

Berichte



2006

Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Positionen des Difu

4

Deutsches Institut für Urbanistik

| | | | |
|----|--|----|---|
| | Standpunkt | 25 | Erfahrungsaustausch zur Stadt-erneuerung und Sozialplanung |
| 2 | Leistungen der Zivilgesellschaft im Rahmen der Daseinsvorsorge – Chancen oder Überforderung? | 27 | Preise für bürgerschaftliches Engagement verliehen |
| | Difu-Forschungsergebnisse und Veröffentlichungen | 28 | Zuwanderer: Perspektiven sozialräumlicher Integration |
| 4 | Ergebnisse der Fachtagung „Stadt der Zukunft: Kommunal mobil“ | 29 | Kommunalwissenschaftliche Prämienaus-schreibung 2006 |
| 6 | Mobilität im Jahr 2050 – Wie werden wir leben und unterwegs sein? | | Neue Projekte |
| 10 | Stadt und Verkehr: Neues IMS-Themenheft erschienen | 30 | Stadtteilbezogene Gesundheitsförderung entwickeln und evaluieren |
| 11 | Wandel kommunaler Entscheidungsprozesse: Neuer DfK-Sammelband | 31 | Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement |
| 12 | Wege zur Flächenkreislaufwirtschaft: Projektergebnisse | 31 | Schätzung des kommunalen Investitionsbedarfs 2006-2020 |
| 14 | Was ist eigentlich Flächenkreislaufwirtschaft? | | Veranstaltungen |
| 15 | Potenziale einer alternden Gesellschaft: Projektergebnisse | 32 | Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte |
| 17 | Seminarbegleitende Bibliographien | 33 | Fortbildung ist für die Kommunen wichtiger denn je |
| 18 | Umfrage in den Programmgebieten der Sozialen Stadt | 34 | Neu im Difu-Internet |
| 20 | Ergebnisbericht: Die BauGB-Novelle 2006 im Praxistest | 34 | Exklusiv für Difu-Zuwander |
| 24 | Neue Qualitäten im Städtebau durch Gender Mainstreaming | 35 | Difu-aktiv: besondere Aktivitäten |
| | | 36 | Difu-intern |
| | | 38 | Mediennachlese |
| | | 40 | Bestellschein |

Leistungen der Zivilgesellschaft im Rahmen der Daseinsvorsorge

Chancen oder Überforderung?



Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann

Städte und Gemeinden stehen vermehrt vor schwer lösbaren Problemen. Vor dem Hintergrund struktureller sowie ortsspezifischer Schwächen kommunaler Haushalte werden zunehmend bisherige Leistungsbereiche der Kommunen ganz, teilweise oder hinsichtlich des Qualitätsniveaus in Frage gestellt. Dies betrifft Kultur-, Jugend- und Alteneinrichtungen, kommunale Wohnungsunternehmen oder Teile des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Zusätzlich wird die Lage dadurch verschärft, dass Anzahl und finanzielle Leistungsfähigkeit der Nachfrager abnehmen. Dies ist verursacht durch demografische Veränderungen (Bevölkerungsabnahme, Alterung), Binnenmigration, wie auch wirtschaftliche Umstrukturierungsprozesse und entsprechende Konsequenzen für die lokalen bzw. regionalen Arbeitsmärkte.

In dieser Situation erfolgt gezielt und zum Teil verdeckt eine deutliche Verlagerung zwischen den bisher weitgehend stabil, arbeitsteilig und ergänzend zusammenwirkenden Formen der Leistungserbringung im Bereich der Daseinsvorsorge: die Leistungserbringung nach den Vermittlungsprinzipien „Markt“ (Entgelte der Nutzer, Erlöserwartung der Anbieter), mit öffentlichen Mitteln gestützte „Umverteilung“ (z. B. Finanzierung von sozialer Infrastruktur unter Einsatz von Steuermitteln; keine kostendeckenden Entgelte der Nutzer) und „Gegenseitigkeit/Solidarität“ (Unterstützung im sozialen Zusammenhang: Familie, Nachbarschaftshilfe, Einsatz der Zivilgesellschaft).

