ des Deutschen Instituts für Urbanistik in seinen Mitgliedsstädten der neuen Bundesländer.

Für das Jahr 2001 ergaben sich die nachfolgenden sechs als am wichtigsten genannten Problembereiche:

### Gesamtergebnisse

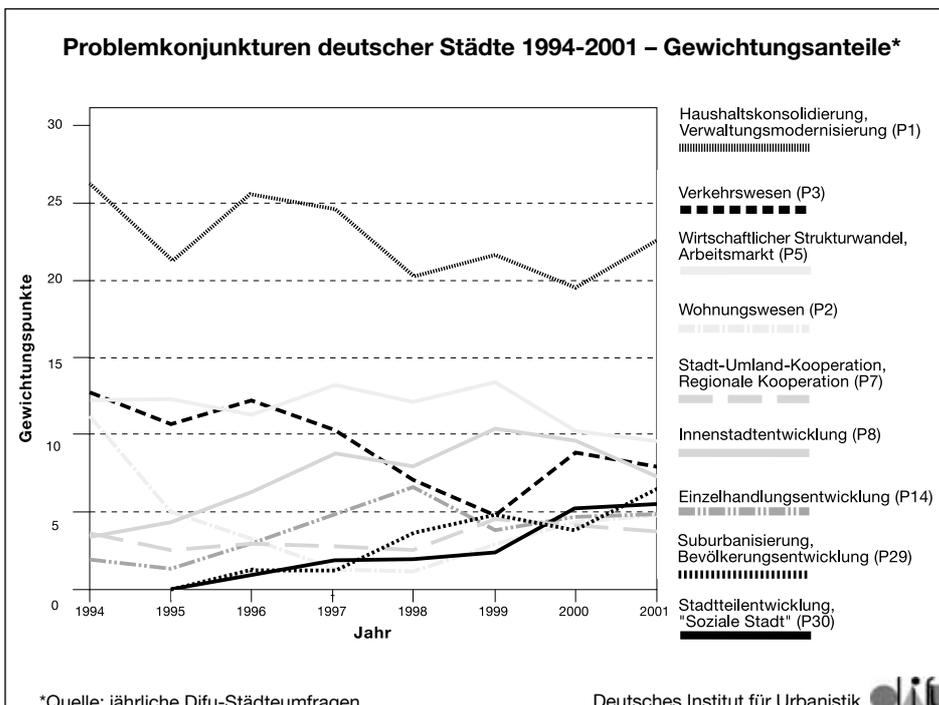
Die mit Abstand höchste Priorität wird mit 19 Prozent dem Problembereich „Kommunalfinanzen, Haushaltskonsolidierung“ beigemessen. Anschließend folgen etwa gleich bewertet die Bereiche „Kommunale Wirtschaftsförderung, Arbeitsmarkt, wirtschaftlicher Strukturwandel“ (neun Prozent der Nennungen), „Verkehrswesen“ (acht Prozent) sowie die „Innenstadtentwicklung“ (sieben Prozent). Es folgen mit geringen Abständen die Bereiche „Suburbanisierung, Bevölkerungsentwicklung“ (sechs Prozent) und „Stadtteilentwicklung, Soziale Stadt“ (fünf Prozent). Auf diese sechs Problembereiche entfallen kumuliert bereits 54 Prozent der Antworten.

Im Vergleich mit den Vorjahren fällt auf, dass der Problembereich „Verwaltungsmodernisierung“ seine über mehrere Jahre behauptete Stellung unter den wichtigsten Problemfeldern verloren hat: Der Anteil betrug noch im Jahr 1999 zehn Prozent, im Jahr 2000 fiel der Wert auf sechs Prozent in den Bereich mittlerer Problemtintensität zurück, im Jahr 2001 betrug sein Anteil nur noch drei Prozent. Demgegenüber ist der Anteil des Problembereichs „Kommunalfinanzen“ von 13 Prozent im Jahr 1999 auf 19 Prozent im Jahr 2001 stark gestiegen.

