

Berichte



2006

Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Positionen des Difu

1

Deutsches Institut für Urbanistik

	Standpunkt		Neue Projekte
2	Integration und sozialräumliche Segregation sind kein Widerspruch!	28	Aktivierung von Gewerbeflächenpotenzialen durch E-Government
	Difu-Forschungsergebnisse und Veröffentlichungen	29	Repräsentative Umfrage zum kommunalen E-Government
4	Die Denkmaltopographie als Erfassungsinstrument und kulturgeschichtliches Unternehmen	30	Wissensbilanzierung für regionale Innovationsnetzwerke
8	Steuerung des ÖPNV durch Funktionale Leistungsbeschreibung		Was ist eigentlich?
8	Umweltfreundlicher, attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV	31	Segregation
14	Zukunft von Stadt und Region: Forschungsergebnisse des Projekts Stadt 2030 erschienen		Fortbildung und Veranstaltungen
20	Kommunales Handeln für Umwelt und Gesundheit	31	Gender Mainstreaming im Städtebau: Von der Theorie zur Praxis
22	Brachflächenrecycling: Herausforderungen, Lösungen, Nutzen!	32	Lange Nacht der Wissenschaften: Das Difu ist auch 2006 dabei
24	Kommunale Unternehmen tragen fünfzig Prozent der kommunalen Investitionen	33	Neu im Difu-Internet
25	Stadt und Fußball	33	Exklusiv für Zuwender
26	Soziale Stadt-Infos: Newsletter-Serie zum Bund-Länder-Programm	34	Das Difu trauert um Dieter Sauberzweig
27	netWORKS-Papers: Publikationsreihe zur kommunalen Infrastruktur frei im Internet zugänglich	35	Mediennachlese
28	New Occasional Papers	35	Impressum
		36	Bestellschein

Integration und sozialräumliche Segregation sind kein Widerspruch!

Die Förderung der Integration von Zuwanderern unter den Bedingungen der sozialräumlichen Segregation ist eine zentrale Herausforderung der kommunalen Integrationspolitik



Bettina Reimann



Ulla-Kristina Schuleri-Hartje

Gegenwärtig wird in der öffentlichen Diskussion über Integration meist im Zusammenhang mit Problemen und misslungener Integration geredet. Demnach scheinen Integration und das Leitbild der multikulturellen Stadt gescheitert, von Parallelgesellschaften ist die Rede. Zuwanderer werden zunehmend als Problemgruppen bezeichnet, die anders leben, sich separieren, sich nicht an die Normen, Werte und Gesetze der Mehrheitsgesellschaft anpassen wollen. Das Bild einer segregierten Stadt(-gesellschaft) wird gezeichnet, wobei in öffentlicher Diskussion und Medien die Begriffe Ghetto, Parallelgesellschaft und ethnische Kolonie undifferenziert und meist negativ besetzt verwendet werden. Übersehen wird hierbei, dass ethnische Segregation nicht nur negative, sondern auch positive Effekte haben kann. Dies wurde untersucht und empirisch nachgewiesen. Denn Gebiete, in denen mehrheitlich Zuwanderer wohnen und arbeiten, können für die dort lebenden Menschen – insbesondere für Neuzuwanderer – positive Funktionen haben. Hier finden sich beispielsweise ethnische Netzwerke als unterstützende Strukturen für die Integration in fremde Orte und Strukturen, in der Regel eine ethnische Infrastruktur sowie vielfältige Dienst- und Hilfeleistungen auf informeller Ebene.

Es ist wichtig, die Möglichkeiten der sozialräumlichen Integration in einem breiteren Kontext zu betrachten. Nur so wird deutlich, dass Integration und Segregation nicht Widersprüche und wechselseitige Ausschlusskriterien sind, sondern dass Integration auch in segregierten Gebieten möglich ist.

Integration unter den Bedingungen der sozialräumlichen Segregation

Realität und auch Normalität in vielen Großstädten ist eine sozialräumliche Ausdifferenzierung und Segregation der Wohnbevölkerung – das heißt eine räumliche Abbildung sozialer Ungleichheiten – nach Herkunft, Ethnie, sozialer Lage und Lebensstil. Segregation an sich wird dann nicht als Problem

bezeichnet, wenn sie ohne Zwang erfolgt und Personen ähnlichen Lebensstils und ähnlicher Milieus, wie Künstler, Studenten oder junge Familien in einem Wohngebiet in großer Zahl als Mieter und Eigentümer wohnen. In der aktuellen Diskussion und den Medien werden jedoch Gebiete, in denen Zuwanderer in hoher Anzahl leben, als integrationshemmend und als Ausdruck bewusster Desintegration gewertet. Nicht ausreichend differenziert werden hierbei die Gründe und Ursachen für eine sozialräumliche Ausdifferenzierung der Gebiete. Weit verbreitet ist hingegen die normative Annahme, dass soziale und ethnische Mischung auf städtischer und Quartiersebene gut ist und die Integration fördert. Prägend hierfür sind das Leitbild der „gesunden sozialen Mischung“ und die Maxime der Vermeidung ethnisch homogener Stadtteile.

Segregation ist jedoch vorrangig kein Ausländer-, sondern ein Armutsproblem. Die Konzentration von Einwanderern in von Armut und Arbeitslosigkeit geprägten Stadtteilen ist vor allem eine Folge der Segregation nach sozialer Lage. Zuwanderer sind in besonders hohem Maße von Arbeitslosigkeit und Armut betroffen und sie leben häufig in Quartieren, die aufgrund fehlender Ressourcen auch als benachteiligende Quartiere bezeichnet werden. Diese räumliche Konzentration von Zuwanderern in bestimmten Quartieren ist oft nicht selbst gewählt, sondern Ergebnis von Zwängen und Diskriminierungen auf dem Wohnungsmarkt. Sie ist auch ein Resultat sozial selektiver Wanderungen (Wegzug Besserverdienender).

Ob es uns gefällt oder nicht – wir müssen lernen zu akzeptieren, dass Stadtplanung und Wohnungspolitik keine wirksamen Instrumente bieten, um eine einmal entstandene sozialräumliche Segregation einfach wieder aufzulösen. Die notwendige Neuausrichtung der Integrationspolitik erfordert daher auch einen Perspektivwechsel, für den sich bereits die ehemalige Beauftragte der Bundesregierung für Migration, Flüchtlinge

und Integration, Marieluise Beck eingesetzt hat. Sie plädierte dafür, weniger die Konzentration von Zuwanderern als vielmehr die Folgen der Konzentration von Armut und sozialer Benachteiligung in den Stadtteilen zu bekämpfen.

Mit dieser politischen Ausrichtung sind zwei Fragen verknüpft: Wie kann die Integration von Zuwanderern in der Stadt unter den Bedingungen der sozialräumlichen Segregation gefördert werden? Was können Kommunen und Wohnungsunternehmen dazu beitragen, um die Integration von Zuwanderern vor Ort zu verbessern? Damit wird Segregation nicht per se bewertet bzw. abgewertet. Vielmehr sind die Vorteile (wie integrationsfördernde Netzwerke, ethnische Ökonomie) und Nachteile (Gefahr sozialer Marginalisierung und Abschottung) ethnisch segregierter Gebiete für Zuwanderer und Neuzuwanderer zu diskutieren. Integration und Segregation stehen nicht notwendig im Widerspruch zueinander. Ethnisch segregierte Gebiete sind auch Orte der Integration und ein Potenzial für die Produktivität der Stadt.

Wachsende Bedeutung des Quartiers für die Integration im sozialräumlichen Prozess

Diese Argumentation berücksichtigt, dass sich in bestimmten Quartieren Formen der sozio-ökonomischen Benachteiligung und massive Probleme konzentrieren und dass dies häufig Gebiete sind, in denen Zuwanderer in hoher Anzahl leben. Ein besonderes Problem ist, dass immer weniger Personen, insbesondere Zuwanderer, über den Arbeitsmarkt integriert sind. Quartier, Wohnung und Wohnumfeld gewinnen damit für den Erfolg von Integrationsprozessen und für ein relativ konfliktfreies Zusammenleben an Bedeutung. Wohnung und Wohnumfeld sind dabei einerseits Integrationsfaktoren und Handlungsfelder im Integrationsprozess, andererseits bilden sie den sozialräumlichen Hintergrund für strukturelle Integrationsprozesse wie Spracherwerb, Bildung, Ausbildung und Beruf sowie gesellschaftliche Partizipation. Eine Integrationspolitik sollte daher noch stärker als bisher das Wohnquartier in den Fokus aller Maßnahmen zur Förderung der sozialräumlichen Integration stellen. Maßnahmen, Aktivitäten und Mittel sollten auf ausgewählte Gebiete konzentriert werden.

Segregation als Folge von Entwicklungen, auf die Kommunen kaum Einfluss nehmen können, anzuerkennen, bedeutet aber nicht, dass Städte und Quartiere keine Handlungsmöglichkeiten haben. Dies belegen die Empfehlungen des Expertenforums im Verbund-

projekt „Zuwanderer in der Stadt“. Sie enthalten eine Vielzahl von Anregungen und guten Beispielen zu verschiedenen Handlungsfeldern: Migranteneconomie, Schule und Bildung, Städtebau und soziales Zusammenleben, Wohneigentumsbildung von Migranten, Teilhabe- und Mitwirkungsmöglichkeiten, Gestaltung der Freiräume und des Wohnumfeldes. Wichtig ist, dass Kommunen bei der Umsetzung solcher Maßnahmen Grundsätze beachten, wie

- Maßnahmen der Stabilisierung und Integration im Wohnquartier frühzeitig und damit präventiv einsetzen,
- Integration vor Ort als Querschnittsaufgabe verstehen und auf städtischer Ebene ganzheitlich angelegte und ämterübergreifende Konzepte entwickeln,
- auf Quartiersebene Netzwerke zwischen den Maßnahmeträgern und den sonstigen Akteuren schaffen und fördern (Quartiermanagement),
- die Selbstorganisation von Zuwanderern stärken und mit Migranteneorganisationen zusammenarbeiten.

Unsicherheiten diskutieren und Wissensdefizite abbauen

In den Kommunen bestehen insbesondere mit Blick auf das Thema Segregation Unsicherheiten. Segregation und ethnisch homogene Gebiete werden einseitig negativ bewertet. Von der Herausforderung, sozialräumliche Integration unter den Bedingungen der Segregation zu fördern, sind viele Kommunen überfordert. Sie verstehen diese mancherorts als Rückzug der Politik, als Resignation vor den Anforderungen der Zuwanderung und als Aufgabe der benachteiligten Gebiete. Zudem besteht auch zwischen wissenschaftlichen Positionen zur sozialräumlichen Segregation und einer darauf aufbauenden Integrationspolitik sowie Positionen der Wohnungswirtschaft und der Kommunen eine Kluft. Diese Kluft gilt es zu schließen und einen Kommunikationsprozess über Chancen und Perspektiven der sozialräumlichen Integration in den Kommunen und zwischen Akteuren mit unterschiedlichen Interessen in Gang zu setzen, um neue Perspektiven zu eröffnen und ungenutzte Potenziale, zu erschließen.

Tipps zum Weiterlesen

- Bericht der Unabhängigen Kommission „Zuwanderung“, Berlin 2001. http://www.zuwanderung.de/downloads/Zuwanderungsbericht_kurz.pdf.
- Gutachten, die Grundlage des Berichts sind, finden Sie unter der Internetadresse <http://www.bmi.bund.de/> (durch Eingabe der Stichwörter Zuwanderung und Gutachten im „Suche-Feld“ kommt man zu den Gutachten).
- Häußermann, Hartmut / Kronauer, Martin / Siebel, Walter, (Hrsg.), An den Rändern der Städte. Frankfurt 2004.
- „Zuwanderer in der Stadt. Expertisen zum Projekt“, Verbundpartner des Projekts (Hrsg), Darmstadt 2005. <http://www.zuwanderer-in-der-stadt.de/803.php>.
- „Zuwanderer in der Stadt. Empfehlungen zur stadt-räumlichen Integrationspolitik“, Verbundpartner des Projekts (Hrsg.), Darmstadt 2005. <http://edoc.difu.de/orlis/DF9070.pdf>.

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

Dipl.-Volksw.
Ulla-Kristina Schuleri-Hartje
Telefon: 030/39001-234
E-Mail: schuleri-hartje@difu.de

Die Denkmaltopographie als Erfassungsinstrument und kultur- geschichtliches Unternehmen



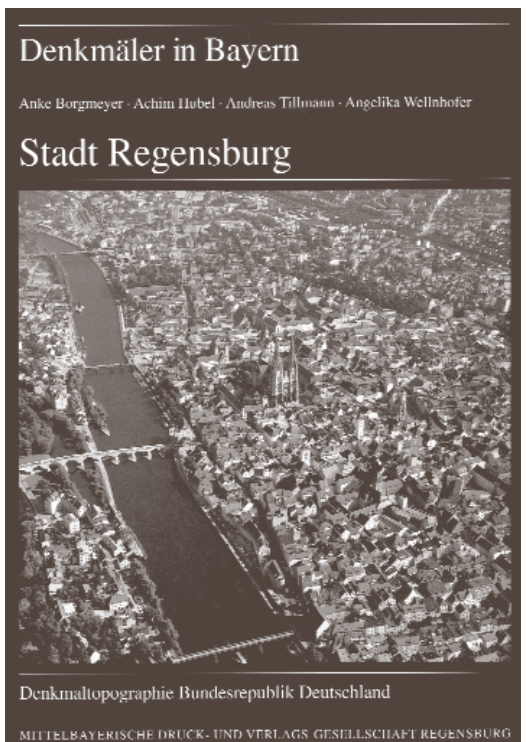
Die Denkmaltopographie als neue Form der Denkmalbeschreibung und Denkmaldokumentation hat in der staatlichen und kommunalen Denkmalpflege einen hohen Stellenwert. Als Instrument der Denkmalpflege und Grundlage für die Bauleitplanung ist die Denkmaltopographie der Bundesrepublik Deutschland beispiellos in Europa. Mit Hilfe der Publikationsreihe „Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland“ wird der Denkmalbestand in den deutschen Bundesländern systematisch erfasst. Zugleich liefert die Reihe kulturhistorische Grundlagen und Informationen für das gegenwärtige Planen und Bauen in den Städten und Landkreisen und fördert das Geschichts- sowie Denkmalbewusstsein in der Öffentlichkeit. Nach 25 Erscheinungsjahren ist eine kritische inhaltliche Würdigung dieser Inventarreihe angebracht. Der vorliegende Band soll dazu beitragen, die Bedeutung und Notwendigkeit von Denkmaltopographien für die konkrete Vermittlung von Denkmalwerten darzulegen und Entscheidungsträgern in den Kommunen, den Ländern, dem Bund und der interessierten Öffentlichkeit nahe zu bringen.

Aufgabe, Ziel und Zweck der „Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland“

sind breit angelegt. Der Begriff Denkmaltopographie bedeutet das Erfassen und Beschreiben von Denkmälern nach ihren örtlich-räumlichen und teilweise auch landschaftlichen Bezügen. Denkmaltopographien bilden Denkmäler und Ensembles flächendeckend und systematisch in Text, Bild und Kartierung ab. Mit Hilfe dieser nach Stadt- und Landkreisen geordneten Inventarreihe sollen Denkmäler in Deutschland in einer möglichst einheitlichen Form beschrieben und dokumentiert werden.

Ziel der Untersuchung ist es, zunächst einen Überblick über Stand und Standard der Topographiebände zu geben und darauf aufbauend exemplarische, zumeist neuere Denkmaltopographien im Hinblick auf ihren Erkenntnis- und Informationswert zu evaluieren. Im Vergleich sind Konzepte und inhaltliche Schwerpunkte herausgearbeitet. Analysiert werden auch Rahmenbedingungen der Bearbeitung von Denkmaltopographien, ihre vielfältige Nutzung und Anwendung.

Besonders inhaltsreiche und methodisch interessante Topographiebände wurden ausgewählt, anhand von Text- und Bildauschnitten vorgestellt und – wo sinnvoll und nötig – kommentiert.



Folgende Aspekte und Fragen werden näher beleuchtet:

Stand der Denkmalerfassung in Denkmaltopographien

- Wie verbreitet ist die Denkmaltopographie?
- Welchen Stand hat die Bearbeitung von Denkmaltopographien erreicht?

Aufbau, Inhalte und Schwerpunkte von Denkmaltopographien

- Wie stellt sich die Denkmaltopographie in den einzelnen historisch-kulturellen Bestandteilen dar?
- Welche Anforderungen müssen die Denkmaltopographien erfüllen?
- Was leistet die Denkmaltopographie als Instrument der Denkmalerfassung?
- Welche stadt-, stadtbau-, architektur- und sozialgeschichtlichen Informationen liefern die Denkmaltopographien?
- Welche biographischen Informationen zu Architekten und Gartenarchitekten liefern die Denkmaltopographien?

- Welche Optimierungen von Denkmaltopographien sind sinnvoll und denkbar?

Wirkungen und Akzeptanz

- Was leistet die Denkmaltopographie für ihre Adressaten: Denkmalpfleger, Planer und Architekten und die interessierte Öffentlichkeit?
- Ist die Denkmaltopographie ein geeignetes Instrument für die städtebauliche Denkmalpflege?
- Welche Resonanz erzielen die Denkmaltopographien?
- Welchen Stellenwert hat die Denkmaltopographie für die präventive Denkmalpflege?

Insgesamt 14 Topographiebände aus unterschiedlichen Bundesländern wurden im Hinblick auf wichtige methodische Aspekte und inhaltliche Themen ausgewählt:

- Bestandteile und Materialien (Texte, Fotos, Karten und Pläne) von Topographien am Beispiel des Hamburger Bezirks Harburg, der Stadt Wiesbaden (mit dem Schwergewicht auf den Villengebieten), der Mainzer Altstadt (mit den Stadterweiterungen und Vororten) sowie Kiel;
- bau- und stadtbauhistorische Schwerpunkte, beispielsweise mittelalterliche Bürgerhäuser in der Stadt Regensburg, Villen und Gärten sowie Siedlungen in einzelnen Ortsteilen von Berlin wie Grunewald und Reinickendorf, Industriebauten und Industrieanlagen in der Stadt Eberswalde, öffentliche Freiräume in der Stadt



Fürth und historische Kulturlandschaft am Beispiel der Stadt Nördlingen sowie der Landkreise Lüneburg und Tirschenreuth.

Mit Ausnahme der Bürgerhäuser handelt es sich bei diesen Schwerpunkten um „moderne Themen“, die in der Architekturgeschichte und in der Denkmalkunde in den letzten 20 Jahren an Bedeutung gewonnen haben.

Die Forschungsergebnisse beruhen auf Erkenntnissen aus Text- und Inhaltsanalysen,

Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland

Baudenkmale in Berlin

Bezirk Reinickendorf

Ortsteil Reinickendorf



Nicolai

aus der einschlägigen Sekundärliteratur sowie auf gezielten Expertengesprächen, die die Forschungsarbeit durch praktische Aspekte und Urteile ergänzen.

Die Denkmaltopographien leisten als Instrument der Denkmalerfassung einen wichtigen Beitrag zur Verbreitung denkmalpflegerischer Anliegen. Mit diesem Corpuswerk lag im Jahr 2004 bundesweit für mindestens 15 Prozent der Stadt- und Landkreise eine Erfassung des vielfältigen und reichen Denkmalbestandes in Buchform vor. Als vorzügliche Geschichts-, Bilder- und Lesebücher liefern die Denkmaltopographien eine Fülle von stadt-, stadtbau-, architektur- und sozialgeschichtlichen Informationen.

Als eines der Hauptziele der Denkmaltopographien gilt es, eine Beschreibung der jeweiligen Stadt- und Landkreisgeschichte sowie der urbanen bzw. regionalen Entwicklung anhand von Denkmälern vorzunehmen. Die Analyse der untersuchten Bände zeigt, dass das angestrebte Ziel erreicht wurde. Dies gilt in gleichem Maße für andere Aufgaben der Denkmaltopographie, wie beispielsweise die Fortschreibung der Denkmallisten und die Einarbeitung neuer Informationen.

Verständlich geschriebene, wissenschaftlich fundierte und anschaulich illustrierte Denkmaltopographiebände fördern das Denkmalbewusstsein der Stadt- und Landkreisbewohner und die Sensibilität der Denkmaleigentümer für ihren Besitz. Die systematische Durchsicht der „Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland“ offenbart, dass mit dieser Publikationsreihe den Städten und Landkreisen Grundlagen, Leitlinien und Orientierung in der Diskussion um Denkmalschutz und Denkmalpflege vermittelt werden. In jedem einzelnen Fall bietet die Denkmaltopographie ein hervorragendes Instrument, das öffentliche Interesse an historischen Zeugnissen zu wecken und zu erläutern.

Nur durch eine aktive Denkmalpolitik und nicht durch Sanktionen lassen sich die Bürger für die Erhaltung des kulturellen Erbes sensibilisieren. Wichtige Voraussetzungen einer bürgernahen, präventiven Denkmalpflege sind:

- die Erforschung der baulichen Dokumente der Vergangenheit,
- die frühzeitige Information und Beratung der Denkmaleigentümer,
- die umfassende Aufklärung der Öffentlichkeit und
- die Qualifizierung der Planungen der kommunalen Verwaltungen.