Die strukturellen, auch konjunkturellen Schwächen kommunaler Haushalte führen dazu, dass insbesondere die Transferleistungen auf der Grundlage öffentlicher Haushaltsmittel („steuerfinanziert“) abgebaut und entweder auf Leistungsbereiche der Marktwirtschaft oder auf eine Leistungserbringung nach dem Prinzip „Gegenseitigkeit“ verlagert werden. Die Verlagerung von bisherigen Leistungsbereichen auf das Vermittlungsprinzip „Markt“ wird zum einen mit den fehlenden Haushaltsmitteln, zum anderen mit dem Ziel einer Effizienzsteigerung bei der Leistungserbringung durch Private begründet. Veränderte Rahmenbedingungen – resultierend aus der europäischen Wettbewerbsordnung und darauf basierenden Verordnungen – sind ein zusätzlicher Anstoß oder Zwang.

Dies bedeutet eine deutliche Veränderung der Leistungserbringung im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge – eine aus der Deutschen Verfassungsgeschichte, insbesondere den Kommunalverfassungssystemen entstammende Ausprägung des Subsidiaritätsprinzips. Nach dem Subsidiaritätsprinzip tritt die jeweils höhere Ebene – hier die örtliche Gemeinschaft oder die Gemeinde als Institution – dann als Leistungsträger ein, wenn der Einzelne diese Leistungen nicht allein oder im sozialen Zusammenhang (Haushalt, Familie, Nachbarschaft, Quartier) erbringen kann. Dies betrifft Leistungsbereiche der Wohnraumversorgung für Teilsegmente der Bevölkerung gleichermaßen wie Krippen-, Kindergarten- und Ganztagsschulangebote, Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs, Kultur-, Bildungs- und Sportangebote.

Legitimes Prinzip der Selektion von Leistungssegmenten durch den Markt sind ausreichende wirtschaftliche Erträge (Prinzip der „Eigenwirtschaftlichkeit“ im ÖPNV). Folge ist, dass der „Markt“ – aus der Sicht der vormaligen kommunalen Daseinsvorsorge – „Rosinenpickerei“ betreibt und ein Engagement in weniger ertragsreichen Segmenten vermeidet. Falls die Gemeinde nicht die Marktrahmenbedingungen – wie partiell beim ÖPNV – so gestaltend beeinflussen kann, dass ertragsreiche Leistungsbereiche in einer Ausschreibung der Leistungserbringungen mit weniger ertragsreichen Leistungssegmenten verknüpft werden können, ist dieser Effekt der selektiven Leistungserbringung nur schwer zu vermeiden.

Diese Gegebenheiten werden vielfach noch durch falsche Preissignale stabilisiert und gefördert, wenn zum Beispiel mit der Privatisierung ehemals kommunaler Wohnungsbestände ein nach sozialen Gesichtspunkten ausgewogenes Wohnungs- und Belegungsmanagement zur Vermeidung von Problemgebieten bis hin zu sozialen Brennpunkten nicht mehr gelingt. Daraus können soziale und stadträumliche Probleme entstehen bzw. sich verschärfen, die letztlich „nachsorgende“ öffentliche Aufwendungen erfordern können (Polizei, Streetworker, Quartiersmanagement, Sanierungsbedarf an Gebäuden und in Freiräumen ...). Dies bedeutet die Entstehung externer sozialer Kosten, die in den Marktpreisen nicht abgedeckt werden

Tipp zum Weiterlesen

- Holtkamp, Lars (2001), Bürgerbeteiligung in Städten und Gemeinden – Praxisleitfaden für die Bürgerkommune, zweite unveränderte Auflage, Berlin.
- Kersting, Norbert (2006), Globalisierung und urbane Zivilgesellschaft. In: Robert, Rüdiger und Norbert Konegen, Globalisierung und Lokalisierung. Zur Neubestimmung des Kommunalen in Deutschland. Münster u.a.
- Wollmann, Helmut (2002), Die Bürgergemeinde – ihr Doppelcharakter als politische Kommune und (zivil-)gesellschaftliche Gemeinde. in: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften, Bd. II/2002
- Bundesaktion „Bürger initiieren Nachhaltigkeit“: <http://www.bund-bin.de/>

und als Folgelasten von der Gemeinschaft getragen werden müssen.

Dies führt dazu, dass in ehemals durch Transferleistungen gesicherten Bereichen eine Leistungserbringung nach dem Prinzip „Markt“ entweder gar nicht oder nur für ertragsreiche Segmente erfolgt. In den politischen Auseinandersetzungen um die Leistungserbringung wie auch in der fachplanerischen Vorbereitung von Entscheidungen erwächst dann oft – zumindest implizit – die Hoffnung oder Erwartung, dass die Aufgabenerfüllung dann durch die „Zivilgesellschaft“ erfolge – also die notwendigen Leistungen der Daseinsvorsorge (wieder) verstärkt nach dem Prinzip der „Gegenseitigkeit/Solidarität“ erbracht werden.