In der Bedeutung zugenommen hat auch der Problembereich „Bevölkerungsentwicklung, Suburbanisierung“. Noch vor wenigen Jahren wurde er lediglich von einigen Kommunen der neuen Bundesländer herausgestellt. Mittlerweile benennen auch westdeutsche Städte dieses Problemfeld. Im Vorjahr lag der Bereich auf dem zehnten Rangplatz, im Jahr 2001 gehörte er bereits zu den sechs wichtigsten Problemfeldern.

### Ergebnisse im West-Ost-Vergleich

Im Vergleich der Städtenennungen aus den alten und neuen Ländern hat sich eine weitgehende Angleichung der Problemsichten vollzogen. Der größte Bewertungsunterschied wird im Bereich „Wohnungswesen“ deutlich. Bei den ostdeutschen Städten liegt dieser mit einem Nennungsanteil von zehn Prozent auf dem zweiten Rangplatz. Die westdeutschen Städte bewerten mit nur zwei Prozent einen nachrangigen Problemdruck.



Darüber hinaus betonen die ostdeutschen Städte noch etwas stärker die Problematik der Verwaltungsmodernisierung und Probleme bei der Sicherung der sozialen Infrastruktur.

#### **Problemkonjunkturen im Zeitablauf**

Die Abbildung auf Seite 28 zeigt die Entwicklung ausgewählter Problembereiche für die Jahre 1994 bis 2001.

Die Kurve für den Bereich „Haushaltskonsolidierung, Verwaltungsmodernisierung“ wurde über viele Jahre zusammengefasst. Erst in den letzten beiden Jahren entwickelten sich beide Teilbereiche gegenläufig. Der Anstieg vom Jahr 2000 auf das Jahr 2001 ist allein auf den Bereich „Kommunal Finanzen“ zurückzuführen.

Seit 1997 liegt der Problembereich „Wirtschaftlicher Strukturwandel, Arbeitsmarkt“ auf dem zweiten Platz, mit wenig veränderten jährlichen Nennungsanteilen. Dies kann als Ausdruck der Tatsache gewertet werden, dass die Kommunen stark von der Problematik der Arbeitslosigkeit betroffen sind, aber nur begrenzte Möglichkeiten für ihre Bekämpfung haben.

Die Zeitreihen machen auch den Anstieg der Problembereiche „Suburbanisierung, Bevölkerungsentwicklung“ und „Stadtteilentwicklung, Soziale Stadt“ sichtbar. Bei dem letztgenannten Bereich liegt die Vermutung nahe, dass das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ das Antwortverhalten mit seiner Betonung der Handlungsebene „Stadtteil“ beeinflusste.

## **Wettbewerb „Vorbildliche Maßnahmen kommunaler Suchtprävention“**

Auf Anregung der Drogenbeauftragten der Bundesregierung, Marion Caspers-Merk, schrieb die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) im Herbst 2001 den bundesweiten Wettbewerb „Vorbildliche Strategien kommunaler Suchtprävention“ aus. Ziel dieses Wettbewerbs war es, das Engagement der Kommunen auf diesem Politikfeld sichtbar zu machen, den interkommunalen Erfahrungsaustausch zu fördern und gute Beispiele kommunaler Suchtprävention auszuzeichnen. Hierfür setzte die BZgA ein Preisgeld von insgesamt 50 000 Euro aus.

Die Betreuung des von den kommunalen Spitzenverbänden unterstützten Wettbewerbs wurde dem Deutschen Institut für Urbanistik übertragen.

Der Wettbewerb stieß bei den deutschen Städten, Gemeinden und Landkreisen auf große Resonanz: Bis zum Bewerbungsschluss am 14. Januar 2002 sind von 198 Kommunen 220 Wettbewerbsbeiträge eingereicht worden. In ihrer Sitzung vom 8. April 2002 hat die Jury unter dem Vorsitz der Senatorin a.D. Ingrid Stahmer (Berlin) eine Entscheidung zur Prämierung getroffen. Danach erhielten vier Wettbewerbsbeiträge aus Großstädten, drei aus kleineren Städten und Gemeinden sowie vier Beiträge von Landkreisen eine mit einem Geldpreis von je 5000 Euro verbundene Auszeichnung. Einen zusätzlich von den Spitzenverbänden der gesetzlichen Kran-

kenkassen ausgelobten Sonderpreis von insgesamt 5000 Euro teilen sich weitere zwei Kommunen. Außerdem erhalten weitere 21 Kommunen eine Anerkennungsurkunde dafür, in die engere Auswahl gelangt zu sein.