Für die vorbeugende, präventive Denkmalpflege hat die Denkmaltopographie einen hohen Stellenwert.

Neue Anforderungen an die Denkmaltopographien werden im Hinblick auf die Einbindung des Denkmalbestandes in die historische Kulturlandschaft gestellt. Im Einleitungsteil, der seit den 1980er-Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen hat, wird die historische Kulturlandschaft der jeweiligen Region in jüngeren Topographiebänden vor allem in Bayern, aber auch in Baden-Württemberg, beispielhaft beschrieben.

Eine Chance der Denkmaltopographie liegt darin, bis dahin vernachlässigte Gebiete und Bereiche – wie zum Beispiel die Gründerzeitviertel oder auch die Siedlungen der Jahrhundertwende und der 1920er-Jahre bis hin zu den Bauten der 1950er- und 1960er-Jahre sowie die historischen Gärten und Freiräume – in eine denkmalkundliche Untersuchung einzubeziehen. „Unbequeme“ Denkmäler der 1930er- und 1940er-Jahre sollten genauso wie Industrie- und Verkehrsanlagen in den Denkmaltopographien enthalten sein.



Ensemble Nördlingen
 Ensemble Einzeldenkmäler Maßstab 1:5000, genordet

Die vorliegende Karte, die einen Überblick über das Ensemble Nördlingen und seine Einzeldenkmäler gibt, beinhaltet keine rechtsverbindliche Aussage zur topographischen Situation und zur Denkmaleigenschaft der einzelnen Objekte.

Trotz des hohen Stellenwerts der Bodendenkmalpflege und der erheblichen Gefährdung der Bodendenkmäler durch Bauvorhaben wurde die Archäologie bisher nur unzureichend in das Unternehmen Denkmaltopographie integriert. Die Verknüpfung von Bau- und Bodendenkmalpflege ist jedoch zweifellos sinnvoll. Die Topographie bietet die Möglichkeit, den bekannten Bestand an Bodendenkmälern in einer Stadt zu dokumentieren.

Es ist bedauerlich, dass das Problem der Fortschreibung von Denkmaltopographien bislang weitgehend ungelöst ist und nur in wenigen Fällen bisher eine zweite oder dritte Auflage möglich war. Wünschenswert wäre eine Überarbeitung der Denkmaltopographien generell etwa in einem Abstand von zehn Jahren. Künftig werden die Bände auch im Internet präsentiert; dies würde die Fortschreibung wesentlich erleichtern.

Die bundesweit unterschiedliche Anlage der Topographiebände im Hinblick auf die Darstellung der Einzeldenkmäler bzw. Ensembles sowie den Umfang und Stellenwert des Kartenteils wird gelegentlich beklagt. Zweifellos erfolgt die Umsetzung der Richtlinien zur Erstellung der Denkmaltopographie in den Bundesländern uneinheitlich. Im Hinblick auf die Abstimmung der länderspezifischen Ansätze besteht ein Desiderat. Ziel dieser Anstrengungen kann allerdings nicht eine normierte Denkmaltopographie sein. Die Denkmaltopographien spiegeln die Besonderheiten der einzelnen Länder und Regionen, ihre baukulturellen Unterschiede und die jeweiligen Schwerpunkte bei den Denkmalgattungen wider.

Der Nutzen der vorliegenden Untersuchung zur „Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland“ liegt in der Aufbereitung historischer Grundlagen für Anwendungsfelder in der Denkmalpflege, in der Sanierung, für das Bauen im Bestand sowie nicht zuletzt in der Freiraum- und Bauleitplanung. Denkmaltopographien sind unabdingbar für das Verständnis der gebauten Umwelt und Voraussetzung für die Entwicklung nachhaltiger Konzepte der Erhaltungs- und Entwurfsplanung für das historische Erbe.

Der reich bebilderte Band ist vor allem für Denkmalpfleger von Interesse, aber auch für Architekten und Stadtplaner, mit Denkmalschutz befasste Kommunalpolitiker, Kunst- und Architekturhistoriker, engagierte Denkmaleigentümer sowie für historisch interessierte Bürger. Ihnen allen kann die vorliegende Forschungsstudie dazu dienen, lokalgeschichtliche Informationen und kulturhis-

torische Erkenntnisse zu gewinnen. Deutlich wird auch der Beitrag der Denkmalforschung zur Architektur, Stadt-, Dorf- und Sozialgeschichte seit dem Beginn der 1980-er Jahre.

Die Denkmaltopographien tragen zu einer Neubewertung des reichen und vielfältigen Denkmalbestandes in Deutschland bei. Die bis Anfang des Jahres 2004 insgesamt erschienenen 124 Bände der Publikationsreihe „Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland“ bilden eine vorzügliche Materialsammlung über historische Bauten und ihr Umfeld, deren wissenschaftlicher Wert weit über die Topographie hinausgeht und mit jedem Band in seiner Bedeutung weiter wächst.

Dank gilt der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, die die Publikation mit einem Druckkostenzuschuss gefördert hat.

Weitere Informationen:

Dr.-Ing., Dipl.-Soz.
Claus-Peter Echter
Telefon: 0221/340308-11
E-Mail: echter@difu.de

Bestellung:
siehe Bestellschein

Bearbeitungsstand „Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland“ April 1988, Januar 1997, Januar 2004*

Bundesland	Zahl der erschienenen Bände		
	April 1988	Januar 1997	Januar 2004
Baden-Württemberg	-	-	1
Bayern	4	12	21
Berlin	-	4	7
Brandenburg	-	3	9
Bremen	3	3	3
Hamburg	2	3	5
Hessen	6	17	29
Lübeck ¹	-	-	-
Mecklenburg-Vorpommern	-	-	-
Niedersachsen	8	14	19
Nordrhein-Westfalen	-	2	2
Rheinland ¹	-	-	-
Westfalen ¹	-	-	-
Rheinland-Pfalz	5	16	22
Saarland	-	-	-
Sachsen	-	1	4
Sachsen-Anhalt	-	-	-
Schleswig-Holstein	-	1	2
Thüringen	-	-	-
Insgesamt	28	76	124

* Quellen: Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland und Claus-Peter Echter

¹ Eigenes Landesamt/Amt für Denkmalpflege.

Funktionale Leistungsbeschreibung

Ein neues Instrument zur Steuerung des kommunalen ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr ist im Umbruch. Dabei ist seine Bedeutung für urbanes Leben in den Städten nicht nur unbestritten, es stellen sich sogar neue Aufgaben, die bisher nur unvollkommen wahrgenommen werden. Die öffentliche Debatte über „Feinstaub in der Stadt“ hat in den letzten Jahren zum Beispiel gezeigt, dass der ÖPNV nicht a priori umweltfreundlich ist, sondern dass leere, rußende Busse auch Teil des Problems sein können.

Aufgrund der knappen öffentlichen Kassen fordern die Stadtkämmerer eine höhere Effizienz kommunaler Unternehmen und setzen häufig Reduzierungen der Zuschüsse durch. Die Stadtwerke erwirtschaften nicht mehr die Erträge früherer Zeiten. Damit steht den Verkehrsunternehmen auch weniger Geld aus dem Querverbund zur Verfügung. Die Schülerbeförderung und die daran gekoppelte Förderung sind rückläufig.

Veränderte europäische und deutsche Rahmenbedingungen zum Vergabe- und Beihilferecht haben in den letzten Jahren den Handlungsspielraum kommunaler Verkehrsunternehmen zunehmend eingeengt. Auch Gerichtsurteile und europäischen Verordnungsentwürfe mindern die Flexibilität.

Dabei ist der Qualitätsstandard des deutschen ÖPNV auch im internationalen Vergleich anerkannt gut. Die kommunalen Verkehrsunternehmen haben in der Mehrzahl erhebliche Fortschritte bei ihrer Restrukturierung gemacht und sind wettbewerbsfähiger geworden.

Notwendig ist jedoch eine neue Aufgabenteilung zwischen den Städten und ihren Verkehrsunternehmen. Effizienzsteigerung und die Umsteuerung auf neue Ziele und Aufgaben, deren Erfüllung auch evaluiert wird, können nicht im Selbststeuerungsprozess erreicht werden. Die Kommunen sollten als Aufgabenträger des ÖPNV, unabhängig von ihrer Eigentümerfunktion, die Leistungen beschreiben, die von den Verkehrsunternehmen erbracht werden sollen.

Gegen die vertragliche Vereinbarung von Leistung und Gegenleistung wird eingewandt, dass dadurch Tatbestände begründet würden, die eine Vergabe erforderlich machen. Damit würde ein nicht erwünschter

Ausschreibungswettbewerb ausgelöst werden und steuerliche Nachteile im Querverbund entstehen. Es bestehen aber im Rahmen einer Betrauung ausreichende Gestaltungsmöglichkeiten, Leistungen der Verkehrsunternehmen wesentlich konkreter zu beschreiben, als dies bisher in der Mehrzahl der Nahverkehrspläne geschieht.

Ob durch eine differenzierte Ausgestaltung der Betrauung oder auf dem Wege der wettbewerblichen Umgestaltung des öffentlichen Nahverkehrs – für Kommunen bestehen auf jeden Fall große Chancen, ein attraktives Verkehrsangebot bei effizientem Einsatz öffentlicher Mittel sicherzustellen. Dabei kommt es entscheidend darauf an, dass der Aufgabenträger – also in der Regel die Kommune – für die ÖPNV-Leistungen die richtigen Vorgaben macht. Im Kontext werden häufig Befürchtungen hinsichtlich eines überregulierten und unflexiblen ÖPNV laut, wenn dieser in alleiniger Verantwortung des Aufgabenträgers, ohne Einbeziehung vorhandener Kompetenz und vorhandenen Know-hows von Verkehrsunternehmen, organisiert wird.

Als eine Möglichkeit, die Kompetenzen und Marktnähe der ÖPNV-Anbieter umfassend zu nutzen, wird diskutiert, die ÖPNV-Leistungen nicht detailliert vorzugeben („konstruktive“ Leistungsbeschreibung), sondern sich stattdessen auf Zielvorgaben zu beschränken und ÖPNV-Leistungen „funktional“ zu beschreiben.

Auch die Leistungen eines wettbewerblich organisierten ÖPNV-Angebots müssen integriert werden. Einerseits betrifft dies die Ausgestaltung gegenüber dem Fahrgast, der ein einheitliches System und eine relativ einheitliche Oberfläche erwartet, andererseits sind dies die gegenseitigen Abhängigkeiten von ÖPNV und Individualverkehr. Im Falle des Ausschreibungswettbewerbs gilt es, neue Integrationsdefizite im ÖPNV, die aus der Konkurrenz verschiedener Anbieter entstehen können, zu vermeiden.

Eine funktionale Leistungsbeschreibung soll unternehmerische Flexibilität und bewusste Zielsetzung und Steuerung durch den Aufgabenträger verbinden. Bislang sind funktionale Leistungsbeschreibungen oder solche Vergaben in Deutschland im ÖPNV so gut wie

Umweltfreundlicher, attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV – ein Handbuch

Von Volker Eichmann, Felix Berschin, Tilman Bracher und Matthias Winter (im Auftrag des Umweltbundesamtes)
2006. 344 S., 43 Abb., 35 Tab., Schutzgebühr Euro 32,-
ISBN 3-88118-395-7

Das Handbuch richtet sich an Planer und Verkehrsfachleute in Planungsämtern, bei Aufgabenträgern, lokalen Nahverkehrsgesellschaften und Verkehrsverbänden sowie kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen.

Detaillierte Infos:
http://www.difu.de/publikationen/difu-berichte/4_05/05.phtml

Bestellung:
siehe Bestellschein

nicht durchgeführt worden. Auch aus dem Ausland liegen nur wenige Erfahrungen vor. Sie beziehen sich auf die Vergabe von Regionalverkehrsleistungen oder von Stadtverkehr in Mittel- und Kleinstädten. Die aus einer eventuellen Vergabe ganzer Teilbereiche innerhalb des eng verflochtenen Netzes einer Großstadt oder eines Ballungsraums entstehenden Probleme und Integrationsanforderungen sind bislang noch kaum thematisiert worden. Gerade in Großstädten wird aber vielfach die Forderung nach Nutzung des Know-how der vorhandenen, teilweise gut eingeführten und erfolgreichen Unternehmen gestellt.

Die neue Difu-Veröffentlichung demonstriert, wie eine funktionale Leistungsbeschreibung unter den Rahmenbedingungen einer Großstadt prinzipiell durchführbar ist und wie möglichen Integrationsdefiziten und Abgrenzungsproblemen begegnet werden kann. Dabei wird vorausgesetzt, dass eine „Leistungsbeschreibung für eine funktionale Vergabe“ im Prinzip höhere Anforderungen als eine „funktionale Leistungsbeschreibung als Bestandteil eines Betrauungsaktes“ erfüllen muss. Dies gilt besonders für den Ausschluss von Missbrauchsmöglichkeiten. Nachfolgend wird daher häufig nur der weitergehende Fall, nämlich die Ausschreibung und Vergabe, behandelt.

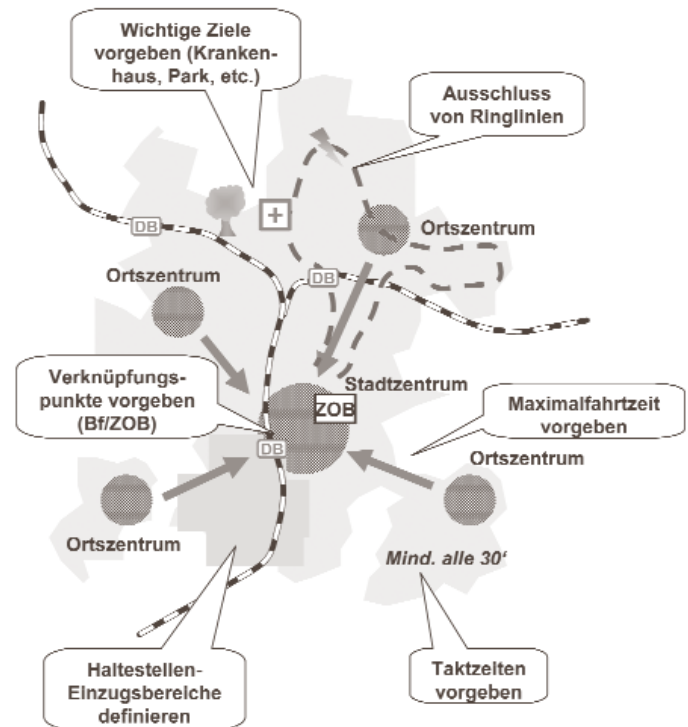
Bisherige Erfahrungen mit funktionalen Leistungsbeschreibungen und Ausschreibungen

Im In- und Ausland wurden bislang nur vergleichsweise wenige Erfahrungen mit funktionalen Vergaben im ÖPNV gesammelt. Die meisten Erfahrungen liegen aus Schweden und den Niederlanden vor, in Deutschland wurden bislang nur vereinzelt Vergaben mit funktionalen Elementen ausgestaltet.

Im schwedischen Helsingborg wurde das Stadtverkehrsnetz funktional vergeben. Nach großen Vorschusslorbeeren und zunächst guten Erfahrungen wird das Projekt mittlerweile als gescheitert betrachtet, und das Verkehrsunternehmen schreibt rote Zahlen. Die Ursachen liegen unter anderem in der Einnahmenaufteilung und einer autofreundlichen Politik der Stadt. Durch Nettovertrag wurde der Aufgabenträger des Risikos einer autofreundlichen Politik entbunden, es fehlten aber vertragliche Absicherungen für das Unternehmen gegen daraus erwachsende Probleme.

In den Niederlanden fanden funktionale Vergaben unter anderem in Amersfoort für ein mittleres Stadtbusnetz und in der Provinz Seeland für den Regionalverkehr statt.

Funktionale Leistungsbeschreibung eines ÖPNV-Netzes



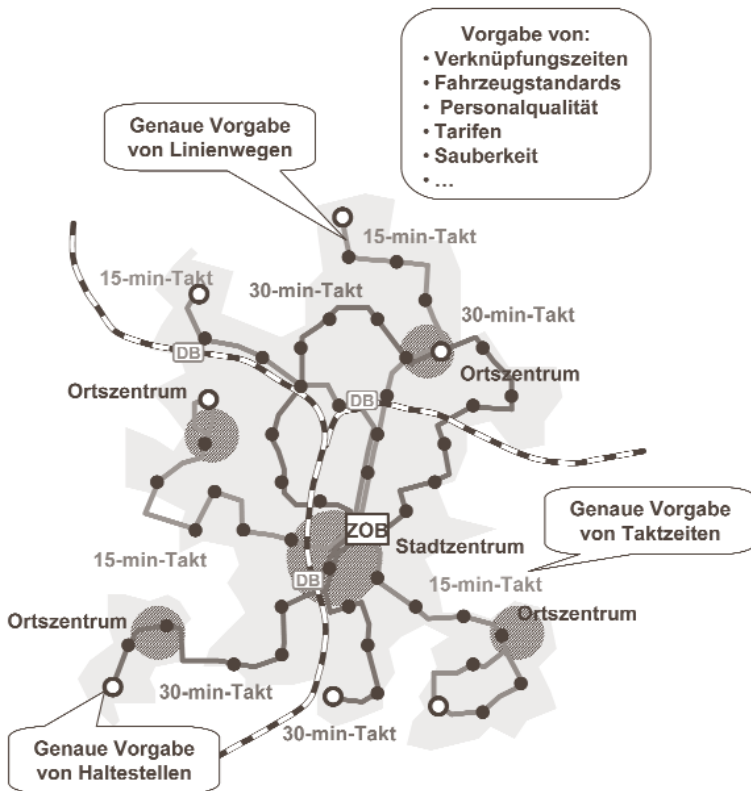
Deutsches Institut für Urbanistik 

Dabei wurden die Leistungen weitgehend funktional beschrieben. In Amersfoort existierte beispielsweise die Anforderung, ein Netz mit maximal 400 m Fußweg zur nächsten Haltestelle für mindestens 95 Prozent der Einwohner zu bedienen, ergänzt um eine Wunschliste bestimmter zu bedienender Ziele. Der Gewinner bot 60 Prozent mehr Leistung für den bisherigen Zuschussbetrag. Auch der gebotene Bonus ab einem Wachstum der Personenkilometer um mehr als zwei Prozent konnte Anreize setzen, bislang wurden sechs Prozent Zuwachs erzielt. Etwas anders wurde die finanzielle Komponente in Seeland geregelt, dort gab es in einem der ausgeschriebenen Netze einen Zuschuss von einem Euro pro zusätzlich erzielt Euro Fahrgeldeinnahme.

Problematisch waren die teilweise fehlende oder nicht offen gelegte Bewertungsskala sowie außerdem auch Fehlplanungen seitens der neuen Unternehmen, bedingt durch mangelnde Ortskenntnisse.

In Deutschland gibt es erste Erfahrungen in Elmshorn und aus einem virtuellen Test in Hann. Münden. Nur im Eisenbahnbereich wurde eine Ausschreibung tatsächlich durchgeführt, die Marschbahn (Hamburg – Westerland) in Schleswig-Holstein. Kennzeichen waren ein offenes Fahrzeugkonzept und Mindeststandards für Reise- und Taktzeiten. Dem Verkehrsunternehmen werden innerhalb der Grenzen vorgegebener Verbund- und Fernverkehrstarife Möglichkeiten

Konstruktive Leistungsbeschreibung eines ÖPNV-Netzes



Deutsches Institut für Urbanistik 

zu eigener Tarifpolitik und Fahrgastgewinnung eingeräumt.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen folgende Vor- und Nachteile bei funktionalen Vergaben im ÖPNV:

Vorteile

- Die Auswahl an Alternativen ermöglicht eine wirtschaftlichere Beschaffung.
- Vorhandene unternehmerische Potenziale werden geweckt und genutzt.
- Die allokativen Effizienz im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers wird gesteigert.
- Der Aufgabenträger kann sich auf seine „eigentlichen“ Aufgaben (Strategie, Verkehrspolitik) konzentrieren.
- Verkehrsunternehmen mit Planungs- und Marketingkompetenzen haben Vorteile gegenüber reinen Fahrdienstgesellschaften.

Nachteile

- Der Aufwand für Bieter ist deutlich höher (Planungskosten, Kompetenzerweiterung).
- Die höheren Kosten der Bieter schlagen sich teilweise in höheren Preisen nieder.
- Es besteht eine geringere Wettbewerbsintensität, nicht alle Verkehrsunternehmen können oder wollen an funktionalen Vergaben teilnehmen.

- Angebotswertung und Vertragsgestaltung sind für den Aufgabenträger anspruchsvoller und aufwändiger.
- Politisch sind funktionale Ausschreibungen teilweise schwer durchsetzbar (Furcht vor Verlust des politischen Handlungsspielraums).