Das Prinzip der „Gegenseitigkeit“ hat in deutschen Städten eine jahrhundertealte Tradition,

- innerhalb von engeren und weiteren Haushalts- und/oder Familienverbänden (Kinderbetreuung, Unterstützung bei Hausarbeit, partielle finanzielle Unterstützung, Krankenpflege, Altenpflege),
- im engeren räumlich-sozialen Umfeld („Nachbarschaftshilfe“ bei Hausbau, Familienarbeit und in Notlagen usw.),
- in Form von Stiftungen, karitativen Engagements (Wohnstifte, Spitale, Schulen usw.).

Der Sicherung der Vermittlungsform „Gegenseitigkeit/Solidarität“ stehen aber zunehmend entgegen:

- räumlich disperse Lebensstandorte von Haushalts- oder Familienmitgliedern,
- Mehrfacharbeitsverhältnisse in jungen Familien/Haushalten, so dass die Betreuung der eigenen Kinder, vor allem aber von Eltern oder entfernten Verwandten auf Externe verlagert werden muss,
- vielfältige Wohnstandortwechsel im Zuge der Ausbildungs- und Berufsbiografien, die eine dauerhafte soziale Einbindung in Nachbarschaftsverhältnisse erschweren,
- Abnahme lokaler Bindungen aktiver, wirtschaftlich leistungsstarker Gesellschaftsgruppen infolge der Zunahme der Globalisierung in Lebensformen,
- Wertewandel insgesamt mit dem Ziel der Maximierung individueller Lebensmöglichkeiten und dem Effekt einer Entsolidarisierung,
- Lebensweisen und Lebensstile, die zunehmend weniger von der Bereitschaft – und von zeitlichen, räumlichen und finanziellen Möglichkeiten – geprägt sind, im sozi-

alen Zusammenhang ehrenamtlich, ohne Honorar und verlässlich Leistungen zu erbringen.

Zum Erhalt der Teilhabe- und Teilnahmechancen der Bürger verbleibt häufig nur die Hoffnung auf eine Leistungserbringung durch die Zivilgesellschaft. Diese Form des bürgerschaftlichen Engagements hat beispielsweise in den USA eine längere Tradition. So werden soziale, medizinische, kulturelle oder auch ausbildungsorientierte Leistungen über Stiftungs-, Sponsoren- und Spendenform erbracht – zum Teil mit selbstverpflichtendem Charakter. Diese Leistungen werden zwar durch das Steuersystem direkt und indirekt gefördert, eine Umgestaltung zu „familienunabhängigen“ Organisationsformen der Leistungserbringung bietet jedoch Chancen – beispielsweise in der Initiierung, Organisation und Betreuung familienunabhängiger Leistungserbringungen, zum Beispiel: die „betreuende“ Oma aus dem Kreis der rüstigen älteren Mitbürger, aber nicht nur aus dem familiären Verbund.

Wenn zivilgesellschaftlich getragene Nachbarschaftsläden, Bürgerbusse, Mitnahme-, Bring- und Betreuungsdienste, Lerngruppen, aber auch „Integrierte Standort-Gemeinschaften“ zur Sicherung und Verbesserung von Standortqualitäten in innerstädtischen Einkaufslagen oder auch in Wohngebieten langfristig Erfolg haben sollen, so sind wesentliche Veränderungen der Rahmenbedingungen erforderlich. Neben materiellen und immateriellen Anreizen sind auch der Abbau von institutionellen Barrieren wie Rechts- (z.B. Haftungsrecht, Anerkennungsformen), Organisations-/Zuständigkeitsregelungen oder steuerlichen Belastungen Voraussetzung. Daher sind dringend fördernde und hemmende Faktoren zu identifizieren sowie Spezifika von einzelnen Leistungsbereichen und von Teilräumen/Orten der Leistungserbringung zu klären. Es besteht das Erfordernis zum Anstoß von Pilotprojekten sowie zur Identifikation und Vermittlung von Best Practices.

Diese Handlungserfordernisse stehen im Zusammenhang mit Fragen zur Leistungsfähigkeit und Neuaufgabe von „Genossenschaftsmodellen“, zur Eignung und Ausgestaltung einer Bereitstellung von Mikro-Startkapital, zur Aktivierung von Elementen der Lokalökonomie und zu Koppelungsmöglichkeiten von standortfesten und mobilen Diensten mit Bring- und Telediensten. Dabei können sich Chancen für eine Integration von Migranten ergeben, die häufig Träger dieser Lokalökonomien sind und damit einen wichtigen Teil der (kleinräumigen) Versorgung mit

Waren und Dienstleistungen sichern. Sie sind aufgrund der ethnischen Netzwerke häufig in der Gewährleistung des Prinzips „Gegenseitigkeit/Solidarität“ erfahren.