Am 24. Juni 2002 wurden die Preisträger in einer gemeinsamen Veranstaltung der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung und des Bundesgesundheitsministeriums der Öffentlichkeit vorgestellt und ausgezeichnet.

Die Ziele, der Ablauf und die Ergebnisse des Wettbewerbs sind in einer Buchdokumentation nachzulesen, die vom Difu erarbeitet und gemeinsam mit der BZgA herausgegeben wird. Diese Veröffentlichung erhalten unter anderem alle Wettbewerbssteilnehmer.

Ab dem 24. Juni 2002 stehen alle Wettbewerbsbeiträge für die Öffentlichkeit über das Internet zur Verfügung:

<http://www.kommunale-suchtpraevention.de>

Am 10. und 11. Oktober 2002 veranstalten die BZgA und das Difu in Berlin eine Fachtagung zum Thema Suchtprävention, auf der die Preisträger ihre Arbeiten vorstellen.

Im der nächsten Berichte-Ausgabe wird ausführlich über Preisträger und Wettbewerbsbeiträge berichtet.

#### **Weitere Informationen:**

**Dr.-Ing. Michael Bretschneider**  
**Telefon: 030/39001-281**  
**E-Mail: [bretschneider@difu.de](mailto:bretschneider@difu.de)**

**Bestellung:**  
**siehe Bestellschein**



#### **Weitere Informationen:**

**Dr.-Ing. Michael Bretschneider**  
**Telefon: 030/39001-281**  
**E-Mail: [bretschneider@difu.de](mailto:bretschneider@difu.de)**

**Bestellung der Dokumentation:**  
**ausschließlich über die BZgA**  
**Bestellnummer: 33 920 000**  
**E-Mail: [order@bzga.de](mailto:order@bzga.de)**  
**Fax: 0221/8992-257**

**Hrsg. Difu/Im Auftrag der BZgA**  
**2002. 160 S., 11 Abb., 16 S.,**  
**2 Übers., kostenlos,**  
**ISBN 3-88118-325-6**

**Volltext im Internet unter:**

**[www.kommunale-suchtpraevention.de/dokumentation/](http://www.kommunale-suchtpraevention.de/dokumentation/)**

# Stadt und Region



Neue Ausgabe der Deutschen Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK)

„Stadt und Region“ ist der Themenschwerpunkt des von *Prof. Dr. Dietrich Fürst* (Universität Hannover) verantworteten zweiten Bandes der Deutschen Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK). Auslöser der aktuellen Diskussion um dieses keineswegs neue Thema sind die fortschreitenden Verflechtungsprozesse innerhalb der einzelnen Regionen, die im Zeichen der Globalisierung wachsende Konkurrenz zwischen den Regionen sowie die Forderung nach einer nachhaltigen Regionalentwicklung. Auch die Befürchtung, bestehende Strukturen und Verfahren der Gemeinde übergreifenden Problembearbeitung könnten den neuen Herausforderungen nicht gewachsen sein, stößt neue Debatten an.

In den fünf Schwerpunkt-Beiträgen geht es darum, den Kooperations- und Koordinierungsbedarf in jenen gesellschaftlichen Teilsystemen zu diskutieren, die nachhaltige Regionalentwicklung bestimmen (d.h. im wirtschaftlichen, sozio-kulturellen, politischen und ökologischen System); sowie die Problemlösungsfähigkeit von Regionen im Verhältnis zu Kommunen zu klären:

■ *Dieter Läßle* sieht die Entwicklung der Region in die Globalisierung und Digitalisierung eingebettet und prüft, was Wirtschafts- und Sozialwissenschaften zur Handlungsfähigkeit der Region beitragen. Er unterscheidet dabei Technizisten oder Medienfuturologen von Regionalisten und Globalisten und bemängelt deren selektive, der komplexen Realität nur ungenügend gerecht werdende Sichtweisen. Diese prognostizieren nämlich die Erosion der Städte und setzen auf die Region als alleinigen Hoffnungsträger. Läßle dagegen geht von einer Renaissance der Städte aus – freilich nur dann, wenn es ihnen gelingt, die eigene Entwicklung wirksam mit der regionalen zu verknüpfen.