Außerdem lassen sich die bisherigen funktionalen Vergaben hinsichtlich bestimmter Parameter des Leistungsumfangs und der Vertragsgestaltung beschreiben:

- Bevorzugt werden kompakte Busnetze, da dort kaum infrastrukturelle Vorgaben erforderlich sind.
- Tendenziell gibt es größere Lose, damit der Betreiber möglichst viele Stellschrauben für den Markterfolg in der Hand hat; Beispiele sind ganze Stadtbusnetze oder gesamte Landkreise.
- Der Grad der Vernetzung ist gering, je weniger verkehrliche Abhängigkeiten von anderen Netzen ausgeschriebene Lose besitzen, desto geeigneter sind sie für funktionale Vergaben. Allerdings spricht eine Verbundintegration an sich nicht gegen eine funktionale Ausschreibung.
- Eine Übertragung von Kompetenzen der taktischen Ebene auf den Betreiber setzt eine ausreichend lange Vertragsdauer voraus, damit Auswirkungen von Veränderungen für ihn spürbar sind.
- Nettoverträge sind zu empfehlen, da der Betreiber ansonsten nur die zwingend verlangten Mindeststandards erfüllen würde. Allenfalls käme ein Bruttovertrag mit scharfen Erlösanzelementen in Betracht.
- Problematisch ist die Einbeziehung flexibler Angebotsformen aufgrund juristischer Probleme. Vor allem die vergleichende Bewertung ist ein bislang nicht gelöstes Problem. Ebenso beeinflussen auch die unzureichenden Möglichkeiten innerhalb des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu flexiblen Bedienformen diesen Aspekt. Letztere Problematik stellt sich allerdings generell bei flexiblen ÖPNV-Angeboten und unabhängig von der Vergabeform.

Funktionale Leistungsbeschreibungen ohne Vorfestlegung der Bedienungsformen

Das ursprünglich noch aus dem Jahr 1935 stammende Personenbeförderungsgesetz geht vom Regelfall des klassischen Linienverkehrs mit Strecken-, Haltestellen- und Fahrplanbindung aus (§ 42 PBefG). Andere Bedienungsformen sind nur begrenzt mög-

lich. Häufig ist eine Anpassung des rechtlichen Rahmens erforderlich.

Funktionale Leistungsbeschreibungen sollten nicht eine vorgegebene Bedienungsform – gemeinhin ausschließlicher Linienverkehr mit Bussen etc. – enthalten. Verkehrsunternehmen erhielten sonst keine Gelegenheit, beispielsweise herkömmliche Linienverkehre mit bedarfsorientierten Produkten bzw. flexiblen Modulen wie Anruf(sammel)taxis, öffentlichen Mieträdern, Mietautos oder Ähnlichem je nach erwarteter Nachfrage zu kombinieren oder verschiedene zielgruppenspezifische Angebote einzuführen.

Für die Erprobung bietet sich ein schrittweises Vorgehen an. Die Leistungsbeschreibung von flexiblen Bedienungsformen sollte zunächst in geeigneten Gebieten – wie zum Beispiel dünner besiedelten Randgebieten oder nachfrageschwächeren Randzeiten – erprobt werden. Es sollte eine Modellregion, in der auf Basis von Ausnahmetatbeständen die rechtliche Regulierung suspendiert wird, geschaffen werden.

Praxistest: virtuelle funktionale Ausschreibung für Berlin-Spandau

In einem „virtuellen Test“ wurden vom Difu wesentliche Elemente einer funktionalen Ausschreibung simuliert – mit einer Ausnahme: Es wurden keine Preise bestimmt. Entsprechend haben an dem Testverfahren weder die ausschreibenden Stellen (Aufgabenträger) noch Verkehrsunternehmen (Anbieter und Leistungserbringer) teilgenommen.

Das gewählte Testverfahren bezog sich also im Wesentlichen auf den Entwurf einer funktionalen Leistungsbeschreibung. Es hatte folgende Bestandteile:

- Die Ausschreibung sollte ohne echte Angebote erfolgen (virtuell).
- Funktionale Leistungsbeschreibungen wurden von der Projektgruppe für das Testgebiet erstellt.
- In zwei Workshop-Runden hat ein Gutachterkonsortium die Gebietsauswahl und Entwürfe funktionaler Leistungsbeschreibungen beurteilt und in den Gesamtzusammenhang von Vergabe und Vertrag/Controlling eingeordnet.

Der Berliner Nahverkehrsplan hat ein ausführliches Anforderungsprofil, das teilweise sehr genaue Vorgaben zur Gestaltung des ÖPNV-Angebots macht, im Einzelnen folgende:

- Vorgabe der Verbindungs- und Bedienungsstandards,

- Vorgabe der Angebotsstruktur und -dichte,
- Vorgabe der Rahmenbedingungen der betrieblichen Leistungen,
- Vorgaben für qualitätssichernde und attraktivitätssteigernde Maßnahmen,
- Maßgaben für Infrastruktur, Fahrzeuge, Ausstattung und Umweltbelange,
- Tarifstruktur.

Diese Vorgaben wurden in der Erarbeitung der Leistungsbeschreibung für eine virtuelle funktionale Vergabe als Grundlage gewählt. Hinzu kamen gebietsspezifische Anforderungen.

Der eigentliche „Praxistest“ einer funktionalen Leistungsbeschreibung fand in zwei Workshops statt. Beteiligt waren ein Gutachterkonsortium von einer Anwaltskanzlei und zwei Beratungsunternehmen sowie die Projektgruppe. Gegenstand des Praxistests war die Auswahl des Untersuchungsgebiets und die dazu erforderliche Konkretisierung der Kriterien als auch die Bewertung der von der Projektgruppe entworfenen funktionalen Leistungsbeschreibung. Dazu wurden einerseits die für die Anwendungsbereiche geltenden konkreten Ziele des Landes Berlin ermittelt (Stadtentwicklungsplan Verkehr und Nahverkehrsplan) und andererseits die Eignung dieser Merkmale für funktionale Ausschreibungen nach den Erfahrungen und Einschätzungen des Gutachterkonsortiums festgestellt. Wettbewerbsrechtliche Rahmenbedingungen (erschöpfende Leistungsbeschreibung, Risikoübertragung, Gleichbehandlung) und die Adaption von Wettbewerbserfahrungen aus England, Skandinavien und den Niederlanden sind als Grundlage dieser Einschätzungen zu nennen. Im Ergebnis wurde eine Liste von 13 Leistungsmerkmalen festgelegt. Die Projektgruppe ermittelte in einem virtuellen Test die Tauglichkeit der entworfenen Leistungsbeschreibung für eine funktionale Ausschreibung. Dazu wurde nicht der Versuch unternommen, den Ablauf einer Ausschreibung zu simulieren, sondern es wurden am konkreten Beispiel gezielt Missbrauchsmöglichkeiten antizipiert und zugleich aber auch die Notwendigkeit von Festlegungen hinterfragt, die die Gestaltungsfreiheit der Anbieter einschränken. Außerdem wurden mögliche Anreizelemente hinsichtlich ihres potenziellen Beitrags zur Zielerreichung eingeschätzt. Daraus wurden in einem letzten Arbeitsschritt erste Hinweise zur Bewertung funktionaler Angebote abgeleitet.

Im Ergebnis wurde die Machbarkeit funktionaler Ausschreibungen bestätigt. Hohe Anforderungen werden an die Bestimmtheit der

Liste zwingend notwendiger Merkmale einer funktionalen Leistungsbeschreibung*

- **Erschließungsgrad**
Festlegung einer prozentual zu erschließenden Einwohnerzahl innerhalb eines bestimmten Einzugsbereichs um die Haltestellen
- **Fahrgastzahlen**
- **Feste Verknüpfungspunkte**
- **Vorgabe bestimmter, anzufahrender Verknüpfungspunkte**
- **Taktvorgaben/Bedienzeiten**
Mindeststandards entsprechend den Vorgaben des Nahverkehrsplans
- **Reisezeiten**
Mindeststandards entsprechend den Vorgaben des Nahverkehrsplans
- **Einsparungen/Investitionsquote**
- **Reinvestition von Erträgen für Fahrgastgewinne**
- **Zielvorgabenliste**
(Vorgabe planerisch bzw. aus sozialen Gründen etc. fester, anzusteuender Haltestellen bzw. Quellen/Ziele, die allein aus ökonomischen Gründen nicht zwingend angesteuert werden). Auflistung anzusteuender Ziele (Krankenhäuser, Friedhöfe, Schulen, soziale und kulturelle Einrichtungen). Es zeigte sich allerdings, dass für bestimmte Ziele keine weiteren Vorgaben nötig sind, sofern durch die Vertragsgestaltung dem Unternehmen hinreichend Anreize für eine eigenständige Kundenakquise gegeben werden. Eine entsprechende Ausrichtung des Netzes an solchen Zielen ist damit ohne explizite Vorgaben gewährleistet. Der Aufgabenträger sollte sich allerdings die entsprechende Nachsteuerung über mögliche zusätzliche, entsprechend zu entgeltende Vorgaben offen halten.
- **Emissionswerte**
Mindeststandards entsprechend den Vorgaben des Nahverkehrsplans sind hier nötig, falls Emissionswerte unterhalb gesetzlicher Grenzwerte angestrebt werden, da diese Zielsetzung nicht zu den originär im Unternehmerinteresse liegenden gehört.
- **„Kundenprämie“**
(differenziert nach Fahrgastzahl, Fahrausweisarten, Vermeidung der Prämierung von Zwangskunden)
- **Kundenzufriedenheit**
- **Marketing, Corporate Identity and Corporate Design**
- **Vertrieb und Verkauf**

* Für den untersuchten Fall wurde eine Liste zwingend notwendiger Merkmale definiert. Diese Liste wurde für das Testgebiet Berlin-Spandau genauer ausgeführt. Dabei orientierte sich die Leistungsbeschreibung hinsichtlich der betrieblich-verkehrlichen Merkmale an den Vorgaben des Nahverkehrsplans. Für Angaben zu Reisezeiten oder aus Gründen der Daseinsvorsorge gewünschte Ziele wie Schulen und Krankenhäuser war eine überschlägige Aufnahme und Analyse der entsprechenden möglichen Vorgaben im Untersuchungsgebiet selbst nötig. Auf die genauere Ausführung der finanziellen Elemente wurde verzichtet, hier wurden lediglich die entsprechenden Grundsätze der Ausgestaltung angeführt.

Leistungsmerkmale gestellt. Einerseits sollten diese ausreichend konkret bestimmt sein und auch bewusste Missinterpretationen möglichst ausgeschlossen werden, andererseits sollten die Merkmale in der Summe noch genügend Gestaltungsfreiheiten lassen. Umweltstandards sollten in der Regel als technische Normen vorgegeben sein. Es wird empfohlen, wirksame Anreize für Fahrgastzugewinne zu schaffen, um über dieses Erfolgskriterium (Fahrgastgewinnung) weitere Qualitätsanforderungen reduzieren zu können.

Die Analyse und Diskussion der Leistungsbeschreibung bestätigte nochmals die hohen Anforderungen, die eine funktionale Vergabe auch an einen Aufgabenträger stellt. So ergab sich ein umfangreicher Bedarf an Informationsgrundlagen über das Gebiet, die im Falle einer Ausschreibung vorgelegt werden müssen, um allen potenziellen Bietern hinreichende Informationen zur Verfügung zu stellen und unbillige Risiken auszuschließen. Dazu zählen unter anderem:

- Einwohnerdichtekarte bzw. Einwohnerverteilung,
- Angaben zur Qualität des MIV-Angebots und zu Restriktionen für den MIV,
- Modal-split-Informationen, möglichst nicht nur zum Stadtbezirk, sondern auf kleinteiliger Basis,
- Hinweise zur Befahrbarkeit von Straßen, soweit sie über die StVO hinausgehen.

Außerdem ergaben sich weitere Anforderungen der Integration in das Berliner Gesamtnetz sowie der Abstimmung mit den benachbarten und teilweise in das Untersuchungsgebiet hineinreichenden ÖPNV-Angeboten anderer Verkehrsunternehmen:

Abstimmung mit anderen (vorhandenen) Angeboten

Der Umgang mit vorhandenen, aus dem Umfang der Vergabe ausgeschlossenen ÖPNV-Angeboten wird grundsätzlich als Wagnis des Anbieters definiert. Allerdings ist derzeit problematisch, dass eine Änderung der zum Zeitpunkt der Vergabe vorhandenen sonstigen ÖPNV-Angebote sich während der Vertragslaufzeit nicht ausschließen lässt. Der Aufgabenträger kann hier nur ebenfalls ein Mindestangebot als Rahmen vorgeben. Verflechtungen mit den außerhalb liegenden Bereichen sind ebenfalls kaum funktional darzustellen.

Angebote außerhalb des eigentlichen Vergabebereichs

Generell sollten ÖPNV-Angebote nur innerhalb des Gebiets funktional beschrieben

werden. Im Falle einer Erschließung aus dem Gebiet heraus nach außen sollten Linien dort konstruktiv vorgegeben werden, innerhalb des Gebietes dagegen funktional. Aufgabe des Aufgabenträgers ist es, durch entsprechende Linienbündelung innerhalb des Nahverkehrsplans diejenigen Linien vorzugeben, die jeweils zu einem Vergabegebiet gehören. Aber auch Bereiche außerhalb sind zu bedienen und als konstruktiver Bestandteil einer funktionalen Vergabe zu beschreiben.

Bedienformen

Funktionale Vorgaben für Bedarfsverkehre (z.B. Anrufbus) konnten nicht abschließend geklärt werden. Eine Möglichkeit wurde lediglich in einer zeitlich bestimmten Option alternativer Bedienformen für Randbereiche gesehen. Generell muss derzeit aber schon aufgrund rechtlicher Erwägungen die Bedienungsform in der funktionalen Ausschreibung vorgegeben bzw. beschrieben werden.

Tarifintegration

Eine Integration in den Verbundtarif wird als Vorgabe für unabdingbar gehalten. Neben dieser Einbindung sollte aber die Möglichkeit eines Inseltarifs eingeräumt werden, damit Unternehmen zusätzliche Handlungsspielräume bekommen. In den Workshops wurde die Auffassung vertreten, dass eine funktionale Ausschreibung sogar einen Inseltarif voraussetze, damit das Verkehrsunternehmen hinreichende Handlungsoptionen habe. Im Fallbeispiel Berlin sind Inseltarife zwar bislang nicht zulässig, aber die abweichenden Stadttarife für Potsdam-Brandenburg, Cottbus und Frankfurt/Oder lassen zumindest eine Option für eine abweichende Tariflösung bei Sicherstellung der grundsätzlichen Integration in den Verbund sichtbar werden. Auch der hohe Binnenverkehrsanteil im Untersuchungsgebiet lässt einen zusätzlichen Inseltarif akzeptabel erscheinen.



Ergebnisse

Funktionale Leistungsbeschreibungen und erst recht Ausschreibungen sind für die Aufgabenträger mit hohen Anforderungen verbunden. Daher ist ein umfangreiches Wissen über Verkehr, Strukturen usw. erforderlich. Das Bild der umfangreichen Merkmalkataloge konstruktiver – im Gegensatz zu schlanken funktionalen – Leistungsbeschreibungen ist hinsichtlich des damit verbundenen Arbeitsaufwands irreführend.

Geeignet sind funktionale Ausschreibungen besonders für geschlossene Verkehrsräume, die als einzelnes Los vergeben werden können und geringe Anforderungen an die Integration externen Verkehrs stellen.

Die hohen Integrationsanforderungen verdichteter, komplexer und vernetzter ÖPNV-Systeme in Großstadträumen sind derzeit eher mit konstruktiven Ausschreibungen zu erfüllen. Wenn es gelingt, entscheidende Integrationsprobleme funktionaler Leistungsbeschreibungen – wie beispielsweise bei konkurrierendem Parallelverkehr von gebietsbezogenem und ausstrahlendem ÖPNV oder Anschlusssicherheit bei Umsteigepunkten – zu lösen, ist aber auch eine weitergehende Entwicklungsperspektive von funktionalen Ausschreibungsverfahren denkbar.

Eine funktionale Ausschreibung ohne Vorfestlegung der Bedienungsform ist an einen geschlossenen Verkehrsraum mit geringen Anforderungen an die Integration externer Verkehrsangebote gebunden. Weitergehende Anwendungen werden davon abhängen, wie kontraproduktive Konkurrenzen unterschiedlicher Betreiber und andere Fehlentwicklungen (beispielsweise mangelnde Bündelung von bündelungsfähigem Verkehr) vermieden werden können.

Funktionale Leistungsbeschreibungen sind außerdem als Bestandteil von Betrauungsakten zu empfehlen. Hierbei kann wegen fehlender Restriktionen des Vergabeverfahrens von größeren Freiheitsspielräumen ausgegangen werden. Die besonderen Integrationsanforderungen von ÖPNV-Systemen in Großstädten lassen sich mit der Betrauung eines einzigen Verkehrsunternehmens umgehen. Leistungs- und Qualitätsziele können besser aus dem Nahverkehrsplan abgeleitet und evaluiert werden.

Weitere Informationen:

Dipl.-Ing. Michael Lehm Brock
Telefon: 030/39001-252
E-Mail: lehm Brock@difu.de

Bestellung:
siehe Bestellschein

Zukunft von Stadt und Region

Eine Publikationsreihe stellt die Projektergebnisse des Forschungsverbundes „Stadt 2030“ vor



Das Thema Zukunft ist von aktueller Relevanz für Stadtentwicklung, Stadtforschung und Stadtgesellschaft. In den Feuilletons großer Zeitungen, in Fachkreisen, in Politik und Wissenschaft wird intensiv diskutiert, vor welchen Herausforderungen die Gesellschaft in der Zukunft stehen wird, und darüber nachgedacht und geforscht, was wir über die Zukunft wissen und wo Unsicherheiten und Wissenslücken bestehen. Die Fokussierung auf das Thema Zukunft ist eng verknüpft mit der Steigerung von Komplexität in der globalisierten Welt, mit schnellem Wandel und hierdurch verstärktem Steuerungs- sowie Wissensbedarf. Eine besondere Rolle kommt dabei den Städten zu, denn vor allem dort vollzieht sich ganz konkret ein tief greifender gesellschaftlicher und technologischer Wandel. In den Städten offenbaren sich diese Auswirkungen des Wandels am deutlichsten. Ein qualitativ neuer Handlungs- und Veränderungsdruck entsteht, wenn Bevölkerungsverlust, Alterung der Gesellschaft und wirtschaftlicher Strukturbruch zusammentreffen. Hier sind bereits heute die Konsequenzen zu ahnen, die sich aus demographischem Wandel, technologischer Entwicklung, Internationalisierung, wachsender lokaler Verflechtung und Städtekonkurrenz ergeben.

Diese Veränderungen erfordern neue Antworten auf grundlegende Fragen, die beispielsweise die Stadtorganisation und deren politische Legitimation sowie Identität und Integrationsleistung von Städten betreffen. Gefordert sind neue Lösungsideen, die eine dauerhafte Balance zwischen kurzfristig zu bewältigenden Tagesanforderungen und der notwendigen Beachtung langfristiger Entwicklungen gestatten.

Mit dem Forschungsverbund „Stadt 2030“ wurde im Jahr 2000 vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) eine Forschungsinitiative ins Leben gerufen, die darauf zielt, Stadtforschung und Stadtpolitik über unmittelbare Tagesprobleme hinaus zur Entwicklung langfristiger Perspektiven und Problemlösungen anzuregen. Gefördert wurden 21 Projekte, an denen 33 Städte beteiligt waren, wissenschaftlich begleitet vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu).

Mit der Publikationsreihe „Zukunft von Stadt und Region“ werden die Ergebnisse der Pro-

jekte und der Begleitforschung des Difu vorgelegt. Hierbei folgen die Bände I bis III den thematischen Schwerpunkten des Forschungsverbundes „Integration“ (Band I), „Regionalisierung“ (Band II) und „Identität“ (Band III). Ein zusätzlicher Band „Lokale Demokratie“ (Band IV) wurde ergänzt, da eine Reihe von Projekten neben ihrer Grundthematik auch Vorstellungen und Konzepte zur Zukunft lokaler Demokratie entwickelt hatte. Die Bände I, III und IV werden im Folgenden vorgestellt (die Bände I und II sind bereits erschienen; die Bände III und IV erscheinen im ersten Quartal 2006). Die Ergebnisse des Bandes II wurden bereits im Heft 4/2005 zusammengefasst (Difu-Berichte 4/2005).

Zukunft von Stadt und Region (Band I): Integration und Ausgrenzung in der Stadtgesellschaft

Etwa ein Drittel der beteiligten Projekte war dem thematischen Schwerpunkt Integration zuzuordnen, da diese mit ihren Zukunftskonzepten und Leitbildern eine Antwort auf künftig wachsende Integrationsprobleme der modernen Stadt und Stadtgesellschaft suchen. Angesichts zunehmender sozialer Ungleichheiten und einer wachsenden Heterogenität der Stadtgesellschaft zeichnet hierbei die Mehrheit der Projekte das Bild einer segregierten, zuweilen unsozialen, unsolidarischen und ungerechten Stadt.

Gemeinsam ist allen Beiträgen, dass sie die Frage zu beantworten suchen, auf welcher Ebene Kommunen ansetzen müssen, um ihre Integrationsleistung und -kraft bestmöglich zu entfalten. Wege und Möglichkeiten, Visionen und Konzepte werden ausgelotet, das verfassungsrechtlich verankerte Gut der „gleichwertigen Lebensverhältnisse“ zu gewährleisten. Dabei wird in den Konzepten vor allem darauf gesetzt, benachteiligte Gruppen zu befähigen und zu unterstützen, ihre Rechte zu nutzen. Ein anderer Weg besteht in der Stärkung bürgerschaftlichen Engagements. Dieses soll dazu beitragen, das Solidaritäts- und Integrationsdefizit der Stadt(-gesellschaft) durch den Einsatz sozialen Kapitals – und damit durch die Befähigung, eigene Ressourcen zu mobilisieren – auszugleichen.