Potenziale scheinen unter anderem durch frühzeitig aus dem Erwerbsleben ausgeschiedene, durch von der Familienarbeit teilentlastete Bürger sowie durch Migranten gegeben. Neben einer (Teil)Honorierung des Beitrags zur Leistungserbringung kann für diese Bürger ihr Engagement auch individuellen Nutzen in Form einer Förderung sozialer Kontakte und sozialer Kompetenzen wie auch einer persönlichen Sinnstiftung erbringen.

Diese Rahmenbedingungen und Effekte sind bisher weitgehend ungeklärt; die Beispiele

sind eher singulär und nicht ausreichend auf Voraussetzungen, Vor- und Nachteile oder Dauerhaftigkeit untersucht. Es besteht also dringender Bedarf an Begleitforschung und Erfahrungsaustausch.

Die Leistungspotenziale der Zivilgesellschaft bei Raum- und Verkehrsgestaltung sind somit einerseits bisher noch nicht einmal in Ansätzen geklärt. Sie weisen – bei entsprechender Gestaltung der Rahmenbedingungen – vermutlich erhebliche Potenziale auf. Andererseits sind Überforderungen nicht ausgeschlossen – insbesondere wenn diese als „bequeme Auffangkategorie“ der Leistungserbringung bei politischen Entscheidungen im Rahmen der Sicherung der Daseinsvorsorge genutzt werden, ohne Voraussetzungen und Implikationen geklärt zu haben.

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

Stadt der Zukunft: kommunal mobil

Gesundheit als verkehrspolitische Aufgabe

Nationale und internationale Forschungsergebnisse zeigen einen engen Zusammenhang zwischen Gesundheit und Verkehr. Während sich die Debatte früher fast ausschließlich auf Fragen der Verkehrssicherheit konzentrierte – in Deutschland gibt es pro Jahr trotz steigender Verkehrsleistungen mittlerweile weniger Verkehrstote und Schwerverletzte als noch vor einigen Jahrzehnten – gibt es mittlerweile zahlreiche Befunde zum Ausmaß der gesundheitlichen und wirtschaftlichen Schäden von Lärm, Luftschadstoffen und Bewegungsmangel sowie zu Folgekosten der Zersiedelung. Vor allem Kinder bewegen sich inzwischen deutlich weniger als früher. Dies gilt nicht nur für Wohnstandorte in den Kernstädten, auch Standorte im suburbanen Bereich sind davon betroffen. Der Anteil der Kinderwege, die angeschnallt im Pkw („Mama-Taxi“) zurückgelegt wird, ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen, die Möglichkeiten zum „draußen Spielen“ werden schlechter, gefährlicher und seltener, und immer mehr Zeit wird „drinnen“ und vor Fernseher und Computer verbracht.

Berücksichtigt man zudem die Endlichkeit der fossilen Treibstoffe, die durch die Klimawirkungen von Ozon und CO₂-Ausstoß entstehenden Schäden und die zunehmende

Beeinträchtigung der Lebensqualität durch „Zerschneidung“ und Flächenverbrauch für Verkehr und Verkehrswege innerhalb der Städte (aber auch außerhalb in der Natur), so wird der hohe Handlungsdruck in den Kommunen deutlich.

Auf der in Dessau durchgeführten Fachtagung „Stadt der Zukunft: Kommunal mobil“, ging es genau um diese Problematik. Die vom Deutschen Institut für Urbanistik gemeinsam mit dem Umweltbundesamt (UBA), und dem Deutschen Städtetag (DST) angebotene Veranstaltung thematisierte die Handlungsspielräume für Mobilität, Gesundheit und Umweltschutz.

In ihren einführenden Beiträgen waren sich der Präsident des Umweltbundesamtes, Andreas Troge, die Staatssekretärin des Bundesumweltministeriums, Astrid Klug, und der Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ulrich Kasparick, darin einig, dass sich echte Handlungsspielräume erschließen lassen, wenn die verfolgten Ziele und Maßnahmen auch von der politischen Seite glaubwürdig vertreten werden, wozu die Akteure auf Bundes-, Landes und kommunaler Ebene und auch die Verkehrsträger besser kooperieren müssten.