■ Ausgehend von einer international vergleichenden Untersuchung von zwölf Regionen, zeigen *Heidi Fichter* und *Timothy Moss*, dass der regionale Handlungsbedarf in der kommunalen Umweltpolitik erheblich zugenommen hat; wegen der Interessengegensätze zur Wirtschaftsentwicklung wurde es aber immer schwieriger, ihn zu erfüllen. Die Schwierigkeiten erscheinen nach dieser Untersuchung freilich überwindbar, wenn nachhaltige Regionalentwicklung als kooperativer Lernprozess verstanden und organisiert wird – was die Iden-

tifizierung von Gemeinsamkeiten über Stärke-Schwächen-Analysen ebenso einschließt wie die Entwicklung von Regeln kollektiven Handelns und die Initiierung von Projekten zunächst in weniger konflikträchtigen Bereichen.

■ *Arthur Benz* untersucht, was der neue „regional governance“-Ansatz für Kooperationsprozesse in Verdichtungsräumen leistet. Dabei geht es um interorganisatorische Steuerung unter Einbeziehung Privater, die ein Mindestmaß an Institutionalisierung erfordert und stets verschiedene Steuerungsmechanismen miteinander kombiniert. Diese Mechanismen werden über Verhandlungen integriert, wobei Netzwerke zwar wichtig sind, aber ohne institutionelle Einbindung nicht ausreichend funktionieren. Benz schreibt, dass „governance“-Muster, differenziert nach Grad der Zentralisierung/Dezentralisierung sowie der Konzentration/territorialen Fragmentierung der Kompetenzen wesentlich vom Problemtypus und Problemdruck bestimmt werden.

■ *Alfred Katz* behandelt die regionale und interkommunale Zusammenarbeit über die Landesgrenzen hinweg im Verdichtungsraum Ulm/Neu-Ulm. Er belegt dabei die Vermutung von Benz, dass Zeiten struktureller Umbrüche fester institutionalisierte regionale Kooperationsformen begünstigen.

■ *Dietrich Fürst* geht, aufbauend auf den Überlegungen von Benz und Katz, den Fragen nach, welche strukturellen Filter in Verdichtungsräumen auf regionaler Ebene die Identifikation von Gemeinschaftsaufgaben der „nachhaltigen Regionalentwicklung“ behindern können und welche regionalen Selbststeuerungsformen sich hierzulande für solche Aufgaben formieren.

■ Dokumentiert ist auch das Positionspapier der *Fachkommission „Stadtentwicklungsplanung“ des DST „Zukunftsinitiative Stadtregion“*.

Außerdem enthält der neue Band zwei weitere Beiträge: *Jörg Bogumil*, Im Spannungsfeld zwischen Parteienwettbewerb, Verhandlungszwängen und Ökonomisierung – der Wandel kommunaler Entscheidungsprozesse am Beispiel Nordrhein-Westfalens; sowie *Peter Marcuse*, Nach dem 11. September wird das Leben in der Stadt nicht mehr das gleiche sein.

## Weitere Informationen:

**Dr. Paul von Kodolitsch**  
Telefon: 030/39001-272  
E-Mail: kodolitsch@difu.de

**Bestellung:**  
E-Mail: verlag@difu.de  
Telefax: 030/39001-275  
Telefon: 030/39001-253

**Bezugspreis:**  
20,- Euro/Einzelheft  
35,- Euro/Abonnement  
(zwei Hefte pro Jahr)

ISSN: 1617-8203

Deutsche Kurzfassungen und die englischen Fassungen der DfK-Texte sind auch im Internet-Angebot des Difu zu finden.