In seinem einleitenden Essay „Integration und Urbanität – eine problematisch gewordene Beziehung“ erörtert Hartmut Häuß-

mann Integrationsprobleme moderner Gesellschaften. Der Autor macht deutlich, dass in wissenschaftlichen Diskursen und in der Stadtpolitik oft Unterschiedliches gemeint ist, wenn von Integration die Rede ist. Problembeschreibung und Handlungsanforderungen unterscheiden sich grundsätzlich je nachdem, ob es um die Integration bestimmter Gruppen „in die“ Gesellschaft – und damit die Reaktion auf ein gruppenbezogenes Integrationsproblem – geht oder um die Integration „der“ Gesellschaft als solcher, also den Zusammenhalt und die Stabilität der Gesellschaft.

Im Beitrag „StadtRegion Stuttgart 2030 – Integration in einer segregierten Stadtregion“ von Susanne Albrecht und Richard Reschl wird die Herausforderung kommunaler Integrationspolitik in der wirtschaftlich dynamischen Stadtregion Stuttgart diskutiert. Kommunale Integrationspolitik, so das Autorenteam, muss Konzepte entwickeln, die Zuwanderung akzeptieren und unterstützen und partizipative Ansätze enthalten. Dies wird als schwierige Aufgabe charakterisiert, da die mentale Bereitschaft, sich auf der kommunalen Ebene auf eine verstärkte Zuwanderung einzulassen, kritisch eingeschätzt wird.

Für Esslingen untersuchen Dorothee Baumann und andere in ihrem Beitrag „Leitbilder und Konzepte zur Integration von Migranten“ die Voraussetzungen und Möglichkeiten partizipativer Leitbildentwicklung in einem benachteiligten Stadtteil. Die Bewohnerschaft des Stadtteils wünscht ein gutes Zusammenleben unterschiedlicher ethnischer Gruppen und zeichnet das Bild eines ethnisch vielfältigen Stadtteils. Dieses Wunschscenario setzt voraus, dass insbesondere die Zuwanderer sozial und strukturell besser integriert sind, als dies bislang der Fall ist. Damit dies gelingt, so die zentrale Forderung, müsse die Stadt geeignete Rahmenbedingungen schaffen.

Auch der Beitrag aus Saarbrücken von Bernhard Fallner und anderen, „Stadtteilentwicklung als Baustein kommunaler Sozialpolitik“, verortet das zentrale Integrationsproblem in Stadtteilen, die von der gesamtstädtischen Entwicklung längerfristig abgekoppelt sind. Erforderlich sei, so die Argumentation, eine neue dezentralisierte Sozialpolitik. Deren Ziel: die Sicherstellung gleichwertiger Lebensbedingungen.

Die Beiträge aus und für Stuttgart, Esslingen und Saarbrücken sind Ausdruck der Suche nach neuen Wegen einer Kommunalpolitik, die soziale Teilhabe nicht allein, aber zual-



Foto: Wolf-Christian Strauss

terer über die Qualifizierung der Versorgungsleistungen gewährleisten soll. Der Beitrag für Leipzig nähert sich der Stadt, ähnlich wie jene für Saarbrücken und Esslingen, mit einem genauen Blick auf räumliche Differenzierungen und Unterschiede. Der Schwerpunkt des ersten Teils, verfasst von Ulrich Pfeiffer und Lucas Porsch, richtet sich auf die „Chancen und Risiken der Leipziger Stadtentwicklung“ unter den Vorzeichen der demographischen Trends sowie auf die Folgen für Infrastruktur und öffentliche Dienstleistungen. Der zweite Teil des Beitrags, von Marta Doehler-Behzadi ausgearbeitet, widmet sich dem Thema „Die schrumpfende und perforierte Stadt“.

In den folgenden Beiträgen aus München, Bremen und Dietzenbach werden Perspektiven der Bürgergesellschaft diskutiert. Angesichts massiver Krisen der modernen Gesell-



Foto: Wolf-Christian Strauss

schaft wird – stärker als in den anderen Beiträgen – für eine Förderung und Nutzung zivil- und bürgerschaftlicher Ressourcen plädiert.

Für München greifen Detlev Sträter und andere in ihrem Beitrag „Solidarische Bürgergesellschaft München 2030: Urbane Gemeinschaftlichkeit als Alternative zur Ellenbogengesellschaft?“ das Problem auf, dass die wirtschaftliche Dynamik Münchens soziale Disparitäten verschärft und den Fortbestand der Stadtgesellschaft als Solidargemeinschaft unterminiert. Dieser Krise soll dadurch begegnet werden, dass Betroffene zu Mit-Akteuren und Mit-Produzenten bei der Schaffung sozialer Güter und Dienste werden. Hierfür muss, so die Schlussfolgerung des Autorenteam, die Kommune Gelegenheiten zum bürgerschaftlichen Engagement eröffnen.

Der Beitrag für Bremen von Ulrich Mückenberger und Günter Warsewa, „Zeitgerechtigkeit als Lebensqualität“, sieht für die Hansestadt eine positive Zukunftsperspektive mit Bezug auf bürgerschaftliche Ressourcen. Die Autoren entwickeln mit ihrem Plädoyer für Zeitgerechtigkeit als Bürgerrecht eine neue sozialpolitische Kategorie. Auf stadtsellschaftlicher Ebene beschreiben sie „Patchwork“-Familien, Nachbarschaften und milieuspezifische Unterstützungsnetzwerke als neue Formen der Gemeinschaftlichkeit, die eine andere Zeitpolitik erfordern, als sie in der individualisierten Gesellschaft angemessen ist.

Der Beitrag für Dietzenbach von Claudia Becker und anderen, „Dietzenbach 2030 – ein neuer Planungsansatz für die Innenentwicklung der Stadt“, hebt die räumliche Fragmentierung und soziale Segregation der

Stadt Dietzenbach hervor. Die Autoren bezeichnen alle Versuche der baulichen und sozialen Integration Dietzenbachs als ungeeignet, sind sie doch Ansätze, die sich an dem Bild von einem städtischen Ganzen orientieren, das es nicht gibt und auch nicht mehr geben wird. Vor diesem Hintergrund wird ein neuer Planungsansatz für die Innenentwicklung der Stadt konzipiert und experimentell erprobt. Ankerpunkte sind Eigeninitiative und Partizipation der Bewohnerschaft. Im Ergebnis zeigen sich Voraussetzungen und Chancen von bürgerschaftlichem Engagement in einer individualisierten und multiethnischen Gesellschaft.

Im letzten Beitrag diskutiert und kommentiert Bettina Reimann in „Perspektiven der Stadtgesellschaft: Partizipation, Integration und Ausgrenzung“ die unterschiedlichen Zugänge und Konzepte der Projekte.

Zukunft von Stadt und Region (Band III): Dimensionen städtischer Identität

Sieben Projekte im Forschungsverbund „Stadt 2030“ zählen zum Schwerpunkt „Identität“. In diesen Projekten dominierten Fragen und Probleme der Stadtkultur, der jeweiligen Stadttradition, des Selbstverständnisses einer Stadt und ihrer Bevölkerung. Während es anfangs eher überraschte, dass sich eine so große Gruppe von Projekten explizit mit Identitäts- und Stadtkulturproblemen befassen wollte, wurde doch im Verlauf der Arbeit im Forschungsverbund sehr bald die Plausibilität dieses Zugang deutlich. Auch auf kommunaler, auf städtischer Ebene, also auf der mehr oder weniger klar bestimmter Kollektive scheint sich das zu bestätigen, was von individuellen Identitätsfragen des Einzelnen bekannt ist. Je intensiver ein Wandel, je gravierender die Veränderung in der Umwelt, um so größer die Verunsicherungen, die dann zu einer Neuanpassung, zu einer Neuausrichtung auf diese veränderte Umwelt führen. Auffällig ist, dass gegenüber den anderen thematischen Schwerpunktbänden des Forschungsverbunds „Stadt 2030“ mehr Projekte aus den neuen Bundesländern und mehr Städte, die das Thema Stadtschrumpfung bearbeiten, vertreten sind.

Alle drei Projekte aus den neuen Bundesländern – „Beeskow“, „Eisenhüttenstadt“, „Guben/Gubin“ – sind mit einem derartigen Wandel, der das Mark dieser Städte berührt, konfrontiert. Alle drei Städte, wenn man das Projekt Guben/Gubin hier einmal nur auf die Stadt Guben bezieht, verlieren Einwohner, ohne dass ein Ende der Schrumpfung klar abzusehen wäre. Und alle drei Städte durchlaufen einen Umbruch ihrer ökonomischen Basis, der eine Neuorientierung erfor-

dert. So versucht die Stadt Beeskow sich auf die Qualitäten eines kleinen Landstädtchens in reizvoller landschaftlicher Lage zu besinnen, um eventuell in einem ökologischen, umweltfreundlichen, nahräumlichen Tourismus und als Wohnort für Pendler eine neue Grundlage zu finden. Durch einen Rückgriff auf Zeiten vor dem Zweiten Weltkrieg soll diese Identität des gleichermaßen Traditionellen wie Modernen „erfunden“ werden, wie es Ulf Matthiesen in seinem Beitrag „Von der wiedergefundenen Identität einer Kleinstadt im ländlichen Raum Ostdeutschlands – identitätspolitische und identitätstheoretische Anmerkungen zum Projekt Beeskow“ darlegt. Für Eisenhüttenstadt sucht das Autorenteam Christoph Haller, Kerstin Jahnke und Gerald Leue im Beitrag „Annäherung an Identität und Image einer Stadt im Wandel“ zwei Seiten der Stadt miteinander in Beziehung zu setzen: die traditionelle Industrieproduktion und ihre Lebensformen einerseits und die neue Entwicklung hin zu einer Dienstleistungsgesellschaft andererseits. Dabei wird die Schwierigkeit des Identitätsverlustes aufgezeigt. Die Suche nach einem neuen Leitbild der einstigen „Wohnstadt am Stahlwerk“ gestaltet sich schwierig.

Die Stadt Guben hat nicht nur im Zuge des Zusammenbruchs der DDR ihre gesamte ökonomische Basis – in der Textilindustrie – verloren, sie wurde darüber hinaus im Zweiten Weltkrieg fast komplett zerstört und ist seitdem auf der Suche nach ihrem Zentrum. Unternommen wird der schwierige Versuch, das alte Zentrum aus der Verbindung und Kooperation mit dem polnischen Gubin wieder zu finden. Das auch diese Rückbesinnung auf eine Stadtgeschichte nur aus einem möglichst breiten Konsens der Stadtbevölkerung gelingen kann, dass darüber hinaus eine Anerkennung dieser Kooperationsnotwendigkeit mit der polnischen Seite unabdingbar ist, verleiht dem Projekt seine Brisanz und Aktualität als ein „europäisches Projekt“ über die Geschicke dieser beiden Städte hinaus. Dies stellt das Autorenteam Olaf Kube, Heinz Nagler und Frank Schwartze in seinem Beitrag „Stadt-Raum-Identität. Städtische Neuorientierung in der deutsch-polnischen Doppelstadt Guben-Gubin“ anschaulich dar.

Auch wenn der demographische und ökonomische Wandel die westdeutschen Städte – noch – nicht in der gleichen Härte erfasst hat wie die der neuen Bundesländer, stehen sie dennoch vor ähnlichen Zukunftsproblemen, die zu Herausforderungen für ein als selbstverständlich geltendes Selbstverständnis zum Identitätsproblem werden können. In sehr typischer Weise ist die Stadt Mönchen-

gladbach von einem solchen Wandel betroffen, wie es im Beitrag des Autorenteam Christoph Hagen, Annette Schwalm und Torsten Stamm „Gesamtstädtische Identität und ihre Bedeutung für zukünftige Handlungsfähigkeit in Mönchengladbach“ dargelegt wird. In Zeiten des Wachstums und der zumindest hinreichenden kommunalen Budgets konnten die drei Ortsteile der Stadt, ehemalige selbstständige Ortschaften, die durch Gebietsreform zur Stadt Mönchengladbach verbunden werden, alle mit einer kompletten Infrastrukturausstattung versehen werden, einschließlich zentraler Einrichtungen in jedem Ortsteil, um deren Tradition als autonome Gemeinden gerecht zu werden. Unter neuen Knappheits- und Schrumpfungsbedingungen ist diese „Üppigkeit“ nicht mehr durchzuhalten. Vor allem zentrale Einrichtungen müssen in einem Zentrum konzentriert werden. Aus der Sicht der jeweils anderen muss das als Ungleichheit und Ungerechtigkeit, als unbegründete Übervorteilung wahrgenommen werden, wenn es nicht gelingt – und das ist der Ansatz des Projekts – eine „gemeinsame“, eine Mönchengladbacher Identität herzustellen, in die alle Ortsteile so eingebunden sind.

Auch das Projekt der Stadt Kiel verfolgt einen Mentalitätswandel. Das Kieler Projekt sieht die Zukunft Kiels zunehmend in wissenschaftlichen, touristischen und medizinischen Dienstleistungen „rund um das Wasser“, weniger in dessen industrieller und logistischer Nutzung. Ein solcher Wandel der Stadt zum norddeutschen Wissenschafts-, Gesundheits- und Tourismuszentrum könne aber nur erreicht werden, wenn das Wasser der Kieler Förde aus seiner ausschließlich oder doch ganz überwiegend industriellen Nutzung befreit und als wieder gewonnene Erlebnisqualität in die Stadt re-integriert werde. Nur in zeitlich weiter Vorausschau, im Konsens und mit langem Atem ließe sich eine solche Planung durchhalten, wie es Hans-Jürgen Behnke und Michael Melzer in ihrem Beitrag „Auf zu neuen Ufern – Hin zu einer neuen Identität?“ anschaulich darlegen.

Als Stadt, in der sich ein derartiger Bruch in manifester Weise vollzieht, untersucht das Projekt Günzburg die Konsequenzen der Standortentscheidungen eines international tätigen Spielwaren- und Freizeitparkkonzerns, in der unmittelbaren Nachbarschaft der Stadt Günzburg einen Freizeitpark zu errichten, der an einem Tag mehr Besucher anziehen soll, als die Stadt Günzburg Einwohner aufweist. Und die Befunde sind höchst überraschend, wie das Autorenteam Daniel P. Meister, Hans Prinzing und Matthias Holz

in seinem Beitrag „Günzburg oder Legoburg – Chancen und Risiken eines Identitätsprozesses“ herausstellt. Die Stadt Günzburg und der Freizeitpark scheinen sich darauf einzustellen, nebeneinander zu existieren, wohingegen das weiter entfernte Ulm in einen stimulierenden Einfluss aus dem Freizeitpark geraten könnte, vorausgesetzt eine weitsichtige Regionalpolitik nutzt diese Chancen und Möglichkeiten. Anregungen für eine solche Kooperation von moderner Dienstleistung und Region zu geben, ist Ziel des Projekts.

Den Ansatz einer stadtkulturellen Identitätspolitik verfolgt das Projekt „Erlangen“. Die Autoren Andreas Schröder und Dieter Rossmeißl gehen in ihrem Beitrag „Gesundheitsstadt Erlangen: Öffentliche Lernprozesse in einer zukunftsorientierten Stadt“ davon aus, dass die Stärken der Stadt im Gesundheitswesen liegen. Auf dieser Basis entsteht das kommunalpolitische Ziel, Erlangen zur „Gesundheitshauptstadt Deutschlands“ zu entwickeln. Um dieses Image in der Stadt zu verankern und zu einer Identität zu entwickeln, werden gesundheitspädagogische Programme geschaffen, die sich vorrangig an Bevölkerungsgruppen wenden, die traditionell einem ausgeprägten Gesundheitsbewusstsein eher fern stehen. Über ein imaginäres, nur medial bestehendes „Haus für Zukunft“ sollen darüber hinaus öffentliche Diskurse zum Gesundheitswesen aber auch zu anderen Fragen der Kommunalpolitik angeregt werden.

In einem abschließenden Kommentar aus Sicht der Begleitforschung zieht Albrecht Göschel vor dem Hintergrund der Projektergebnisse zum Themenfeld Identität ein Resümee. Einen allgemeinen Kommentar zum Themenfeld Identität stellt Sigurd Trommer den Beiträgen des Bandes voran.

Zukunft von Stadt und Region (Band IV): Chancen lokaler Demokratie

Sowohl formalisierte Partizipation als auch Formen repräsentativer Demokratie werden zunehmend als unzureichend empfunden, um dem Anspruch bürgernahe, lokaler Politik gerecht zu werden. Wenngleich die lokale Ebene nach wie vor als der zentrale Ort für bürgerschaftliches Engagement sowie die Einbindung und Aktivierung der Bürger gilt, wird sie mit Blick in die Zukunft als Ort demokratischer Sozialisation, der Stärkung des Gemeinnsinns und als Plattform zur Bekämpfung der „Politikverdrossenheit“ zunehmend in Zweifel gezogen bzw. kritisch hinterfragt. Ohne die formalisierten Verfahren der Willensbildung ersetzen zu wollen, wird deshalb verstärkt nach Ergänzungen gesucht.

Diese sollen zum einen benachteiligten Bevölkerungsgruppen eine größere Mitsprache in der Kommunalpolitik sichern und zum anderen relevante Akteure durch den Aufbau neuer Akteursnetze enger in den politischen Prozess einbinden. Darüber hinaus knüpfen die Überlegungen an den ebenfalls zunehmend konstatierten Steuerungsverlust des Staates an und werfen Fragen nach den Akteuren, Zeitpunkten und Inhalten möglicher Einflussnahme auf politische Entscheidungen auf.

An diese Überlegungen knüpfte ein Großteil der am Forschungsverbund „Stadt 2030“ beteiligten Städteprojekte an. Quer zu den drei thematischen Schwerpunkten Integration, Regionalisierung und Identität bearbeiteten sie Fragen und Problemstellungen zur Zukunft lokaler Demokratie. Erkennbar wurde, dass die politische Institution Stadt sowohl in ihren territorialen Grenzen, als auch in ihrer ausschließlichen Fundierung auf dem repräsentativen Mandat als nicht mehr hinreichend handlungsfähige politische Einheit gesehen wird. Dieses Manko führte in den Städteprojekten zur Suche nach „direkten“ Beteiligungsformen als Ergänzungen zur repräsentativen Demokratie. Gleichzeitig wurden neue kommunale und regionale Bündnisse und Kooperationsformen thematisiert und realisiert. In den Projektansätzen wurde Bezug genommen auf die Prozessdimensionen von Politik und ihre institutionellen Regeln, die Prozesse bzw. Kooperation steuern und spezifische Strukturmuster von Interorganisations- und Akteursbeziehungen aufweisen. Dieser Auseinandersetzung mit den Chancen lokaler Demokratie widmet sich der vierte Band der Beiträge zum Forschungsverbund „Stadt 2030“.

In seinem einleitenden Essay „Lokale Demokratie – zur aktuellen Lage“ greift Heinrich Mäding aktuelle Diskussionen zur Krise und zukünftigen Rolle der Kommunalpolitik auf, um mögliche Entwicklungen repräsentativer Demokratie auf der lokalen Ebene zu skizzieren. Anknüpfend an eine auch in Zukunft ungebrochene Bedeutung der Kommunen als Ort und Schule lokaler Demokratie stützt er seine Überlegungen einerseits auf aktuelle Veränderungen im lokalen politisch-administrativen System und andererseits auf die Identifizierung unterschiedlicher Bürgerrollen.

In ihrem Beitrag „Bürgerbeteiligung 2030: Strategien für einen benachteiligten Stadtteil“ diskutieren Sylvia Greiffenhagen, Katja Neller und Isabell Thaidigsmann die Voraussetzungen, Chancen und Probleme von Bürgerbeteiligung in einem Esslinger Stadtteil.

Ziel des Esslinger Projekts ist es, ein Leitbild für eine zukunftsfähige Demokratie im Stadtteil mit jenen Bewohnern zu entwickeln, die es meist nicht gewohnt sind, ihre Interessen zu artikulieren und durchzusetzen: Zuwanderer sowie sozial und ökonomisch benachteiligte Bevölkerungsgruppen. Die neue Bürgerrolle wird nicht selbstverständlich und voraussetzungslos angenommen. Viele Bewohner sehen sich nicht als „Dritter Akteur“ im kommunalen Kräftedreieck des Modells der Bürgerkommune, sondern erwarten kompensatorische städtische und staatliche Leistungen, um soziale und stadträumliche Benachteiligungen auszugleichen.

Auch Stefan Böhm-Ott und andere richten in ihrem Beitrag „Bürgerschaftliche Interessen als zentrale Ressource kommunaler Selbstverwaltung“ ihr Hauptaugenmerk auf die Aktivierung bislang eher beteiligungsferner Bevölkerungsgruppen, formulieren gleichzeitig jedoch eine große Skepsis gegenüber herkömmlichen, zielorientierten Planungen und bisherigen partizipativen Ansätzen. Mit Hilfe eines neuen Mediums der Kommunikation – einer ästhetischen Setzung – gelingt es dem experimentellen Projekt, der sozial ungleichen Verteilung von Mitwirkungschancen entgegenzuwirken. Dass dies notwendig ist, wird im Beitrag unmissverständlich betont: Die Bürgerschaft müsse von ihrer Gewohnheit, ihre Bedürfnisse durch andere erfüllen zu lassen, Abstand nehmen.