„kommunal mobil“ – Marke für umweltfreundlichen Verkehr

Die Marke „kommunal mobil“ soll künftig bei weiteren gemeinsamen Veranstaltungen und Publikationen zur Förderung einer nachhaltigen kommunalen Mobilitätspolitik von Umweltbundesamt, Difu und dem DST genutzt werden. Auf diese Weise sollen künftig vor allem Aspekte von Mobilität, Umwelt und Gesundheit thematisiert werden.

Die einzelnen Beiträge zur kommunalpolitischen Problemlage (Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann, Difu), zu Luftschadstoffen, Gesundheitsfolgen und den bisherigen Handlungsstrategien des kommunalen Verkehrs (Dr. Axel Friedrich, Umweltbundesamt), zu Raum, Verkehr und Flächenbedarf (Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau, Universität Dortmund) und zur internationalen Debatte zu Gesundheit und Verkehr (Dr. Günter Klein, Umweltbundesamt) sind im Tagungsband der Veranstaltung dokumentiert. Beiträge aus der Praxis der Lärminderungsplanung und der Qualitätssicherung der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung liefern Christian Popp (Lärmkontor GmbH, Hamburg) und Axel C. Springsfeld (BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen).

Einen weiteren Teil der Veranstaltung bildeten „Best-Practice“-Beispiele und ihre Erfolgsfaktoren bei der Überwindung von Umsetzungshemmnissen:

Über Flächenmanagement und Fahrradklima in Bocholt berichtete Stadtbaurat Ulrich Paßlick, über die Entwicklung von Leipzig zur Einkaufs- und Freizeitstadt, der Aufwertung der Innenstadt und der Stadtteilzentren referierte der stellvertretende Amtsleiter des Stadtplanungsamts Leipzig, Reinhard Wölpert, über den strategischen Münchner Ansatz zu Stadtentwicklungsmanagement und Verkehrsplanung Horst Mentz als Leiter der dortigen Abteilung Verkehrsplanung, und Bremens Weg „Vom Car-Sharing bis zum EEV-Bus“ unter Bedingungen knapper Finanzen präsentierte Michael Glotz-Richter von der Senatsverwaltung für Bau, Umwelt und Verkehr in Bremen. Hier wurden EU-geförderte Projekte erfolgreich genutzt.

Auch die weiteren aus dem Teilnehmerkreis präsentierten Instrumente wurden in den Tagungsbericht aufgenommen: Das Thema „Nahverkehrsplan“ wurde anhand des Berliner Beispiels durch Volker Eichmann (KCW Berlin/Hamburg) präsentiert, das Thema „Geschwindigkeitsmanagement“ präsentierte Dr.-Ing. Ditmar Hunger (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Dresden) und über „Bewertungsverfahren sowie die integrierte kommunale Verkehrsplanung in Klein- und Mittelstädten“ am Beispiel von Kiel sprach Michael Volpert (Planungsgruppe Nord, Kassel).

In der mit dem Publikum unter der Moderation von Difu-Institutsleiter Prof. Dr.-Ing. Klaus Beckmann und Dr. Axel Friedrich (Umweltbundesamt) geführten Debatte wurde deutlich, dass Nachhaltigkeit bislang kein zentrales ökonomisches Handlungsmotiv

sei, da es bislang an der geforderten Glaubwürdigkeit fehle. So stehe Geld für Neuinvestitionen zur Verfügung, während bei der vorhandenen Infrastruktur ein Substanzverlust toleriert werde, weil es an Mitteln für den Erhalt fehle. Auch werde mit großer Energie öffentlich über teure Projekte wie den Transrapid gestritten, während effiziente und vergleichsweise billige Radverkehrsprojekte auf der kommunalen Ebene an den fehlenden Budgets für kleinteilige Maßnahmen scheiterten.

Obwohl die Notwendigkeit einer veränderten Stadt- und Verkehrspolitik seit Jahren benannt und in vielen Untersuchungen des UBA, des Difu und der deutschen Städte dokumentiert wurde, seien weder in den Kommunen noch auf Landes- und Bundesebene in Bezug auf Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung durchgängige Erfolge erkennbar.