Die Erstaussage der DfK (Thema „Integration und Stadt“) ist ausnahmsweise komplett in englischer und deutscher Fassung über das Internet abrufbar:

<http://www.difu.de/publikationen/dfk/welcome.shtml>

# Stadt und Medien

## Neues Themenheft der Informationen zur modernen Stadtgeschichte – IMS

Das neue Heft der IMS befasst sich mit dem Thema „Stadt und Medien“ und erschließt damit ein neues Themenfeld der Stadtgeschichtsforschung, das auch einen Ausblick in Gegenwarts- und Zukunftsfragen im Schnittpunkt von Stadt und Medien ermöglicht.

Verantwortlicher Herausgeber ist Clemens Zimmermann, Professor für Kultur- und Mediengeschichte in Saarbrücken. Der von ihm verfasste Leitartikel „Zur Einleitung: Stadt, Medien und Lokalität“ betrachtet zunächst das Phänomen der Konzentration von Medien an bestimmten Orten seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts, da die Niederlassung von Verlagen, Zeitungen und später Radio- und Fernsehsendern in den Städten auch das Verhalten der dort lebenden Menschen prägte. Darüber hinaus gibt Zimmermann eine kurze Einleitung in das Thema Film und Stadt, und ein Ausblick in die Zukunft gilt dem Verhältnis zwischen „Cyberräumen“ und städtischen Zentralitätsfunktionen.

Karl Christian Führer (Hamburg) beleuchtet in seinem Beitrag das Verhältnis zwischen Medien und Öffentlichkeit in Hamburg von den 1920er bis in die 1960er Jahre. Ein ähnliches Thema behandelt Lu Seegers (Hannover) mit ihrem Projektbericht „Stadtrepräsentation und Medien“ für die Hansestadt Rostock.

Nicole Huber und Ralf Stern (Berlin) befassen sich mit der filmischen Repräsentation von Los Angeles. Hier geht es um die verschiedenen Stadtbilder, die im Laufe des 20. Jahrhunderts von Los Angeles geschaffen wurden, und ihr Verhältnis zur realen Stadt.

Busso Grabow (Berlin) stellt, die Multimedia-Initiative der Bundesregierung zur Umsetzung virtueller Rathäuser und Marktplätze, Media@Komm, vor. Anhand dreier Pilotprojekte in Bremen, Nürnberg und Esslingen berichtet er über bisher gemachte Erfahrungen.

Luise Adrian (Berlin) untersucht den Einfluss von E-Shopping auf die Entwicklung der Kommunen. Dabei werden insbesondere die Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft beschrieben und einige vorläufige Ergebnisse vorgestellt.

In der Rubrik „Forschungsbericht“ werden im vorliegenden Heft von Axel Schildt (Hamburg) die Ergebnisse der neueren Forschung im Bereich Stadt, Medien und Öffentlichkeit vorgestellt. Damit bietet das Heft insgesamt einen aktuellen Gesamtüberblick über Forschungsergebnisse und -projekte im Themenfeld Stadtgeschichte und Medien.

Neben dem Themenschwerpunkt bietet das IMS-Heft weitere Beiträge zu anderen derzeit laufenden Forschungsprojekten. Lutz Musner (Wien) stellt das Konzept des neuen Schwerpunkts „Metropolen im Wandel“ am Internationalen Forschungszentrum Kulturwissenschaften (IFK) in Wien vor, das kulturelle Dimensionen und Repräsentationen des Lebens in Großstädten untersucht.

Über zwei Tagungen des von der Berliner Akademie der Wissenschaften eingerichteten Arbeitskreises Berliner Klassik berichtet Claudia Sedlarz (Berlin).

Der Bericht über die Jahresversammlung der Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung (GSU) von Heinz Reif (Berlin) leitet zu einem Sonderheft „Perspektiven der Stadtgeschichtsforschung“ über. Dieser Sonderheft geht zurück auf die Beiträge zu einer disziplinübergreifenden Podiumsdiskussion, die die Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung (GSU) auf ihrer Jahrestagung im November 2001 in Gelsenkirchen veranstaltete. Die Redaktion der IMS knüpft mit dem Abdruck dieser Beiträge, die der Bestandsaufnahme und Weiterentwicklung der disziplinübergreifenden historischen Stadtforschung galten, an frühere Dokumentationen derartiger Grundsatzdebatten an. Sieben führende Stadt-Historiker, -Soziologen, -Ethnologen, und Politikwissenschaftler stellen ihre Thesen vor.