Im Stuttgarter Beitrag „Soziale Stadtentwicklungsperspektiven und teilräumliche Szenarien – Neue Medien als Instrumente der Partizipation“ von Helmut Bott, Axel Fricke und Johann Jessen wird ebenfalls ein methodischer Ansatz entwickelt und bewertet, der darauf zielt, partizipative Prozesse zur Stadtentwicklung und deren Perspektiven auszulösen. Als Instrument werden hierfür neue Medien, als Methode die Szenarientwicklung gewählt. Beide werden aufgrund ihrer besonderen Kommunikationsfunktionen als geeignet bewertet, auch beteiligungsferne Bevölkerungsgruppen einzubinden. Hervorgehoben wird, wie schwierig es ist, die Ergebnisse dieser Beteiligung, Ideen, Leitbilder und Vorschläge, in die Politik zu kommunizieren und einzubringen.

In dem Beitrag „Integration durch Öffentlichkeitsbeteiligung? Ergebnisse einer Studie zum Projekt Erlangen 2030“ bewerten Ulrich Wenzel und Jan Weyand die partizipatorische Leitbildentwicklung kritisch. Die Kritik richtet sich jedoch nicht – wie im Dietzenbacher Projekt – primär auf die Herausforderung, ein Leitbild zu entwickeln, sondern auf die Kopplung desselben mit partizipatorischen Elementen.

Kritisch setzen sich die Autoren mit den Gründen für den gegenwärtig allort zu vernehmenden Ruf nach Bürgerbeteiligung auseinander und stellen am konkreten Beispiel dar, dass im Erlanger Projekt, aber nicht nur dort, die notwendige politische Rahmung fehlt. Partizipation ist nach Darstellung und Einschätzung der Autoren daher vielerorts eine symbolische Inszenierung; Gestaltungsfreiräume und -möglichkeiten werden den Bürgern nicht eingeräumt. Vielmehr diene die Öffentlichkeitsbeteiligung bzw. Partizipation der Legitimation einer Imagepolitik.

Katja Friedrich und andere diskutieren in dem Beitrag „Görlitz/Zgorzelec: Szenariengeleitete Strategie- und Leitbildentwicklung in einer Zwei-Nationen-Stadt“ die besonderen Rahmenbedingungen einer interkommunalen grenzüberschreitenden Kooperation an der deutsch-polnischen Grenze. Reflektiert werden die Erfahrungen mit dem Aufbau deutsch-polnischer Akteursnetzwerke, mit vertrauensbildenden Kommunikationsprozessen sowie der Verstetigung dieser Kooperation, die als wichtiger Ansatz für den kontinuierlichen Aufbau grenzüberschreitender Politikstrukturen und den gemeinsamen Leitbildprozess gewertet werden.

Mit dem Politikfeld der Zeitpolitik entwirft Ulrich Mückenberger in seinem Beitrag „Neue lokale Governance und Recht auf eigene Zeit“ ein neues Handlungsfeld auf kommunaler Ebene und diskutiert die Kategorie des Zeitwohlstands sowie das Recht auf Zeit als Bestandteile einer demokratischen Zeitpolitik. Eine Voraussetzung für diese lokale Zeitpolitik sind veränderte Akteurskonstellationen, das heißt eine neue Form lokaler Governance, die im Rahmen des Bremer Projekts in so genannten Zeitpakten erprobt wurden.

Im letzten Beitrag „Zur Zukunft lokaler Demokratie in der Stadt 2030: Zwischen kommunaler Bürgergesellschaft und exklusiven Governance-Netzwerken“ diskutieren und kommentieren Stephanie Bock und Bettina Reimann die unterschiedlichen Zugänge und Konzepte der Projekte.

Weitere Informationen:

Dr. rer. pol. Stephanie Bock
Telefon: 030/39001-189
E-Mail: bock@difu.de

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

Bestellung:
VS Verlag für Sozialwissenschaften
Abraham-Lincoln-Str. 46
65189 Wiesbaden
Telefon: +49 (0) 611/7878-0
Telefax: +49 (0) 611/7878-400
<http://www.vs-verlag.de/>

Foto: Wolf-Christian Strauss

Kommunales Handeln für Umwelt und Gesundheit – Gute-Praxis-Beispiele

Im Themenfeld „Umwelt und Gesundheit“ haben in den letzten Jahren vor allem Gesundheitsvorsorge und Gesundheitsförderung an Bedeutung gewonnen. Dabei sind neben Initiativen und Aktivitäten des Bundes und der Länder auch Maßnahmen der Städte, Gemeinden und Kreise von Bedeutung. Besonders auf lokaler Ebene zeichnet sich Handlungsbedarf bei der Entwicklung nachhaltig gesundheitsverträglicher Umweltverhältnisse ab. Die aktuelle Diskussion um die Reduzierung der Feinstaubbelastung in den Kommunen ist hierfür nur ein Beispiel. Lärm-, Strahlen- und Trinkwasserschutz, umweltschonende und gesundheitsfördernde Mobilität sowie die Schaffung eines gesunden Wohnumfelds, ausreichender Erholungsflächen und von Spiel- und Bewegungsräumen sind weitere wichtige Handlungsfelder kommunalen Handelns für Umwelt und Gesundheit.

Vor allem die gesundheitlichen Auswirkungen aus Umweltveränderungen erfordern auch auf der kommunalen Ebene eine intensive Zusammenarbeit der Bereiche Umwelt und Gesundheit. Eine bewusste und systematische Verbindung von Umwelt und Gesundheit ist aber vielerorts noch nicht ausreichend gelungen. Dies zeigen die Ergebnisse der Expertise, die in dem vom Umweltbundesamt (UBA) und Bundesumweltministerium im Rahmen des Aktionsprogramms Umwelt und Gesundheit (APUG) geförderten Forschungsprojekt „Lokale Agenda 21 – Umwelt und Gesundheit“ vom Difu gemeinsam mit mehreren Kooperationspartnern im ersten Projektabschnitt erstellt wurde. Die Expertise wurde als „UBA-Text 3/2006“ sowie als Online-Dokument auf der Difu-Homepage veröffentlicht. Kooperationspartner sind agenda-transfer, Agentur für Nachhaltigkeit GmbH; Hochschule Magdeburg-Stendal, Fachbereich Sozial- und Gesundheitswesen; Institut für Medizinsoziologie am Universitätsklinikum Eppendorf der Universität Hamburg und das Landesinstitut für den Öffentlichen Gesundheitsdienst NRW.

Um die Einbindung und Bearbeitung des Themenfeldes „Umwelt und Gesundheit“ durch horizontale Vernetzung und Zusammenarbeit in den Kommunen zu fördern, sind insbesondere Informationen, Aufklärung und Bewusstseinsbildung in Hinblick

auf die Zusammenhänge zwischen Umwelt und Gesundheit sowohl für Umwelt- und Gesundheitsakteure – innerhalb und außerhalb der Verwaltung – als auch für die Kommunalpolitik sowie die Bürger erforderlich. Dabei favorisieren die meisten Vor-Ort-Akteure Informationen und Arbeitshilfen in Form von Gute-Praxis-Beispielen gegenüber grundlagenorientierten Handbüchern.

Ziel des zweiten Projektabschnitts war es daher, für das kommunale Handeln eine dem Informationsbedarf der Vor-Ort-Akteure entsprechende pragmatische Arbeitshilfe mit Gute-Praxis-Beispielen sowie mit Anregungen, Hilfestellungen und Kontakten für das Themenfeld „Umwelt und Gesundheit“ zu erstellen und somit auf der kommunalen Ebene Anreize für weitere Initiativen im Alltagshandeln zu schaffen. Insbesondere Zusammenhänge zwischen Umwelt und Gesundheit, konkrete Kooperationen zwischen Umwelt- und Gesundheitsakteuren sowie die Umsetzungsebene stehen dabei im Mittelpunkt. Zugleich wird versucht, Mehrwert, Nutzen und Vorteile der Projekte für die unterschiedlichen Beteiligten im Sinne von „Win-win-Situationen“ als Hauptprinzip erfolgreicher Kooperation aufzuzeigen.

Die Gute-Praxis-Beispiele illustrieren bewährte Lösungsansätze nachvollziehbar und sollen sowohl zum „Nachmachen“ als auch zu eigenen Ideen anregen. Dabei wird nicht darauf gezielt, dass die Gute-Praxis-Beispiele eins zu eins in anderen Kommunen umgesetzt werden. Dies wird aufgrund der individuellen und heterogenen Ausgangsbedingungen in den Kommunen meist nicht möglich sein. Die Beispiele können aber Anregungen für bedarfsgerechte sowie personal- und finanzwirtschaftlich tragfähige Aktivitäten in der eigenen Kommune geben. Die Sammlung richtet sich an alle für die kommunale Bearbeitung des Themenfeldes „Umwelt und Gesundheit“ zuständigen Akteursgruppen. Hierzu zählen verwaltungsinterne Umwelt- und Gesundheitsakteure, Kommunalpolitik, Nichtregierungsorganisationen, Vereine, Selbsthilfegruppen, Bildungseinrichtungen, Krankenkassen, Ärzteschaft sowie Bürger.

Bei der Auswahl von für das Themenfeld „Umwelt und Gesundheit“ relevanten Hand-

Weitere Informationen zum Forschungsprojekt

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

Expertise

<http://edoc.difu.de/orlis/DF9853.pdf>
www.apug.de/lokales/agenda21-handbuch.htm

Gute-Praxis-Beispiele

<http://edoc.difu.de/orlis/DF10033.pdf>
www.apug.de/lokales/agenda21-handbuch.htm

Onlineportal

agenda-transfer
M.A. Marcus Pierk
Telefon: 0228/60461-32
E-Mail: pierk@agenda-transfer.de
Internet: www.la21-umwelt-gesundheit.de

Bezugadresse

UBA-Texte 3/2006
Umweltbundesamt
APUG-Geschäftsstelle
PF 330022, 14195 Berlin
E-Mail: apug@uba.de

lungsfeldern wurde zwischen strategischen und inhaltlichen Handlungsfeldern unterschieden. Auch wenn die Übergänge zwischen diesen beiden Handlungsfeldtypen zum Teil fließend sind, wird mit dieser Unterteilung eine Akzentsetzung zugunsten strategisch-grundsätzlicher und damit komplexerer Handlungsfelder einerseits und stärker auf Einzelthemen sowie Einzelmaßnahmen und -projekte bezogene Handlungsfelder andererseits vorgenommen. Im Einzelnen werden folgende strategische und inhaltliche Handlungsfelder behandelt:

- **Strategische Handlungsfelder**
 - Entwicklung von Leitbildern und Zielen
 - Verträglichkeitsprüfungen bei kommunalen Planungen und Vorhaben
 - Einbindung des Themenfeldes „Umwelt und Gesundheit“ in integrative Programme
 - Berichterstattung
 - Bildungs- und Beratungsarbeit
 - Öffentlichkeitsarbeit
- **Inhaltliche Handlungsfelder**
 - Reinhaltung der Außenluft
 - Luftqualität in Innenräumen
 - Strahlenschutz am Beispiel Mobilfunk
 - Lärmbekämpfung
 - Gewässer-, Grundwasser- und Trinkwasserschutz
 - Bodenschutz, Abfallwirtschaft und Altlastenmanagement
 - Umweltschonende und gesundheitsfördernde Mobilität
 - Wohnumfeldverbesserung
 - Umweltbezogene Spiel- und Bewegungsförderung

Die Erstellung der einzelnen handlungsfeldbezogenen Kapitel wurde nach einem einheitlichen Gliederungsmuster vorgenommen: Die Darstellung der Handlungsfelder umfasst jeweils eine knappe „theoretische“ Einführung zur Ausgangslage, zur Relevanz des Handlungsfelds für das Themenfeld „Umwelt und Gesundheit“ sowie zu existierenden kommunalen Strategien im Handlungsfeld. Hieran schließt sich die Darstellung von drei bis vier ausgewählten Praxis-Beispielen an, von denen jeweils zwei ausführlich und ein bis zwei kürzer beschrieben sind. Die ausführliche Beispieldarstellung umfasst neben einer kurzen Zusammenfassung, einer Projektbeschreibung und einer kriterienbezogenen Gute-Praxis-Begründung auch Angaben zu Erfolgsfaktoren/Ratschlägen für Nachahmer, zu Projektträger und Beteiligten, zu Zielgruppen, Projektkosten und

Gute-Praxis-Beispiel
im Handlungsfeld

Luftqualität in Innenräumen

Schadstoffbelastung in Innenräumen

Heidelberg, Baden-Württemberg

Umwelt- und Gesundheitsschutz stehen im Mittelpunkt des Heidelberger Untersuchungsprogramms „Schadstoffbelastung in Innenräumen“. In allen Kindertagesstätten und in 33 von 36 Schulen der Stadt wurden im Rahmen des Programms Schadstoffuntersuchungen durchgeführt. Die Untersuchungsergebnisse konnten für die Erstellung von Handlungsempfehlungen genutzt werden. Auf ihrer Basis wurden konkrete Maßnahmen ergriffen (z.B. bauliche Sanierungen oder der Austausch von Materialien), die dazu beitragen, dass die Umweltbelastungen zurückgehen und die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen geschützt wird.

Gute-Praxis-Beispiel
im Handlungsfeld

Umweltschonende und gesundheitsfördernde Mobilität

Bus mit Füßen – Pilotprojekt für Mobilitätsmanagement an Schulen

München, Bayern

Aus England kommt die Idee des „Walking Bus“, die in München aufgegriffen wurde, um den umweltfreundlichsten Bus, den „Bus mit Füßen“, zu schaffen und in den Straßenverkehr zu schicken. Bereits an fünf Münchner Grundschulen „fahren“ die Kinder der ersten und zweiten Klassen in Begleitung engagierter Eltern mit diesem Bus zur Schule. Die Projektumsetzung wird vom Verein „Green City“ koordiniert und vom Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München gezielt gefördert. Die Kinder sollen nach einem halben Jahr selbstständig zu Fuß zur Schule gehen können. Die Devise lautet: Raus aus dem Auto und rein in den „Bus mit Füßen“!

Gute-Praxis-Beispiel
im Handlungsfeld

Öffentlichkeitsarbeit

Gesundheits- und Umwelttage

Rostock, Mecklenburg-Vorpommern

Die jährlichen Rostocker Umwelt- und Gesundheitstage verfolgen das ambitionierte Ziel, Gesundheits- und Umweltthemen sowie die Leitbilder „Gesunde Stadt“ und „Lokale Agenda 21“ öffentlichkeitswirksam zu verknüpfen und das Thema umweltbezogene Gesundheitsförderung der Bevölkerung nahe zu bringen. Auf einem Umwelt- und Gesundheitsmarkt, der gleichsam den Auftakt für die Umwelt- und Gesundheitstage bildet, präsentieren sich Selbsthilfegruppen, Vereine, Krankenkassen und viele andere Akteure und bieten Beratung an. Die Veranstaltung mit ihren mannigfaltigen und öffentlichkeitswirksamen Programmbausteinen trägt dazu bei, Belange von Umwelt und Gesundheit öffentlich zu diskutieren und in eine nachhaltige Stadtentwicklung zu integrieren.

Finanzierung, zu Laufzeit sowie zu weiteren Informationen und Ansprechpartnern. Die kürzeren Beispieldarstellungen beschränken sich dagegen auf eine knappe Projektbeschreibung sowie Angaben zu weiteren Informationen und Ansprechpartnern.

Die „Gute-Praxis-Beispiele“ sind in der Reihe UBA-Texte veröffentlicht und stehen als Volltext im Internet zur Verfügung. Gleichzeitig bilden sie den Grundstein für das von agenda-transfer betreute Online-Portal „Lokale Agenda 21 – Umwelt und Gesundheit“. Das Portal bietet die Möglichkeit, weitere Gute-Praxis-Beispiele aus Kommunen aufzunehmen. Hierfür sind Hinweise aus der kommunalen Praxis herzlich willkommen!

Brachflächenrecycling. Herausforderungen, Lösungen, Nutzen!

Abschlussveröffentlichung im Rahmen der deutsch-amerikanischen Forschungsk Kooperation

Weitere Informationen:

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

Bestellung:
siehe Bestellschein

Eine kostenlose PDF-Vollversion der Start-Up-Arbeitshilfe kann per E-Mail angefordert werden bei:

dbecker@difu.de

Die Beta-Version von SMARTe steht im Internet bereit:
www.smarte.org

Deutsch-amerikanische Forschungs-kooperation

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) und die United States Environmental Protection Agency (US EPA) starteten 1990 eine bilaterale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Altlastensanierung. Die im Dezember 2005 abgeschlossene Phase III der deutsch-amerikanischen Forschungsk Kooperation stand unter der Überschrift „Nachhaltige Ressourcenschonung – Flächenmanagement und Flächenrecycling – Sustainable Resource Conservation – Land Management/Site Recycling“. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit fanden fünf bilaterale Workshops statt, die bereits dokumentiert wurden. Im Frühjahr 2005 wurde eine vom Difu organisierte deutsch-amerikanische Abschlusskonferenz in Berlin veranstaltet, deren Ergebnisse nun veröffentlicht werden.

Dokumentation der deutsch-amerikanischen Abschlusskonferenz in Berlin

Die am 18. und 19. April 2005 in Berlin durchgeführte deutsch-amerikanische Abschlusskonferenz stand unter dem Thema „Brachflächenrecycling. Herausforderungen, Lösungen, Nutzen!“ Im Zentrum der Konferenz mit 150 Experten aus Deutschland und den USA standen die im Rahmen des Forschungsvorhabens von einem internationalen Team aus Wissenschaftlern und Praktikern erarbeiteten neuen Instrumente für ein nachhaltiges Flächenrecycling. Darüber hinaus wurde ein Überblick über die während der dreijährigen Forschungsk Kooperation behandelten Themenschwerpunkte zum Flächenrecycling gegeben.

Die Dokumentation, die umfangreiche übersetzte Texte sowie englischsprachige Vortragsfolien umfasst, enthält Beiträge US-amerikanischer und deutscher Experten über den Aufbau und die Inhalte der neuen Instrumente sowie über die Anforderungen an und die Lösungsansätze für ein nachhaltiges Brachflächenrecycling.

Die deutsch-amerikanische Arbeitsgruppe vor dem Ernst-Reuter-Haus in Berlin

Foto: Difu, 2005.

Ein wesentlicher Baustein des transatlantischen Lernprozesses war der Austausch von Wissen und Erfahrungen zwischen amerikanischen und deutschen Wissenschaftlern, vor allem aber auch kommunalen Praktikern im Hinblick auf geeignete Strategien und Instrumente des Flächenrecyclings.

Brachflächenrecycling: Anforderungen und Lösungsansätze

Sowohl in Deutschland als auch den USA wird die Revitalisierung von Brachflächen bereits seit geraumer Zeit von der Politik als wichtiges Handlungsfeld angesehen. Mit der Realisierung neuer Nutzungen auf alten Flächen können Umweltprobleme, städtebauliche Missstände sowie wirtschaftliche und soziale Probleme gelöst werden. Eine zentrale Rolle kommt in beiden Ländern hierbei Kommunen und privaten Akteuren zu, die über ein enormes Brachflächenpotenzial verfügen.

Um die zahlreichen Facetten der Praxis der Brachflächenrevitalisierung eingehender zu analysieren, wurden im Rahmen bilateraler Workshops die Themen „ökonomische Instrumente“, „Projektmanagement und Marketingstrategien“, „Risikomanagement und -kommunikation“, „soziale Aspekte des Flächenrecyclings“ sowie „nachhaltiges Flächenrecycling“ erörtert und dokumentiert. Die stets an konkreten Modellstandorten gespiegelten Erfahrungen wurden anlässlich der Abschlusskonferenz nochmals in ge-

straffter Form dargestellt und bilden den ersten Schwerpunkt der neu erschienenen Abschlussveröffentlichung.

Neue Instrumente für ein nachhaltiges Brachflächenrecycling

Anknüpfend an die in fünf bilateralen thematischen Workshops ermittelten Erkenntnisse und Praxiserfahrungen erarbeitete das deutsch-amerikanische Forschungsteam neue Instrumente, die die Praxis des nachhaltigen Brachflächenrecyclings unterstützen und verbessern sollen:

- Flächenrecycling-Arbeitshilfe und Start-Up-Plan-Brachflächen für die Brachflächenbearbeitung in der Bundesrepublik Deutschland,
- SMARTe für die US-amerikanische Praxis der Brachflächenrevitalisierung (SMART = Sustainable Management Approaches and Redevelopment Tools).

Aufbau der Instrumente, Zielrichtung und erste praktische Erfahrungen bilden den Schwerpunkt der Abschlussveröffentlichung.

Der **Start-Up-Plan** ist ein auf die konkrete Brachfläche zugeschnittener ganzheitlicher Projekt- und Businessplan. Dieser konzentriert sich auf diejenigen Daten zur Information, Kommunikation, Projektplanung und Mittelakquise, die für die jeweilige Zielgruppe von vorrangiger Bedeutung sind. Die Erstellung des Plans steht am Beginn der Realisierung eines Flächenrecycling-Projekts. Er bündelt in strukturierter Form verfügbare Informationen aus Katastern und Informationssystemen, Betriebsunterlagen, Erkundungsdaten, flächenbezogenen (in)formellen Planungen, Gutachten sowie Konzeptionen und Programmen aus Stadtverwaltung und Kommunalpolitik. Der Plan erläutert zu Beginn Visionen im Sinne der Entwicklung oder Vermittlung von Leitbildern, die für Flächenrecyclingprojekte ausschlaggebend sein können. Auch werden planerische Aspekte bezogen auf wesentliche Verfahrensanforderungen zusammenfassend dargestellt.