Neben den Finanzierungsbedingungen, die die Realisierbarkeit von Projekten an die Fördermöglichkeit binde, spiele dabei auch der politische Überzeugungsprozess eine Rolle. So sei nicht zu übersehen, dass Politiker lokale Wahlkreisprojekte (zum Beispiel Umgehungsstraßen) als Bausteine für die Wiederwahl betrieben. Zudem seien fünfjährige Wahlperioden oft viel zu kurz, um die Wirkungen getroffener Entscheidungen zu erleben und aus Erfolgen und Misserfolgen lernen zu können. Oft wurden die Akteure nicht zum richtigen Zeitpunkt erreicht: Mobilitätserziehung für Kinder und deren Eltern sei bereits in der Vorschule zu beginnen, und Kinder gehörten auch stärker in den Blick der kommunalen Standortplanung („kurze Wege für kurze Beine“). Zudem seien zu viele der vorhandenen Informationen bislang nur in einer schwer zugänglichen Form verfügbar und damit nur den Fachleuten bekannt, Politikern und Bürgern häufig jedoch nicht.

Zur Verbesserung und Verstetigung des Informationsflusses hat das UBA deshalb parallel zur Fachtagung ein neues Internetangebot freigeschaltet. Das Portal „kommunal mobil“ www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/index.htm richtet sich an kommunale Entscheidungsträger und Verkehrsplaner, kommunale Agenda 21-Gruppen, Nichtregierungsorganisationen und interessierte Bürger. Es soll einen Überblick über die Erfahrungen und Erkenntnisse aus Projekten, die das Umweltbundesamt zum umweltfreundlichen Verkehr in Städten und Gemeinden förderte, geben.



Weitere Informationen:
Dipl.-Volksw. Tilman Bracher
Telefon: 030/39001-260
E-Mail: bracher@difu.de

Bestellung:
siehe Bestellschein

Portal „kommunal mobil“
www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/index.htm

Mobilität im Jahr 2050 – Wie werden wir leben und unterwegs sein?



Problemstellung und Ausgangslage

Wie werden sich Siedlungsstruktur und Mobilität in Deutschland bis zum Jahr 2050 verändern, wenn die Bevölkerung älter und weniger wird? Die Mehrzahl der Menschen, die im Jahr 2050 in Deutschland leben werden, ist bereits geboren. Und viele heute bereits vorhandene Infrastrukturen und Gebäude werden auch im Jahr 2050 noch in Betrieb sein. Wo werden die Menschen wohnen, wie mobil werden sie sein? Wie viele der älteren Menschen werden auf dem Land leben, wie viele in der Stadt?

Erste Antworten auf diese Fragen geben die von einem Forschungs-Konsortium für den Zeitraum bis 2050 entwickelten Szenarien zu Siedlungsentwicklung und Verkehr. Die Untersuchung wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördert. Zwei Zukunftsbilder verdeutlichen, wie sich die künftige Bevölkerungs-, Beschäftigungs- und Wohnungsmarktentwicklung in Deutschland auf Siedlungsstruktur und Mobilität auswirken kann.

In der raumbezogenen Zukunftsforschung mit ihren unsicheren Entwicklungspfaden und einem langfristigen Betrachtungshorizont hat sich die primär qualitative Szenario-Technik bewährt. An Szenarien lässt sich zeigen, in welche Richtung sich bestimmte Parameter unter bestimmten Annahmen entwickeln. Sie bieten damit eine Entscheidungshilfe.

Die Konzeption der beiden Szenarien erfolgte durch einen 28-köpfigen Expertenkreis aus Wissenschaftlern und Praktikern der einschlägigen Disziplinen. Die für Zukunftsfragen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung relevanten Themenkomplexe wurden auf der Basis umfassender Quellenauswertungen in Befragungsrunden und Expertenworkshops aufgearbeitet und in Szenarien überführt.

Dabei wurde entschieden, Spekulationen möglichst zu vermeiden und auf Bekanntem aufzubauen. Würde man Paradigmenwechsel, Wertewandel und Strukturbrüche in Politik und bei Nutzern unterstellen, wäre dies weder modellierbar noch besser zu interpretieren. Mit dem gewählten Ansatz sollen die Ergebnisse nachvollziehbar werden, so wird die Diskussion der Ergebnisse nicht durch

Diskussionen über umstrittene oder spekulative Elemente abgelenkt.