Neben den thematischen Beiträgen finden sich im neuen IMS-Heft wie immer eine Vielzahl von Informationen aus der modernen Stadtgeschichtsforschung (unter anderem Tagungs- und Projektberichte, Tagungstermine, Personalien sowie die regelmäßig zusammengestellte umfangreiche Auswahlbibliographie neu erschienener Literatur).

### Weitere Informationen:

Dr. Christoph Bernhardt  
Telefon: 03362/793-280  
E-Mail: bernhardt@irs-net.de

**Bestellung:**  
siehe Bestellschein

## I M P R E S S U M

„Berichte“ – Informationen über Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Positionen des Difu

ISSN 1439-6343, Jahrgang 28

### Herausgeber

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

### Redaktion

Anja Niclas (Praktikantin)  
Jens Rott (Praktikant)  
Cornelia Schmidt  
Irene Stock (Praktikantin)  
Sybille Wenke-Thiem (v.i.S.d.P.)

### Layout + DTP

Bernd Chill  
Elke Postler

### Buchbestellungen bitte nur schriftlich an:

Telefax: 0 30/3 90 01-275  
E-Mail: verlag@difu.de  
Telefon: 0 30/3 90 01-256/-253

### Redaktionskontakt und Berichtervertreiler

Difu-Pressestelle  
Telefon: 0 30/3 90 01-208  
Telefax: 0 30/3 90 01-130  
E-Mail: pressestelle@difu.de  
E-Mail-Newsletter-Abo:  
www.difu.de/difu-news  
Internet: www.difu.de

### Erscheinungsweise

vierteljährlich

### Druck

Druckerei Wilhelm Schwarz KG

### Abdruck

Frei – Belegexemplar(e) erbeten

Die Berichte werden auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

~~Deutsches Institut für Urbanistik, Postfach 120321, D-10593 Berlin, Fax 030/39001 275  
Telefon: 030/39001 256 / 253, E-Mail: verlag@difu.de, Internet: http://www.difu.de~~

## Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik

Schriften-Bestellungen nur über den Verlag W. Kohlhammer:  
Telefon: 0711/7863-280, Telefax: 0711/7863-430

\_\_Expl. **Stadtbaukultur – Modelle, Workshops, Wettbewerbe**  
Verfahren der Verständigung über die Gestaltung der Stadt  
Von Heidede Becker  
2002. Bd. 88, 874 S., 566 Abb., 3 Tab., 7 Übers.,  
in 2 Teilbänden, Euro 49,-, ISBN 3-17-013216-4

## Difu-Beiträge zur Stadtforschung

\_\_Expl. **Alles zu jeder Zeit?**  
Die Städte auf dem Weg zur kontinuierlichen Aktivität  
Von Matthias Eberling und Dietrich Henckel  
2002. Bd. 36. 400 S., 28 Abb., 14 Tab., 14 Übers.,  
13 Karten, Euro 36,-, ISBN 3-88118-326-4

\_\_Expl. **Der kommunale Investitionsbedarf in Deutschland**  
Eine Schätzung für die Jahre 2000 bis 2009  
Von Michael Reidenbach u.a.  
2002. Bd. 35. 384 S., Euro 35,-, ISBN 3-88118-318-3

\_\_Expl. **Interkommunale Kooperation im Städtebau**  
Von Arno Bunzel, Frank Reitzig und Robert Sander  
2002. Bd. 34. 344 S., 21 Regelungsbeispiele, 28 Abb.,  
12 Übers., Euro 29,-, ISBN 3-88118-317-5