Bei der Erstellung des Plans sind wichtige Aspekte der Grundstücksaufbereitung und sonstige umweltfachliche Sachverhalte sind zu beachten. Dabei ist zwischen Vorhaben zu unterscheiden, die eine Altlastensanierung im Sinne des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) umfassen und den (zahlenmäßig überwiegenden) Projekten, in denen Baugrund, Abbruchmaßnahmen und Abfälle zu potenziellen Mehrkosten führen können.

Die wirtschaftlichen Aspekte – hier insbesondere Fragen der Markterkundung, der Vermarktung sowie der Kosten und Erlöse –

sind ein weiterer wesentlicher Baustein des Start-Up-Plans, der damit für potenzielle Investoren und Geldgeber von Interesse sein dürfte. Daher werden auch Möglichkeiten der Projektfinanzierung und das Management möglicher finanzieller Risiken thematisiert. Weiterhin sind kulturelle und soziale Aspekte der Brachflächenrevitalisierung Gegenstand des Plans, in welchem Aspekte der Denkmalpflege, der sozialen Stadterneuerung bis hin zu Qualifizierungsmaßnahmen im Rahmen der Brachflächenrevitalisierung ausgeführt werden können. Eine eigens hierfür erarbeitete Arbeitshilfe bündelt die Grundlagen für die Erarbeitung eines Start-Up-Plans. Eine kostenlose PDF-Vollversion der Arbeitshilfe zur Erstellung von Start-up-Plänen kann beim Difu angefordert werden. Die Erarbeitung von Start-Up-Plänen wird seit 2005 anhand verschiedener Flächenrecyclingprojekte getestet.

Das US-amerikanische **SMARTe** ist ein internetbasiertes Entscheidungsinstrument, das den an der Flächenrevitalisierung beteiligten Akteuren hilft, Szenarien einer künftigen Wiedernutzung zu entwickeln und zu prüfen. SMARTe besteht aus mehreren Hauptkomponenten. In einem ersten Schritt wurden umfangreiche Informationen zum Themenbereich Flächenrecycling und Altlasten erfasst und strukturiert. So können mit Hilfe der SMARTe-Ressource Online-Informationen unter anderem über Revitalisierungsstrategien, zur Finanzierung des Flächenrecyclings, über Sanierungsverfahren, zur Bürgerbeteiligung, über Haftungsfragen, zur Risikobewertung sowie über Best Practices im Flächenrecycling abgerufen werden. Ein integriertes Tutorial erleichtert Nutzern die systematische Erschließung aller Informationen. Im nächsten Schritt sollen bis zum Jahr 2007 die im SMARTe gebündelten Informationen, die bereits jetzt ohne Analysesystem abrufbar sind, zu einem elektronisch gestützten Entscheidungsinstrument weiterentwickelt werden. Eine Beta-Version von SMARTe kann kostenlos genutzt werden (Open-Source-Software) und ist im Internet verfügbar.

Beide Instrumente sollen die an Brachflächenprojekten beteiligten Akteure bei der Erarbeitung von Entwicklungsprojekten unterstützen und stellen die Wechselwirkungen zwischen planerischen, ökonomischen, sozialen und ökologischen Aspekten der Brachflächenrevitalisierung dar. Die Instrumente richten sich an Grundstückseigentümer, Sanierungspflichtige, Kommunen, Landesverwaltungen, Anwohner und Betroffene, Politiker, Investoren und Banken, Immobilienentwickler, Verbände sowie an Wissenschaft und Fachöffentlichkeit.

Tipps zum Weiterlesen:

- Preuß, Thomas/Barczewski, Baldur/Schrenk, Volker/Weber, Karolin (Hrsg.) (2005), Nachhaltige Wiedernutzung und Revitalisierung von Brachflächen. Dokumentation des 5. deutsch-amerikanischen Workshops „Sustainable Reuse and Revitalization of Potentially Contaminated Sites. New Directions, Tools and Concepts“ vom 15.-17.9.2004 in St. Louis, Missouri, Berlin (Difu-Materialien 10/2005).
- Preuß, Thomas/Barczewski, Baldur/Schrenk, Volker/Weber, Karolin (Hrsg.) (2005), Soziale Aspekte des Flächenrecyclings in den Städten. Dokumentation des 4. deutsch-amerikanischen Workshops „Soziale Aspekte des Flächenrecyclings“ am 17./18.6.2004 in Leipzig, Berlin (Difu-Materialien 9/2005).
- Preuß, Thomas/Barczewski, Baldur/Schrenk, Volker/Weber, Karolin (Hrsg.) (2005), Flächenrecycling – Risikobewertung und Risikokommunikation, Dokumentation des 3. deutsch-amerikanischen Workshops „Environmental Risk Assessment and Risk Communication“, Berlin (Difu-Materialien 2/2005).
- Tomerius, Stephan/Barczewski, Baldur/Knobloch, Judit/Preuß, Thomas/Schrenk, Volker (Hrsg.) (2004), Flächenrecycling – Projektmanagement und Marketingstrategien, Dokumentation des 2. deutsch-amerikanischen Workshops „Auf dem Weg zu wirtschaftlichem Flächenrecycling – Projektmanagement und Marketingstrategien“, Berlin (Difu-Materialien 4/2004).
- Tomerius, Stephan/Barczewski, Baldur/Knobloch, Judit/Preuß, Thomas/Schrenk, Volker (Hrsg.) (2003), Finanzierung von Flächenrecycling. Förderprogramme, öffentliche und private Finanzierungsinstrumente sowie Fallbeispiele aus den USA und Deutschland, Berlin (Difu-Materialien 8/2003).

Bestellung:

www.difu.de/publikationen/verlag@difu.de

Kommunale Unternehmen tragen rund fünfzig Prozent der kommunalen Investitionstätigkeit

Unternehmen zu beobachten, die zu mehr als 50 Prozent in kommunaler Hand sind. Deren Investitionen werden insbesondere durch privatrechtlich organisierte Unternehmen (AG, GmbH) getätigt, danach folgen die Eigenbetriebe als öffentlich-rechtliche Organisationsform. Hauptträger der Investitionen sind die Branchen Energie- und Wasserversorgung, ÖPNV, Wohnungsverwaltung, Krankenhauswesen sowie Abwasserbeseitigung.

Von 1992 bis 2004 sind die kommunalen Ausgaben für Sachinvestitionen in den Kämmereihaushalten, also ohne kommunale Unternehmen, im Trend stark zurückgegangen. In den alten Bundesländern betrug der Rückgang preisbereinigt 40 Prozent, in den neuen Bundesländern sogar mehr als die Hälfte. Auch für das Jahr 2005 zeichnet sich ein Rückgang der Investitionstätigkeit ab. Inzwischen ist das Investitionsvolumen so niedrig, dass es von den Abschreibungen auf das Sachvermögen übertroffen wird, das heißt, die Kommunen verlieren an Bausubstanz. Auch im Vergleich der EU 15-Staaten liegt die Höhe der Investitionen des Staates pro Einwohner am unteren Ende der Skala.

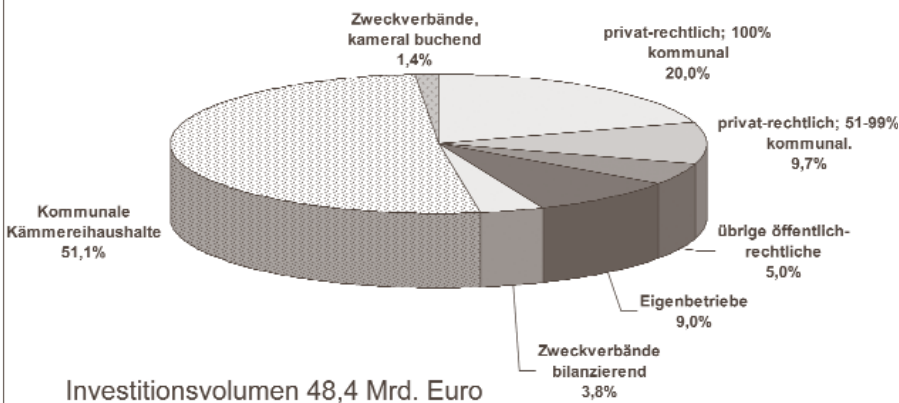
Schließlich lassen sich alle Investitionen des kommunalen Bereichs zusammenführen. 51 Prozent des Investitionsvolumens waren im Jahre 2002 in den Kämmereihaushalten zu verzeichnen, auf kommunale Unternehmen entfielen 47 Prozent, der Rest wurde von Zweckverbänden mit kameraler Buchführung erbracht. Die neu erschienene Bestandsaufnahme des Difu gibt auch einen Überblick über die Aufgabenstruktur aller kommunalen Sachinvestitionen.

Weitere Informationen:

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

Bestellung:
siehe Bestellschein

Kommunale Investitionen 2002 nach Rechtsform
einschließlich kommunaler Unternehmen, Einrichtungen und Fonds sowie kommunale Funktionen der Stadtstaaten (ohne Kreditgewerbe)



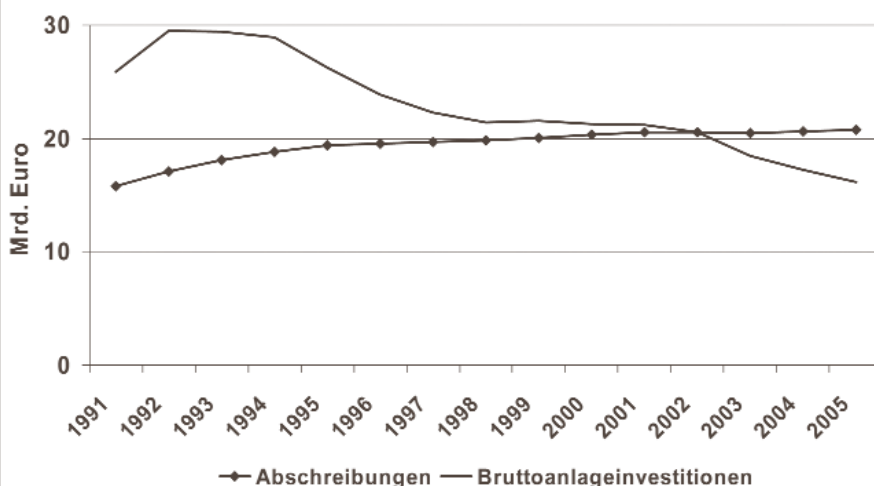
Quelle: Statistisches Bundesamt und Difu

Deutsches Institut für Urbanistik



Die Diskussion über kommunale Investitionen konzentriert sich meist auf Baumaßnahmen und Erwerb von Sachen, die über kommunale Kämmereihaushalte durchgeführt werden. Neue Auswertungen der Statistik über öffentliche Fonds, Einrichtungen und Unternehmen (FEU) ermöglichen es nun, die Investitionstätigkeit aller Einrichtungen und

Bau- und Ausrüstungsinvestitionen sowie Abschreibungen der Gemeinden in Deutschland nach der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung 1991 bis 2004



Quelle: Statistisches Bundesamt

Deutsches Institut für Urbanistik



Stadt und Fußball

Das neue Heft der Informationen zur modernen Stadtgeschichte beschäftigt sich – nicht ganz zufällig im Jahr der Weltmeisterschaft – mit dem Themenschwerpunkt „Stadt und Fußball“. Der verantwortliche Herausgeber Professor Franz-Josef Brüggemeier von der Universität Freiburg i.Br. betont in seiner Einleitung, dass dieses Themenfeld bislang sowohl in der Stadt- als auch der Sportgeschichte vernachlässigt wurde, obwohl in dieser Beziehung – auch ungeachtet des aktuellen Anlasses – viele wichtige Erkenntnisse für eine moderne Stadtgeschichte zu Tage zu fördern sind. Beispielsweise hinsichtlich der Entstehung spezifischer Stadt- bzw. Stadtteilidentitäten, der Integration bzw. Abgrenzung von Migrantinnen.

Die im Themenschwerpunkt versammelten Beiträge beleuchten daher zahlreiche dieser Aspekte. Der britische Sporthistoriker Matthew Taylor diskutiert, ausgehend von dem Mutterland des Fußballs Großbritannien, anhand neuerer Forschungsliteratur die sehr innigen Beziehungen zwischen der Entstehung und Ausbreitung des organisierten Fußballs und der Urbanisierung, der Herausbildung spezifischer städtischer Identitäten, mit europäischer Perspektive. Beiträge von Stefan Goch und Matthias Marschik untersuchen die vielschichtige Rolle von Stadien in der und für die Stadt, Goch speziell am Beispiel von Gelsenkirchen, Marschik insbesondere auch im Hinblick auf die Nutzung von Stadien jenseits unmittelbar sportlicher Zwecke, etwa für politische Großkundgebungen, aber auch als Massengefängnis in Zeiten politischer Repression. Jürgen Denzel hinterfragt in „Die Stellung der Kommunen zum Fußball im deutschen Kaiserreich“ die häufig postulierte Fortschrittlichkeit deutscher Großstadtverwaltungen und dokumentiert deren eher elitäre Sportförderung, wo Fußball bis unmittelbar in die Jahre vor dem Ersten Weltkrieg heftig um Anerkennung seitens der Stadtverwaltung ringen musste und häufig noch das Turnen oder Oberschichten-Sportarten wie Tennis bevorzugt behandelt wurden. Erst der preussische Jugendpflegeerlass von 1911 sowie der Beschluss, die Olympischen Spiele von 1916 in Berlin auszutragen, brachten hier eine Wende zu Gunsten der Förderung des Sports, nicht nur des Fußballs. Zwei Lo-

kalstudien zur Bedeutung des Betzenbergs für Kaiserslautern von Markwart Herzog und zur nationalsozialistischen Sportpolitik in Frankfurt am Main, wo die kommunale Führung – letztlich erfolglos – während des Nationalsozialismus die Stadt als Sport- und Fußballstadt national zu profilieren suchte, runden den Themenschwerpunkt ab. Der Forschungsbericht zu „Fußball und Stadt im deutschsprachigen Raum im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert“ von Christian Koller komplettiert den international ausgerichteten Artikel von Matthew Taylor und belegt die mittlerweile doch beachtliche Breite und inhaltliche Komplexität der fußball- und sporthistorischen Forschung. In der Leitrezension bespricht Jürgen Denzel die Studie von Stefan Nielsen, Sport und Großstadt, 1870-1930, Frankfurt/M. 2002.

In der Rubrik „Forum“ diskutiert Matthew Gandy (London) die neuere anglo-amerikanische Debatte über „Cyborg Urbanization“ und das Verhältnis von virtuellen, sozialen und physischen Dimensionen der modernen Stadt. Er hebt die dabei relevanten Bezüge zu früheren „organizistischen“ Stadtkonzepten sowie zur Rolle städtischer Infrastrukturen als Schnittstellen zwischen Individuum und Stadt hervor und lotet die Relevanz dieser Debatten für die stadthistorische Forschung aus.

Weitere Beiträge berichten über Tagungen etwa der Deutschen Japanologen über „Spatial Turn/Urban Spaces in Japan“, über den Kongress des ‚Council for European Urbanism‘ im September 2005 in Berlin sowie über die Tagung „Symbolic Constructions of the City“ des ‚Center for Metropolitan Studies‘, Berlin vom Dezember 2005. Schließlich wird die ‚Internationale Kommission für Städtegeschichte‘ vorgestellt. In der Rubrik „Mitteilungen“ finden sich unter anderem Informationen zu zahlreichen für 2006 und 2007 angekündigten stadthistorischen Konferenzen im In- und Ausland.

Weitere Informationen:
Dr. Christoph Bernhardt
Telefon: 03362-793280

Der Band erscheint Ende Mai 2006 pünktlich zur WM. Bestellt werden kann das Halbjahresheft dann wie üblich beim Difu:

<http://www.difu.de/publikationen/ims/>
E-Mail: verlag@difu.de
Telefon: 030/39001-253
Telefax: 030/39001-275



„Soziale Stadt Info“ – der Newsletter zum Bund-Länder- Programm Soziale Stadt

Weitere Informationen:

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

Klaus-Dieter Beißwenger
Telefon: 030/39001-282
E-Mail: beisswenger@difu.de

<http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/newsletter/>



Gestartet im Juli des Jahres 2000 mit einer achtseitigen Ausgabe, hat der Newsletter „Soziale Stadt Info“ sich mittlerweile zu einem stark nachgefragten Medium des Programms „Soziale Stadt“ entwickelt. Die inzwischen 18 veröffentlichten Ausgaben sind jeweils unterschiedlichen Themenschwerpunkten gewidmet und werden auch komplett im Internet veröffentlicht.

Herausgeber der 24 bis 36 Seiten umfassenden Hefte ist die Difu-Projektgruppe Soziale Stadt – von 2000 bis 2003 in der Funktion der Programmbegleitung und seitdem als Bundestransferstelle Soziale Stadt.

In dem in unregelmäßigen Abständen erscheinenden Newsletter wird über Erfahrungen bei der Programmumsetzung, aktuelle Entwicklungen in den Stadtteilen der Sozialen Stadt, beispielhafte Projekte und Maßnahmen sowie über Veranstaltungen berichtet. In der Rubrik „Soziale Stadt – meine Sicht“ äußern sich Menschen, die sich für die Stabilisierung und Verbesserung von Lebens- und Wohnverhältnissen in den benachteiligten Quartieren engagieren, zu ihren Erfahrungen und Positionen.

Die letzten drei Ausgaben widmeten sich den Themen „Bildung“, „Integration“ und „Image“ als zentrale Handlungsfelder der integrierten Stadtteilentwicklung:

Unbestritten erweist sich die Bildungssituation in den Programmgebieten der Sozialen Stadt teilweise als dramatisch. Deshalb wurde mit dem Info 16 der Themenschwerpunkt „Bildung im Stadtteil“ aufgegriffen und aufgezeigt, wie dringlich es ist, in den Quartieren der Sozialen Stadt ein offensives gebietsbezogenes Bildungsmanagement aufzubauen, das sozial- und familienpolitische Maßnahmen einschließt. Daneben lassen Projektbeispiele viel versprechende innovative Ansätze erkennen, die aber bisher noch Ausnahmen darstellen.

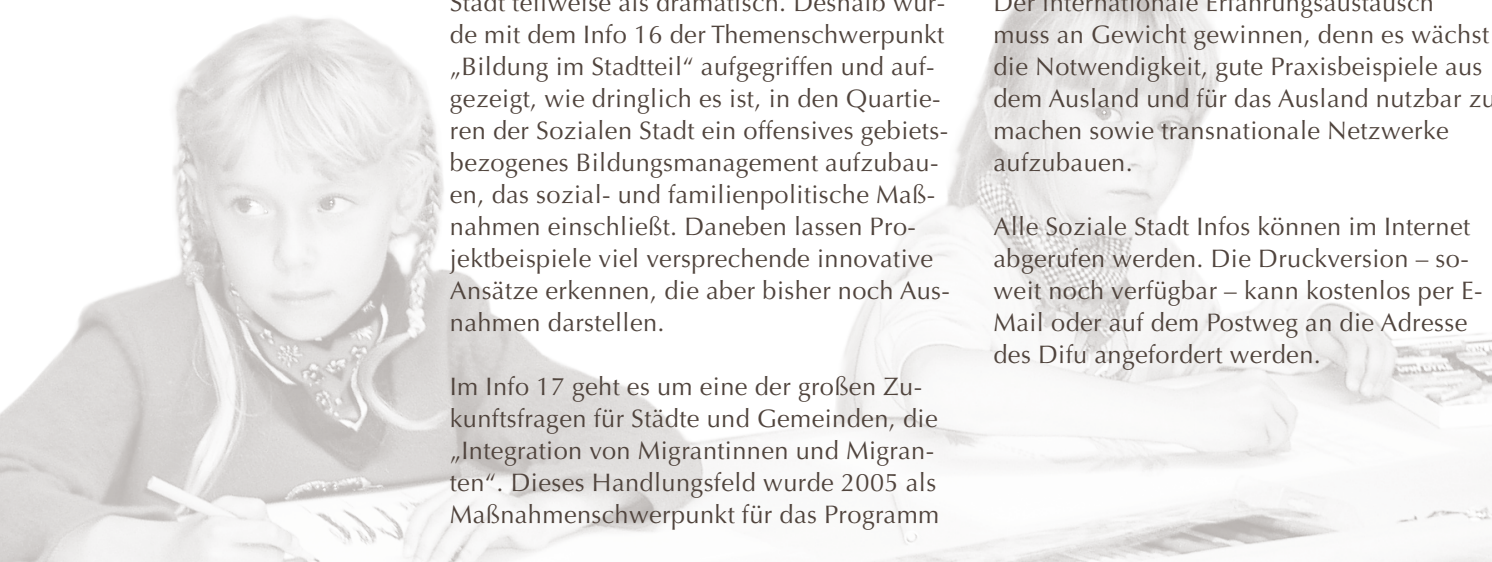
Im Info 17 geht es um eine der großen Zukunftsfragen für Städte und Gemeinden, die „Integration von Migrantinnen und Migranten“. Dieses Handlungsfeld wurde 2005 als Maßnahmenswerpunkt für das Programm

Soziale Stadt in die Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern aufgenommen. In dem Info wird – als Momentaufnahme zur stadtteilbezogenen Integrationspolitik – nach integrationsfördernden Strategien und Projekten, aber auch nach Hemmnissen der Integration gefragt.