„Gleitender Übergang“ und „Dynamische Anpassung“ – zwei Szenarien

Beide Szenarien spiegeln die Diskussionsergebnisse im Expertenkreis. Die Szenarien „Gleitender Übergang“ und „Dynamische Anpassung“ unterscheiden sich hinsichtlich der Annahmen zur Wohnstandortwahl und zur Preisentwicklung bei Verkehrsgütern. Sie berücksichtigen außerdem die zunehmende Altersmobilität sowie die „nachholende“ Motorisierung und Ausstattung mit Fahrerlaubnissen älterer Frauen. Hauptfaktor der Veränderungen sind in beiden Szenarien überproportional steigende Preise für Verkehrsgüter. Die Umstellung auf neue Energieträger, die Nutzerfinanzierung des Verkehrs, die globalen Umweltbelastungen und die auf diese Entwicklung zurückzuführenden Veränderungen der Siedlungsstruktur dürften Verkehrsgüter im Vergleich zu anderen Ausgabenbereichen deutlich verteuern.

Das Szenario der „dynamischen Anpassung“ berücksichtigt stärker steigende Verkehrspreise und einen zügigeren Prozess der Konzentration der Wohnstandorte auf dichte Lagen und Städte mit mehr als 20 000 Einwohnern (Reurbanisierung). Das Szenario des „gleitenden Übergangs“ geht von langsameren Veränderungen aus. Für die Wohnstandorte ergibt sich ein Prozess der räumlichen Konzentration in wachsenden und mittleren Regionen – für wachsende Regionen weiterhin „Zersiedelung“.

Modellansatz

Durch die Verknüpfung der makroökonomischen Datenbasis des Statistischen Bundesamtes, Verkehrserhebungen des BMVBS (u.a. „Mobilität in Deutschland“ 2002) und den Grundlagen der Regionalprognosen des BBR werden demografische, siedlungsstrukturelle, ökonomische und verkehrliche Daten zu einem Gesamtbild zusammengefügt. Regional differenzierte Betrachtungen ermöglicht eine für 2002-2050 abgeleitete regionale Wirtschaftsprognose. Die Modellierung eines wohnstandortbezogenen Verkehrsverhaltens erfolgte auf Basis der Wohndichte.

Die Untersuchung unterstellt ein Wirtschaftswachstum von im Mittel +1,5 Prozent

pro Jahr, wie es auch die Rürup-Kommission für die Entwicklung der Sozialsysteme angenommen hat. Die Zukunftschancen der 97 Raumordnungsregionen Deutschlands werden auf der Basis der aus mehreren Untersuchungen vorliegenden Indikatoren klassifiziert.

Die signifikanten Variablen zur Erklärung der relevanten Mobilitätskennziffern werden mittels multipler Regressionsanalyse aus der Datengrundlage „Mobilität in Deutschland 2002“ extrahiert und in einen geschlossenen Modellansatz überführt. Da sich die Kennziffern der Verhaltensweisen im Verkehr (wie täglicher Reisezeit, Wegehäufigkeit und der Anteil der Verkehrsausgaben an den Gesamtausgaben eines Haushalts) weitgehend stabil und konstant sind, wird das Verkehrsverhalten auf der Basis der für 2002 bekannten Verhaltensweisen und Mobilitätskennziffern modelliert.

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Für die beiden Szenarien „Gleitender Übergang“ und „Dynamische Anpassung“ liegen fundierte und differenzierte Schätzungen der Motorisierung, der Verkehrsleistung und des Modal Split in wachsenden, mittleren und schrumpfenden Regionen vor. Zudem wurden Antworten auf die Frage gefunden, von welchen Faktoren Verkehrsleistung im Personenverkehr, Verkehrsverflechtung und Verkehrsmittelwahl zukünftig in besonderem Maße abhängen werden.

Bevölkerung, Wirtschaft und Verkehr in Deutschland werden sich demnach regional sehr unterschiedlich entwickeln. Das jeweilige Niveau des Verkehrsaufwands im Personenverkehr hängt stark vom Preisniveau der Verkehrsgüter, dem Bruttosozialprodukt sowie dem Haushaltseinkommen ab. Verkehrsverflechtung und Verkehrsmittelwahl hingegen auch von Führerscheinbesitz, Motorisierung und Wohnstandort. Die Klassifizierung der 97 Raumordnungsregionen Deutschlands zeigt 35 „wachsende“ Regionen, 18 „schrumpfende Regionen“ und 44 mittlere Regionen.




Die „schrumpfenden“ Regionen mit geringem Wirtschaftswachstum liegen vor allem in Ostdeutschland, zu den „wachsenden“ wirtschaftsstarken Regionen gehören unter anderem große Teile von Bayern, Baden-Württemberg und Hamburg, sowie Gebiete in Hessen, Rheinland-Pfalz, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Die beiden Gruppen der nicht zuzuordnenden mittleren Regionen liegen in West- und Ostdeutschland, sind teilweise sehr heterogen und umfassen

Landkreise mit wachsender, schrumpfender und stabiler Entwicklung.