## Materialien

\_\_Expl. **Stadt auf Draht**  
E-Shopping und Stadtentwicklung  
3. Werkstattbericht „E-Shopping und Kommunen“  
Hrsg. von Luise Adrian  
Bd. 7/2002. Ca. 200 S., Schutzgebühr ca. Euro 20,-  
ISBN 3-88118-328-0 (in Vorbereitung)

\_\_Expl. **Gartenschauen – Motor für Landschaft, Städtebau und Wirtschaft**  
Hrsg. von Luise Preisler-Holl  
Bd. 6/2002. 210 S., Schutzgebühr Euro 23,-  
ISBN 3-88118-327-2

\_\_Expl. **„Neue Medien“ und Stadtentwicklung – Expertenbeiträge**  
Hrsg. von Holger Floeting  
Bd. 5/2002. 144 S., Schutzgebühr Euro 18,-  
ISBN 3-88118-329-9

\_\_Expl. **„Neue Medien“ und Stadtentwicklung – Virtualisierung und Entstehung neuer Raummuster in der Stadt**  
Von Holger Floeting und Britta Oertel  
Bd. 4/2002. 168 S., Schutzgebühr Euro 20,-  
ISBN 3-88118-330-2

\_\_Expl. **Kommunale Entwicklungspartnerschaften**  
Kooperationsbeziehungen zwischen deutschen Städten und Kommunen in anderen Ländern

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

Vorname und Name: \_\_\_\_\_

Dienststelle/Institution: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Telefon/Telefax/E-Mail: \_\_\_\_\_

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

Von Werner Heinz und Nicole Langel  
Bd. 3/2002. 204 S., Schutzgebühr Euro 20,50  
ISBN 3-88118-324-8

\_\_Expl. **Hauptprobleme der Stadtentwicklung und Kommunalpolitik 2001**  
Ergebnisse einer Panelbefragung bei kommunalen Stadtentwicklungsplanern  
Von Michael Bretschneider  
Bd. 2/2002. 102 S., Schutzgebühr Euro 15,-  
ISBN 3-88118-322-1

## Aktuelle Information

\_\_Expl. **Kommunale Entwicklungspartnerschaften**  
Von Werner Heinz und Nicole Langel  
2002. 16 S., 2 Abb., 3 Tab., 1 Übers.,  
Schutzgebühr Euro 5,-

## Sonderveröffentlichungen

**Bundeswettbewerb „Vorbildliche Strategien kommunaler Suchtprävention“**  
Oktober 2001 bis Juni 2002. Dokumentation  
Hrsg. vom Difu im Auftrag der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA)  
2002. 160 S., 11 Abb., 16 Tab., 2 Übers., kostenlos  
**Bezug nur über die BZgA** (Bestellnr. 33 920 000):  
E-Mail: order@bzga.de, Fax: 0221/8992-257  
Volltext im Internet unter:  
[www.kommunale-suchtpraevention.de/dokumentation/](http://www.kommunale-suchtpraevention.de/dokumentation/)

**Die Soziale Stadt** (vergriffen)  
Erste Bilanz des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“  
Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, hrsg. vom Difu  
2002. 348 S., zahlreiche, überwiegend farbige Abb., Tab. und Übers., kostenlos  
ISBN 3-88118-321-3  
Volltext im Internet unter:  
[www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/zwischenbilanzkongress/](http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/zwischenbilanzkongress/)

\_\_Expl. **Lokale Agenda 21 und Naturschutz**  
Praxisleitfaden  
Hrsg. von Bundesamt für Naturschutz/Deutsches Institut für Urbanistik.  
2002. 288 S., 85 farbige Abb., 13 Übers., Euro 22,50,  
ISBN 3-88118-316-7

## Zeitschriften

\_\_Expl. **Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften**  
Halbjahresschrift, Heft II/2001: „Stadt und Region“  
142 S., Einzelpreis Euro 20,-, Jahresabo (2 Hefte)  
Euro 35,-, ISSN 1617-203

\_\_Expl. **Informationen zur modernen Stadtgeschichte**  
Heft 1/2002: „Stadt und Medien“  
Ca. 150 S., Einzelpreis Euro 10,-  
Jahresabo (2 Hefte) Euro 16,-, ISSN 0340-1774