Negative Images haften Gebieten hartnäckig an und wirken auf die Quartiersöffentlichkeit zurück – oft sind Distanzierung, Hoffnungslosigkeit, Aggressivität und Unsicherheitsgefühle die Folgen. Vor diesem Hintergrund thematisierte das Info 18 – betitelt mit „Quartiersimage, Sicherheit und Öffentlichkeit im Stadtteil“ – Imagekampagnen, Marketingstrategien und gebietsbezogene Ansätze der Kriminalprävention, mit denen problematischen Entwicklungen gegengesteuert wird.

Stadtquartiere, in denen sich Arbeitslosigkeit, Armut, Vernachlässigung und soziale Konflikte konzentrieren, finden sich nicht nur in Deutschland – im letzten Jahrzehnt sind in vielen europäischen Staaten gebietsbezogene und integrativ angelegte Programme etabliert worden, mit denen der Herausbildung solcher Stadtteile begegnet werden soll. Deshalb wird die neunzehnte Ausgabe des Infos zur Sozialen Stadt im Juni 2006 (wie auch bereits das Info 14) als Beitrag zum internationalen Erfahrungsaustausch zweisprachig erscheinen (englisch/deutsch). Die Autoren beleuchten das Thema „Lokale Ökonomie“ im internationalen Vergleich. Der internationale Erfahrungsaustausch muss an Gewicht gewinnen, denn es wächst die Notwendigkeit, gute Praxisbeispiele aus dem Ausland und für das Ausland nutzbar zu machen sowie transnationale Netzwerke aufzubauen.

Alle Soziale Stadt Infos können im Internet abgerufen werden. Die Druckversion – soweit noch verfügbar – kann kostenlos per E-Mail oder auf dem Postweg an die Adresse des Difu angefordert werden.



Publikationsserie zur kommunalen Infrastruktur im Internet zugänglich

netWORKS informiert mit einer Vielzahl von Veröffentlichungen über die Zukunft der kommunalen Infrastruktur

Vor dem Hintergrund der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung kommunaler Infrastruktur und den zu lösenden Aufgaben in diesem Bereich wurde der Forschungsverbund netWORKS gegründet. In dem interdisziplinären Verbund sollen Reform- und Lösungsmöglichkeiten – insbesondere auch hinsichtlich der kommunalen Infrastruktur – erarbeitet werden. Die Forschungsergebnisse erscheinen in der Reihe netWORKS-Papers. Alle Papers stehen kostenfrei im PDF-Format im Internet bereit. Auch weitere Informationen über die Forschungsarbeit sind im Internet zu finden.

Heft: 1 Transformationsprozesse in netzgebundenen Infrastruktursektoren. Neue Problemlagen und Regulationserfordernisse

Heft: 2 Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck – Sektoranalyse Wasser

Heft: 3 Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck – Sektoranalyse ÖPNV

Heft: 4 Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck – Sektoranalyse Telekommunikation

Heft: 5 Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck – Sektoranalyse Stromversorgung

Heft: 6 Örtliche und überörtliche wirtschaftliche Betätigung kommunaler Unternehmen. Zum aktuellen Diskussionsstand über die rechtlichen Möglichkeiten und Grenzen in Literatur und Rechtsprechung

Heft: 7 Benchmarking-Konzepte in der Wasserwirtschaft: zwischen betrieblicher Effizienzsteigerung und Regulierungsinstrument. Dokumentation des Symposiums am 28.4.2004 in Frankfurt a.M.

Heft: 8 Gemeinwohlsicherung als Herausforderung – umweltpolitisches Handeln in der Gewährleistungskommune. Theoretische Verortung der Druckpunkte und Veränderungen in Kommunen

Heft: 9 Sozial-ökologische Regulationen

Heft: 10 Neue Räume technischer Infrastruktursysteme Forschungsstand und -perspektiven zu räumlichen Aspekten des Wandels der Strom- und Wasserversorgung in Deutschland

Heft: 11 Privatisierung und Vergaberecht in der Wasserwirtschaft

Heft: 12 Sicherung kommunaler Gestaltungsmöglichkeiten in unterschiedlichen Privatisierungsformen – Beispiel Wasserversorgung

Heft: 13 Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck – Gender-Analyse am Beispiel ÖPNV

Heft: 14 Naturale Aspekte sozial-ökologischer Regulation. Bericht aus dem Analysemodul „Ressourcenregulation“ im Verbundvorhaben netWORKS.

Heft: 15 Ansätze zur sozial-ökologischen Regulation der Ressource Wasser

Heft: 16 Handelbare Wasserrechte. Stand der internationalen Debatte

Heft: 17 Benchmarking in der Wasserwirtschaft – Möglichkeiten und Grenzen einer Erweiterung des Benchmarking um ökologische und soziale Aspekte

Heft: 18 Water Governance – Partizipation in der Wasserversorgung

Heft: 19 Handelbare Wasserentnahmerechte als Ergänzung der ordnungsrechtlichen Vergabepolitik?

Heft: 20 Privatisierung und Kommerzialisierung als Herausforderung regionaler Infrastrukturpolitik. Eine Untersuchung der Berliner Strom-, Gas- und Wasserversorgung sowie Abwasserentsorgung.

Heft: 21 Neue Räume der Wasserwirtschaft. Untersuchungen zur Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung in den Regionen München, Hannover und Frankfurt (Oder).



Weitere Informationen:
Dipl.-Sozialökonom/
Dipl.-Volkswirt Jens Libbe
Telefon: 030/39001-115
E-Mail: libbe@difu.de

Bestellung:
Doris Becker
Sekretariat netWORKS
Telefon: 030/39001-264
Telefax: 030/39001-241
E-Mail: dbecker@difu.de

Download:
<http://www.networks-group.de/veroeffentlichungen>

New Occasional Papers

The „Occasional Papers“ are a collection of articles in languages other than German that have been written for various events such as conventions and conferences

All „Occasional Papers“ in the internet:

<http://www.difu.de/publikationen/liste.phtml?kategorie=Occasional+Papers>

Public Private Partnerships: Principles, Chances and Risks

2006, 9 p., By Werner Heinz
<http://www.difu.de/english/occasional/05-heinz-ppp.shtml>

Public Private Partnership Projects in Germany

2006, 8 p., By Busso Grabow (Project Manager), Michael Reidenbach, Manuela Rottmann, Antje Seidel-Schulze, Supported by the PPP Task Force at the BMVBW and the Technische Universität (TU) Berlin
<http://www.difu.de/english/occasional/06ppp.pdf>

Contents of the Environmental Report – Practice test of the German Building Act in six German towns

2005, 8 p., By Arno Bunzel
http://www.difu.de/english/occasional/05-bunzel_environmental-report.shtml

Monitoring – German implementation of Article 10 SEA Directive and practice test of the regulation

2005, 8 p., By Franciska Frölich
http://www.difu.de/english/occasional/05-froelich_monitoring.shtml

Interessierte Städte gesucht...

... zur Mitwirkung im Projekt „Aktivierung von Gewerbeflächenpotenzialen durch E-Government“

Im Rahmen des BMBF-Forschungsschwerpunktes „Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement (REFINA)“ wurde das Difu zusammen mit seinem Verbundpartner GEFAK (Gesellschaft für angewandte Kommunalforschung mbH) aufgefordert, einen Antrag auf Forschungsförderung zu stellen. In dem geplanten Projekt sollen Problemlösungen am praktischen Beispiel erarbeitet werden. Dazu werden noch Städte und Gemeinden, die Interesse haben, sich als Praxispartner zu beteiligen, gesucht. Fördermittel dafür stehen in Aussicht.

Ziel des Projekts ist die Erarbeitung und pilothafte Umsetzung von integrierten (geschäftsprozess- und organisationsübergreifenden) IKT-Lösungen im Rahmen kommunaler und regionaler E-Government- und Flächenmanagementstrategien. Dabei soll eine bessere Nutzung und Wiederverwertung von Flächenpotenzialen im Bestand sowie die flankierende Optimierung von Organisation, Prozessen und Marketingwissen erreicht werden.

Im Einzelnen geht es darum, am Beispiel ausgewählter Fallstudien

- den systematischen Austausch unter den Verantwortlichen für Stadtplanung und Wirtschaftsförderung unter Hinzuziehung externer Experten zum Corporate Real Estate Management zu organisieren,
- daraus abgeleitet den systematischen Datenaustausch zwischen Marktteilnehmern (Eigentümer, Immobilienvermittler, Systembetreiber) und Kommunen auf der Basis von definierten Schnittstellen zwischen den IKT-Systemen zu konzeptionieren und in Pilotlösungen umzusetzen sowie
- die Instrumente in die E-Government-Aktivitäten der jeweiligen Kommune bzw. Region einzupassen, um Bezüge zu flankierenden Aktivitäten der Flächenwiedernutzung zu erreichen (z.B. potenzialorientierte Ansätze der Wirtschaftsförderung, regionale Einbindung).

Voraussetzung für eine Mitwirkung ist ein starkes Eigeninteresse in der Umsetzung entsprechender Lösungen. Bei mehreren Interessenbekundungen werden Difu-Zuwenderstädte grundsätzlich vorgezogen. Von Vorteil ist die Anwendung des bundesweit marktführenden Kommunalen Wirtschaftsinformations-Systems KWIS. Interessensbekundungen sind bis 15. April 2006 abzugeben.

Weitere Informationen:

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

Repräsentative Umfrage zum kommunalen E-Government

Eine seriöse und repräsentative Bestandsaufnahme des kommunalen E-Government liegt in Deutschland derzeit nicht vor. Die letzte breit angelegte und repräsentative Umfrage (mit einem Rücklauf von knapp 70 Prozent aller größeren Städte), datiert von Anfang 2001, wurde vom Deutschen Institut für Urbanistik im Rahmen der *MEDIA@Komm*-Begleitforschung durchgeführt. Der Bedarf an entsprechenden Informationen ist jedoch hoch, bei den kommunalen Praktikern genauso wie bei den politisch-strategischen Akteuren (kommunale Spitzenverbände, Länder, Bund). Gute, zuverlässige und repräsentative Aussagen sind notwendige Grundlage für politisch-strategische Entscheidungen. Für die Kommunen sind diese Ergebnisse auch interessant, um auf deren Basis eine bessere Selbsteinschätzung vornehmen zu können. Bei der Befragung geht es darum, dem „Wildwuchs“ an E-Government-Umfragen seriöse und „autorisierte“ Erhebungen entgegen zu setzen. Partner bei der Befragung ist die KGSt. Alle drei kommunalen Spitzenverbände (DST, DStGB, DLT) unterstützen die Umfrage ausdrücklich.

Die Befragung umfasst folgende Themen:

Strategie/Ziele, Projektorganisation und -management, IuK-Infrastruktur in der Kommunalverwaltung, Stadtportale, Umsetzungsstand E-Government-Angebote nach Zielgruppen und Komplexität (Information, Kommunikation, Transaktion, Partizipa-

tion), Signaturanwendungen, beispielhafte Lösungen (in der Selbsteinschätzung), Wirtschaftlichkeitsrechnungen, finanzielle und personelle Voraussetzungen für die Verwirklichung von E-Government, Zusammenarbeit mit Kommunen, Bund und Ländern, Bereitschaft zur Mitarbeit an Standardisierungen, Verknüpfung mit Verwaltungsmodernisierung, Prozessoptimierungen, Qualifikation, Partnerschaften, Informiertheit, Informationsbedarfe, Bekanntheit und Nutzen von *MEDIA@Komm*-Transfer.

Durch die vorgegangenen Umfragen des Difu und Verwendungen teilweise identischer Fragestellungen sind Zeitreihen möglich. Auch die Entwicklung des kommunalen E-Government von 1997 bis 2005 lässt sich dokumentieren.

Methodisch ist die Erhebung als schriftliche Umfrage bei den Fachverantwortlichen mit größtenteils geschlossenen Fragestellungen angelegt. Im Januar 2006 wurde eine Vollerhebung bei allen Städten und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern vorgenommen. Darüber hinaus wurde eine repräsentative Stichprobe bei Städten und Gemeinden unter 50.000 Einwohnern und Landkreisen, die Mitglied bei der KGSt sind, gezogen. Die Ergebnisse werden im zweiten Quartal 2006 veröffentlicht. Alle an der Umfrage Beteiligten erhalten zeitnah und exklusiv den Zugang zu den ausführlichen Ergebnistabellen.

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

Quelle: Emmendinger TORheiten, Verena und Klaus Nunn, 2004



Wissensbilanzierung für regionale Innovationsnetzwerke

Difu koordiniert neues EU-Projekt RICARDA



Die Initiierung und Unterstützung von Netzwerken zwischen Unternehmen, Forschungseinrichtungen und intermediären Institutionen gehört seit einigen Jahren zum festen Repertoire kommunaler und regionaler Wirtschaftsförderungen in Deutschland. Solche institutionalisierten Netzwerke (oder „Cluster“) sollen durch die Bündelung von Ressourcen, Wissenstransfer und Lerneffekte auch zur Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der Beteiligten beitragen. Mittlerweile ist unbestritten, dass das Gelingen solcher potenzialorientierter Ansätze von bestimmten Voraussetzungen abhängig ist. Es sind gerade immaterielle Faktoren, wie die Kompetenz und Motivation der teilnehmenden Organisationen und ihrer Repräsentanten, die Strukturen der Zusammenarbeit sowie die Verknüpfungen ins regionale und überregionale Umfeld, die für das Management solcher Cluster von Bedeutung zu sein scheinen. Instrumente zur Bilanzierung dieser immateriellen Faktoren oder – anders ausgedrückt – das intellektuelle Kapital solcher Netzwerke steht daher im Mittelpunkt eines neuen Difu-Projekts.

Im Projekt „Regional Intellectual Capital Reporting – Development and Application of a Methodology for European Regions (RICARDA)“ entwickelt das Difu zusammen mit sieben weiteren Partnern in den nächsten zwei Jahren Werkzeuge, die das Management solcher Netzwerke unterstützen und Entscheidungsträger auf städtischer und regionaler Ebene informieren sollen. Grundlage ist das

Instrument der Wissensbilanzierung (intellectual capital reporting), das eine strukturierte Darstellung des intellektuellen Kapitals einer Organisation mittels Indikatoren ermöglicht. Nachdem zahlreiche Firmen bereits positive Erfahrungen mit diesem Instrument gemacht haben, zielt RICARDA darauf ab, die Methode der Wissensbilanzierung von der Unternehmensebene auf regionale Netzwerke und Cluster zu übertragen.

Im Rahmen von RICARDA werden in der Region Stuttgart sowie drei weiteren Regionen in Österreich, Schweden und Ungarn zunächst Wissensbilanzen für ausgewählte Netzwerke erarbeitet. Praxispartner in der Region Stuttgart ist das Virtual Dimension Center (Fellbach), eines der 14 von Region und Kommunen initiierten Kompetenz- und Innovationszentren mit dem Schwerpunkt Virtuelle Realität, Visualisierung und Simulation. Im nächsten Schritt wird mit regionalen Akteuren der Wirtschafts-, Forschungs- und Technologiepolitik das Potenzial für eine regionale Politikberatung mit Hilfe von Wissensbilanzen ausgelotet. Die Ergebnisse der vier Regionen werden anschließend verglichend ausgewertet. Die Projektergebnisse fließen schließlich in ein Handbuch ein, das die Erfahrungen und Anwendungsmöglichkeiten der Wissensbilanzierung für regionale Netzwerke praxisnah aufarbeiten wird.

Projektpartner sind vier regionale Institutionen – die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS), die Steiermärkische Landesregierung, Abt. Wirtschaft und Arbeit (A), die Kista Science City AB, Stockholm (SE) und die West Pannon Regional Development Agency (HU) – sowie vier Forschungseinrichtungen. Neben dem Difu, das sowohl die Projektkoordination als auch zentrale inhaltliche Bausteine übernimmt, sind dies das Institut für Technologie- und Regionalpolitik der Joanneum Research Forschungsgesellschaft mbH (Graz), das Centre of Excellence for Science and Innovation Studies des Royal Institute of Technology, KTH (Stockholm) sowie das West Hungarian Research Institute (Győr). Einen wichtigen Akteur der Regional- und Forschungspolitik konnte dieses Konsortium bereits von seinem Untersuchungsansatz überzeugen: die Europäische Kommission fördert RICARDA innerhalb ihres 6. Forschungsrahmenprogramms.

Weitere Informationen:

Dipl.-Verw.Wiss. Daniel Zwicker
Telefon: 030/39001-154
E-Mail: zwicker@difu.de

Dipl.-Geogr. Holger Floeting
Telefon: 030/39001-221
E-Mail: floeting@difu.de

www.ricarda-project.org

RICARDA: Wissenschaftler und Praktiker aus vier Ländern zum Projektauftritt im Difu.



Was ist eigentlich Segregation?

Segregation ist nichts anderes als eine räumliche Abbildung sozialer Ungleichheit in einer Gesellschaft. Alle Bewohner einer Stadt kennen das Phänomen, dass sich soziale Gruppen unterschiedlich auf Wohnstandorte verteilen. Die Qualität des Wohnstandortes korrespondiert häufig mit dem sozialen Status der Gruppe: So gibt es so genannte Studentenviertel, Armutsviertel, Stadtteile, in denen überwiegend Migranten, ältere Menschen oder Familien leben. Segregation beschreibt also die räumliche Absonderung einer Bevölkerungsgruppe nach Merkmalen wie sozialer Schicht, ethnisch-kulturellem Hintergrund oder Lebensstil. Dies ist Realität und Normalität in vielen Großstädten. Auch wenn Segregation in den Medien häufig als Problem dargestellt wird, wird Segregation an sich nicht als problematisch erfahren. Wenn die Segregation freiwillig geschieht, das heißt, wenn Personen ähnlichen Lebens-

stils und ähnlicher Milieus – beispielsweise Künstler, junge Familien oder Migranten – ein Wohngebiet einem anderen vorziehen und dort in großer Zahl als Mieter und Eigentümer wohnen, ist dies kein Problem. Im Gegenteil, es können sich Netzwerke und Unterstützungsstrukturen bilden. Erst wenn sich die Segregation verbindet mit einer deutlichen Ungleichverteilung von Lebenschancen und gesellschaftlichen Privilegien über die in Frage stehenden sozialen Gruppen, wird sie zu Ausgrenzung, Ghettoisierung und Diskriminierung. Diese unfreiwillige Form der Segregation ist nicht Ergebnis einer Wohnstandortwahl, sondern von Zwängen, beispielsweise des Wohnungsmarktes. Die bestehenden sozialen Ungleichheiten werden durch die räumliche Konzentration von sozial und ökonomisch Benachteiligten noch verstärkt.

Gender Mainstreaming im Städtebau

Von der Theorie in die kommunale Praxis

Im Rahmen der Abschluss-Veranstaltung des ExWoSt-Forschungsvorhabens „Gender Mainstreaming im Städtebau“ werden die Ergebnisse der Modellvorhaben einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt und die Chancen der neuen Gleichstellungsstrategie Gender Mainstreaming offen und kritisch diskutiert. Das Forschungsvorhaben wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bauwesen und Stadtentwicklung (BMVBS), betreut vom Bundesamt für Bau und Raumordnung (BBR), vom Deutschen Institut für Urbanistik gemeinsam mit den Planungsbüros „Büro für integrierte Planung Berlin“ und „plan-werkStadt Bremen“ in den vergangenen beiden Jahren durchgeführt.

Herzlich eingeladen sind zu der gemeinsamen Veranstaltung von BMVBS, BBR und Deutschen Städtetag (DST) sowohl diejenigen, die sich schon immer gefragt haben, was es mit dem sperrigen Begriff auf sich hat, als auch alle Interessierten sowie Experten.

Termin: 23. Mai 2006

Ort: Dorint Sofitel Kongress Hotel Köln

Interessierte können ihr Interesse an der Veranstaltung per E-Mail bekunden, sie werden dann über die Einzelheiten der Veranstaltung informiert.

Nähere Informationen:

Dr. rer. pol. Stephanie Bock
Telefon: 030/39001-189
E-Mail: bock@difu.de

Susanna Mayer
Telefon: 030/39001-237
E-Mail: mayer@difu.de
(Sekretariat)

http://www.bbr.bund.de/exwest/forschungsfelder/ff_index.html

Lange Nacht der Wissenschaften

Difu lädt herzlich zum Einblick in seine Forschung ins Berliner Ernst-Reuter-Haus ein



Ernst-Reuter-Haus
Straße des 17. Juni 112
10623 Berlin
S-Bahn: Tiergarten

Weitere Informationen:

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

Unter dem Motto „Forschung für die Stadt von morgen“ präsentiert das Difu am 13. Mai 2006 ab 17 Uhr im Berliner Ernst-Reuter-Haus wieder Wissenswertes rund um das Thema Stadt. Das Institut bietet bereits im dritten Jahr Kurzpräsentationen mit anschließender Diskussionsmöglichkeit zu unterschiedlichen Stadt-Themen an. An verschiedenen „Themeninseln“ kann mit den Wissenschaftlern gesprochen werden, darüber hinaus gibt es Infomaterial zu den jeweiligen Themen.

Die kleinen Besucher der Langen Nacht erwartet wieder ein spezielles Kinderprogramm. Das Ernst-Reuter-Haus kann im Rahmen angebotener Führungen erkundet werden; Filmvorführungen, eine Rallye und Live-Musik runden das Programm ab. In Kooperation mit Violence Prevention Network e.V. werden Besuchern Möglichkeiten der Prävention von Gewalt, Fremdenfeindlichkeit und Extremismus präsentiert und in Kooperation mit dem Umweltbundesamt wird über Möglichkeiten des gesunden Lebens in der Stadt informiert.

Das detaillierte Difu-Programm mit genauen Zeiten, Namen und ausführlicheren Infos wird im April auch auf der Difu-Homepage unter <http://www.difu.de> zu finden sein.

Vorträge und Themeninseln

- Was geht mich eigentlich die EU an? Kurzvortrag mit Diskussion (17:30 Uhr) Themeninsel
- Feinstaub, Lärm, Blei im Wasser – Gesund leben in der Großstadt? Themeninsel
- Immer weniger und immer älter – Wohin führt die demographische Entwicklung in Deutschland? Kurzvortrag mit Diskussion (19:30 Uhr)
- Tüchtig gegen süchtig – vorbildliche Beispiele kommunaler Suchtprävention Themeninsel
- Was macht eigentlich ein Quartiermanager? Themeninsel
- Rechtsextrem? Was nun? Merkmale des Rechtsextremismus, Entwicklungen und Handlungsstrategien dagegen Kurzvortrag mit Diskussion (21:30 Uhr) Themeninsel

Führungen durch das Ernst-Reuter-Haus

jeweils 18:00 Uhr und 20:00 Uhr

Kinderprogramm

(17:00 bis 21:00 Uhr)

- Grüße aus Berlin: Wir gestalten Grußkarten
- Berlin-Quiz für kleine Leute
- Ballonflugwettbewerb

Stadt-Rallye mit „Diplom“

(ab 17.00 Uhr)

Live-Musik

(ab 21.00 Uhr)

Difu-Kino:

„Berlin – Ecke Bundesplatz“

- „Alte Freunde“ (17:00 Uhr)
- „Vereinigungen“ (19:00 Uhr)
- Publikumsgespräch mit Filmemacher Detlef Gumm (20:30 Uhr)
- „Kinder! Kinder!“ (21:00 Uhr)
- „Recht und Ordnung“ (23:00 Uhr)



Neu im Difu-Internet

Lokale Agenda 21 – Umwelt und Gesundheit (Teil 2). Gute-Praxis-Beispiele

Im Auftrag des Umweltbundesamtes
<http://edoc.difu.de/orlis/DF10033.pdf>

German Journal of Urban Studies

■ „Europe and German Cities“

Issue Vol. 45 (2005) No. 2
http://www.difu.de/publikationen/dfk/en/05_2/welcome.shtml

■ „Local Economic Policy“

Issue Vol.46 (2005) No. 1
http://www.difu.de/publikationen/dfk/en/05_1/welcome.shtml

Public Private Partnership Projects in Germany

<http://edoc.difu.de/orlis/DF10102-english-summary.pdf>

Proceedings: 4th seminar of the PlanNet Europe network on strategic environmental assessment (SEA) of urbanism plans and programs

http://plannet.difu.de/2005/proceedings/2005_plannet-proceedings.pdf

netWORKS-Papers, Nr. 20, 21

■ **Neue Räume der Wasserwirtschaft**

<http://edoc.difu.de/orlis/DF10173.pdf>

■ **Privatisierung und Kommerzialisierung als Herausforderung regionaler Infrastrukturpolitik**

<http://www.networks-group.de/veroeffentlichungen/DF9968.pdf>

Weitere Papers: siehe Seite 27

Exklusiv für Difu-Zuwender

Publikation: Europäisches Umweltrecht und Stadtentwicklung

<http://www.difu.de/extranet/publikationen/ai/870.pdf>

Publikation: Die Sachinvestitionen der Kommunen und ihrer Unternehmen – eine Bestandsaufnahme

<http://www.difu.de/extranet/publikationen/ai/868.pdf>

Publikation: Deutsche Städte und Globalisierung – Annäherung an ein komplexes Thema

<http://www.difu.de/extranet/publikationen/ai/862.pdf>

Seminarbericht: Monitoring in der Bauleitplanung – Wege zur praxisgerechten Umsetzung

<http://www.difu.de/extranet/seminare/berichte/seminarbericht.phtml?id=106>

Vortrag: Innere Sicherheit, Sicherheitstechnologien und Urbanität

<http://www.difu.de/extranet/vortraege/06-floeting-sicherheitstechnologien.pdf>

Aufsatz: Neues Wohnen in der Innenstadt – wohin treibt die Stadtgesellschaft?

<http://www.difu.de/extranet/vortraege/05-bruehl-wohnen.phtml>

Vortrag: Neue Entwicklungen für den kommunalen Radverkehr

<http://www.difu.de/extranet/vortraege/06bracher-fahrrad-kiel.pdf>

Vortrag: Stadt 2030 – Ergebnisse und offene Fragen

<http://www.difu.de/extranet/vortraege/06-goeschel-stadt2030.pdf>

Vortrag: „Stadtquartiere im Umbruch“. Gutachten „Kommunale Planungspraxis quo vadis“

<http://www.difu.de/extranet/vortraege/06stadtquartiere.pdf>

Vortrag: Migration und Segregation in Deutschland. Konsequenzen für die Wohnungswirtschaft

<http://www.difu.de/extranet/vortraege/06-reimann-migration.vortrag.phtml>

Vortrag: Lärminderungsplanung. Stand der nationalen Gesetzgebung

<http://www.difu.de/extranet/vortraege/05-rottman-laermminderungsplanung.phtml>

Vortrag: Mobilität und Siedlung 2050

<http://www.difu.de/extranet/vortraege/05-mobilitaet-2050.pdf>

Weitere Informationen:

Susanne Plagemann, M.A.
Telefon: 030/39001-274
E-Mail: plagemann@difu.de

Rat- und Verwaltungsmitglieder Difu-Zuwenderstädte haben einen kostenfreien Zugang zum Difu-Extranet <http://www.difu.de/extranet/>. Der Zugang ist – technisch bedingt – entweder pauschal für die gesamte Stadt eingerichtet oder es werden Passwörter vergeben. Weitere Informationen zum Verfahren erhalten Sie unter:

<http://www.difu.de/extranet/extranet-info/zugangsbedingungen.phtml>



**Das Deutsche Institut für Urbanistik
trauert um**

PROF. DR. DIETER SAUBERZWEIG

Institutsleiter von 1981 bis 1991

Mit Dieter Sauberzweigs beruflichem Wirken ist keine Einrichtung in Berlin so eng und so lange verbunden gewesen wie das Deutsche Institut für Urbanistik. Nach Wolfgang Haus und Erika Spiegel übernahm er 1981 die Leitung des noch jungen Instituts.

Durch seine kollegiale und kooperative Führung prägte er dessen interdisziplinären und praxisorientierten Charakter.

Er führte das Institut sicher durch die Fährnisse der 80er Jahre, als es galt, das Interesse der einzelnen Städte an einer wissenschaftlichen Fundierung ihres Handelns zu wecken und wachzuhalten und die Erwartungen mit einem deutschlandweit wirksamen Institut angewandter Stadtforschung auch zu erfüllen. Seine persönlichen Netzwerke und seine gewinnende Art hat er immer wieder neu für diese als wichtig erkannte Aufgabe aktiviert.

Tief überzeugt von der großen, jahrtausendealten Bedeutung der Städte für die Entwicklung der Gesellschaft wie der einzelnen Bürgerinnen und Bürger, hoch engagiert für die Aufgabe, die Städte bei ihrem breit gefächerten kommunalen Handeln wissenschaftlich zu unterstützen, hat er der gemeinsamen Arbeit eine klare, qualitätsbewusste Richtung gewiesen.

Sichere Führung, dies gilt auch für das innere Selbstverständnis des Instituts, in dem nicht nur der Brückenschlag zwischen Wissenschaft und Praxis oder zwischen den Disziplinen seine helfende Hand brauchte, sondern in dem auch die wissenschaftliche Autonomie gegen eine vordergründige inte-

ressenpolitische Instrumentalisierung zu sichern war. Seine lange Erfahrung im Deutschen Städtetag kam ihm genauso zugute wie seine Sensibilität im Umgang mit Menschen und gerade auch mit jungen Wissenschaftlern.

Denn neben seinem Beruf im Difu und noch viele Jahre danach hat Dieter Sauberzweig eine Honorarprofessur im Fach Kommunalpolitik an der nicht gerade bequem erreichbaren Universität Konstanz Semester für Semester wahrgenommen. Er bewährte sich dort als ein engagierter, motivierender Lehrer, ein sorgfältiger und fairer Prüfer, Eigenschaften, die auch seinen Führungsstil im Difu mitbestimmten.

Dieter Sauberzweig ist zu sehen als doppelter Brückenbauer: aus der Wissenschaft in die kommunale Praxis, aber auch zurück aus dieser Praxis in die wissenschaftliche Ausbildung und Arbeit. Sein Wissen, seine Erfahrung, sein Urteil teilte er gern. Seinen breiten Erfahrungsschatz und sein sicheres Urteil zu den zentralen Fragen der Stadtpolitik konnte jeder nutzen.

Mit seiner Fähigkeit zuzuhören und seiner menschlichen Wärme hat er im Institut eine Atmosphäre der Toleranz begründet. Er war sachlich, aber nicht trocken, aufrecht, aber nicht steif, zugewandt und herzlich, auch im Disput. In dieser seiner Art bleibt Dieter Sauberzweig eine vorbildhafte Persönlichkeit. Er hat ein reiches Leben vollendet, Liebe, Freundschaft und Anteilnahme gegeben und empfangen. Im Institut, aber auch weit darüber hinaus, war er geachtet und beliebt, bleibt er unvergessen.

Mediennachlese

... „Freies Wort“ sprach mit einem erfahrenen Experten für städtebauliche Prozesse – Dr. Rolf-Peter Löhrl – über Chancen und Möglichkeiten, die sich mit der Neubelebung dieser Immobilie verbinden. Löhrl ist stellvertretender Leiter des Deutschen Instituts für Urbanistik in Berlin. Er begleitet die Diskussionen mit der Bevölkerung und weiteren beteiligten Akteuren wie etwa den Wohnungsbaugesellschaften und der Verkehrsgesellschaft zum Stadtbau in Suhl-Nord und zur Perspektive dieses Wohngebietes. ... **Freies Wort, 14.3.2006**

... vor allem in größeren Kommunen gelten Public-Private-Partnerschaften als eine Wunderwaffe gegen leere Kassen. Sie erwarten „Effizienzsteigerungen und Beschleunigungswirkungen“, heißt es in einer Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik. Diese Erwartungen würden „in aller Regel“ auch erfüllt. Allerdings werde gern vernachlässigt, dass PPP-Projekte meistens hohe Betriebsausgaben nach sich ziehen, „die teilweise deutlich höher sind als die Investitionskosten“. ... **Tagesspiegel, 4.3.2006**

... Deregulierung und Liberalisierung im globalen Maßstab haben vor allem auf Seiten der Wirtschaft zu signifikanten Veränderungen geführt. ... Die damit induzierte Transformation kommunaler Strukturen lässt sich allerdings in kein allgemeingültiges Schema pressen. ... Autor Werner Heinz nähert sich diesem komplexen Thema in den Bereichen: Wirtschafts- und Arbeitsmarktsituation, Bevölkerungsstruktur und soziale Verhältnisse, kommunale Siedlungsstruktur, Handlungsspielräume und Anpassungsstrategien. ... Anhand vieler Beispiele zeigt der Autor Handlungsversuche und allgemeine Strategien vieler Städte in Deutschland auf und spiegelt diese im Globalisierungskontext ... **IHK-Wirtschaftsmagazin Nordschwarzwald, 3-2006**

... „Der Traum vom Eigenheim im Grünen steht nicht mehr ganz oben auf der Prioritäten-Liste“, bestätigt Stadtplaner Hasso Brühl vom Deutschen Institut für Urbanistik. ... Brühl ist Autor der ersten Studie in Deutschland, die die Rückkehr des Wohnens in die Innenstadt als generellen Trend beschreibt. Fazit der Untersuchung: Menschen würden nicht ins Umland „flüchten“, wenn sie in der Stadt adäquaten Wohnraum fänden. ... **Handelsblatt, 11.1.2006**

<http://www.kommunalweb.de>: Dieses kommunale Portal des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU) in Berlin hat eine benutzerfreundliche Oberfläche und wendet sich gleichermaßen an die kommunale Praxis und die Forschung. Es gibt Links zu Fachzeitschriften, Gesetz- und Verordnungsblättern, Messen und Ausstellungen; eine Suchfunktion erleichtert die Arbeit. **KGSt INFO, 1/06**

Stadtmarketing – Status Quo und Perspektiven: Das Buch der AKP-Lesern bekannten Difu-Mitarbeiter Florian Birk, Busso Grabow und Beate Hollbach-Grömig wird Anfang 2006 erscheinen. ... **AKP, 1-2/06**

... Im Mittelpunkt der vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) ... erstellten Sammlung stehen gemeinsame Handlungsfelder von Umwelt und Gesundheit. ... Die Sammlung illustriert bewährte Lösungsansätze nachvollziehbar und regt sowohl zum Nachmachen als auch zur Entwicklung eigener Ideen an. ... **das rathaus, 1/06**

Eben noch ... hatte er seinen 80. Geburtstag feiern können. Nun ist er plötzlich verstorben: Dieter Sauberzweig, der 1977 der erste West-Berliner Senator einer eigenständigen Kulturverwaltung wurde und den Stil dieses Amtes in seinen vier Jahren zu prägen wusste. ... Der Stadt als Lebensform galt seine, hinter der Sachbezogenheit beinahe versteckte Liebe; vom Städtetag, wo seine politische Laufbahn begann, bis zum Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin, das er ... 1981 übernahm und in dem er seine Fähigkeiten einmal mehr zur Geltung bringen konnte: wirkungsvoll, auch ohne öffentliches Brimborium. **Tagesspiegel, 29.12.2005**

„Schrumpfen ist keine Schande“, sagt Professor Heinrich Mäding vom Institut für Urbanistik. Der Städtebauexperte will den Kommunen Mut machen, den unaufhaltsamen Bevölkerungsverlust als Chance für neue Perspektiven zu begreifen. ... **Westdeutsche Zeitung, 27.12.2005**

... „Wohnen wird noch mehr als bisher ein Arrangement auf Zeit“, bestätigt Albrecht Göschel, Projektleiter am Deutschen Institut für Urbanistik. „Mieten, kaufen, verkaufen, zu zweit, alleine, mit Freunden, mit der Kleinfamilie oder in einer Zweckgemeinschaft – die Formen wechseln im Laufe der eigenen Biografie schnell.“ ... **Stuttgarter Nachrichten, 16.12.2005**

Impressum

Berichte

Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Positionen des Difu

Herausgeber

Deutsches Institut für Urbanistik
Postfach 120321
D-10593 Berlin
<http://www.difu.de>

Redaktion

Cornelia Schmidt
Anne Potrafke (Praktikantin)
Sybille Wenke-Thiem (V.i.S.d.P.)

Layout + DTP

Elke Postler, Eva Hernandez (Titel)

Buchbestellung (bitte schriftlich):

Telefax: 030/39001-275
E-Mail: verlag@difu.de
Telefon: 030/39001-253/-256

Redaktionskontakt und Berichtevertreiber

Difu-Pressestelle
Telefon: 030/39001-208/-209
Telefax: 030/39001-130
E-Mail: presse@difu.de

Online-Newsletter-Abo:

<http://www.difu.de/difu-news>

Erscheinungsweise

vierteljährlich

Jahrgang

Jahrgang 32

ISSN

ISSN 1439-6343

Lesbarkeit

Nur zur einfacheren Lesbarkeit wird darauf verzichtet, stets männliche und weibliche Schreibformen zu verwenden.

Druck

P&R Druck, Berlin.
Gedruckt auf umweltfreundliches Papier ohne optische Aufheller, holz- und chlorfrei.

Abdruck

Frei, bei Nennung der Quelle.
Belegexemplar/-Link an die Redaktionsanschrift erbeten.

Bestellschein

~~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>Vorname und Name: Dienststelle/Institution: Adresse: Telefon/Telefax: E-Mail: Datum/Unterschrift: Bitte senden Sie mir ein Verzeichnis **aller** lieferbaren Difu-Publikationen zu (kostenfrei). Bitte nehmen Sie mich in Ihren E-Mail-Newsletter auf (erscheint kostenfrei ca. zweimal im Monat).**Difu-Beiträge zur Stadtforschung****__ Expl. Funktionale Beschreibung von ÖPNV in Städten**

Von Michael Lehmbrock u.a.
2006. Bd. 44. Ca. 180 S., ca. 24,- Euro
ISBN 3-88118-410-4 (In Vorbereitung)

__ Expl. Die Denkmaltopographie als Erfassungsinstrument und kulturgeschichtliches Unternehmen

Von Claus-Peter Echter
2006. Bd. 43. 376 S., vierfarbiger Abbildungsteil,
39,- Euro, ISBN 3-88118-409-0

__ Expl. Stadtmarketing – Status quo und Perspektiven

Hrsg. von Florian Birk, Busso Grabow und
Beate Hollbach-Grömig
2006. Bd. 42. 324 S., zahlreiche Abb., Tab., Übers.,
32,- Euro, ISBN 3-88118-404-X

__ Expl. Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance?

Von Hasso Brühl u.a.
2005. Bd. 41. 336 S., 29,- Euro
ISBN 3-88118-392-2

__ Expl. Verkehrssystem und Raumstruktur

Neue Rahmenbedingungen für Effizienz und Nachhaltigkeit
Von Michael Lehmbrock u.a.
2005. Bd. 40. 408 S., 18 Abb., 39 Tab., 38,- Euro
ISBN 3-88118-390-6

Materialien**__ Expl. Brachflächenrecycling: Herausforderungen, Lösungen, Nutzen!**

Dokumentation der deutsch-amerikanischen Abschlusskonferenz „Brownfield Redevelopment: Challenges, Solutions, Benefits!“
Hrsg. von Thomas Preuß u.a.
Bd. 1/2006. Ca. 260 S., Schutzgebühr ca. 23,- Euro
ISBN 3-88118-412-0 (In Vorbereitung)

__ Expl. Die Beteiligung an kommunalen Bürgerumfragen 1970–2004

Ein Beitrag zur Methodenforschung
Von Michael Bretschneider
Bd. 11/2005. 60 S., Schutzgebühr 15,- Euro
ISBN 3-88118-406-6

__ Expl. Nachhaltige Wiedernutzung und Revitalisierung von Brachflächen

Dokumentation eines deutsch-amerikanischen Workshops
Hrsg. von Thomas Preuß u.a.
Bd. 10/2005. 198 S., Schutzgebühr 20,- Euro
ISBN 3-88118-403-1

Arbeitshilfen**__ Expl. Umweltfreundlicher, attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV – ein Handbuch**

Von Volker Eichmann u.a.
(Im Auftrag des UBA, Fachbetreuer: M. Bölke)
2006. 344 S., Schutzgebühr 32,- Euro
ISBN 3-88118-395-7

__ Expl. Umweltprüfung in der Bauleitplanung

Von Arno Bunzel
2005. 160 S., Schutzgebühr 28,- Euro
ISBN 3-88118-388-4

__ Expl. Die Satzungen nach dem Baugesetzbuch

2. Aufl. unter bes. Berücksichtigung des EAG Bau 2004
Von Anton Strunz und Marie-Luis Wallraven-Lindl
2005. 170 S., Schutzgebühr 28,- Euro
ISBN 3-88118-376-0

Aktuelle Information**__ Expl. Europäisches Umweltrecht und Stadtentwicklung**

Ein aktueller Überblick über für die Kommunen relevante umweltpolitische Initiativen und Strategien
Von Manuela Rottmann
2006. 24 S., Schutzgebühr 5,- Euro

__ Expl. Die Sachinvestitionen der Kommunen und ihrer Unternehmen – eine Bestandsaufnahme

Von Michael Reidenbach
2006. 12 S., Schutzgebühr 5,- Euro

__ Expl. Deutsche Städte und Globalisierung

Annäherung an ein komplexes Thema
Von Werner Heinz
2006. 12 S., Schutzgebühr 5,- Euro

__ Expl. Kommunale Umwelt gesundheitsfördernd gestalten – Praxis der Lokalen Agenda 21

Von C. Böhme, B. Reimann und U. Schuleri-Hartje
2005. 16 S., Schutzgebühr 5,- Euro

Zeitschriften**__ Expl. Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften**

(DfK) Halbjahresschrift, Heft II/2005
„Europa und die Kommunen“
132 S., Einzelpreis 20,- Euro, Jahresabo (2 Hefte)
35,- Euro, ISBN 3-88118-405-8, ISSN 1617-8203

__ Expl. Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften

(DfK) Halbjahresschrift, Heft I/2005
„Kommunale Wirtschaftspolitik“
140 S., ISBN 3-88118-396-5