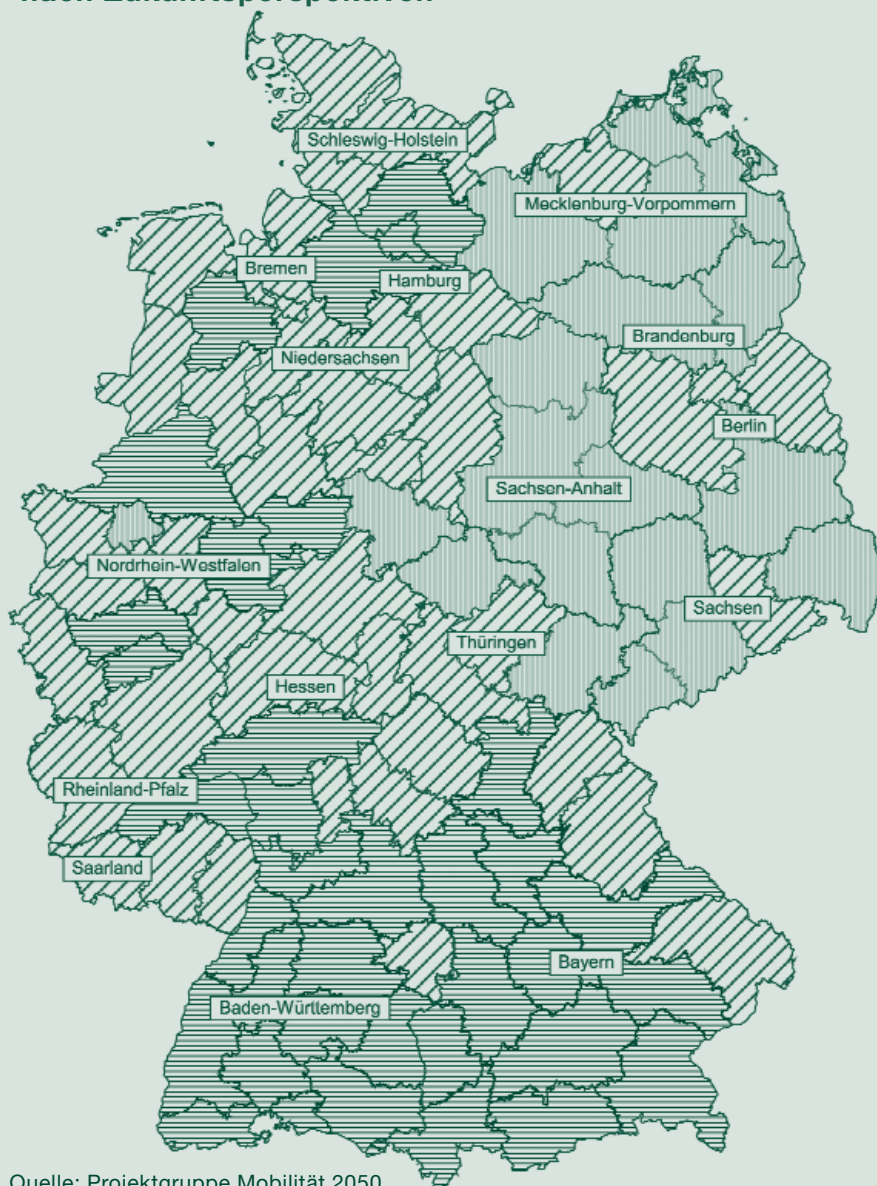
Beide Szenarien kommen zu dem Ergebnis, dass der motorisierte Individualverkehr der dominierende Verkehrsträger bleiben wird. Ein Wirtschaftswachstum von 1,5 Prozent wird ausreichen, um die steigenden Verkehrspreise mehr oder weniger zu kompensieren. Je nach „Preisschraube“ werden der Kfz-Verkehr und die Motorisierung zu unterschiedlichen Zeitpunkten nur noch moderat wachsen, sich auf einem annähernd stabilen Wert einpegeln und sinken. Die Abbildung auf Seite 8 zeigt die Entwicklung des Verkehrsaufwands für die beiden Szenarien, und daneben auch den „Status-quo-Fall“, der nur die veränderte Bevölkerungsverteilung berücksichtigt.

Deutliche Unterschiede werden sich zwischen wachsenden, mittleren und schrumpfenden Regionen ergeben. In den wachsen-

Legende

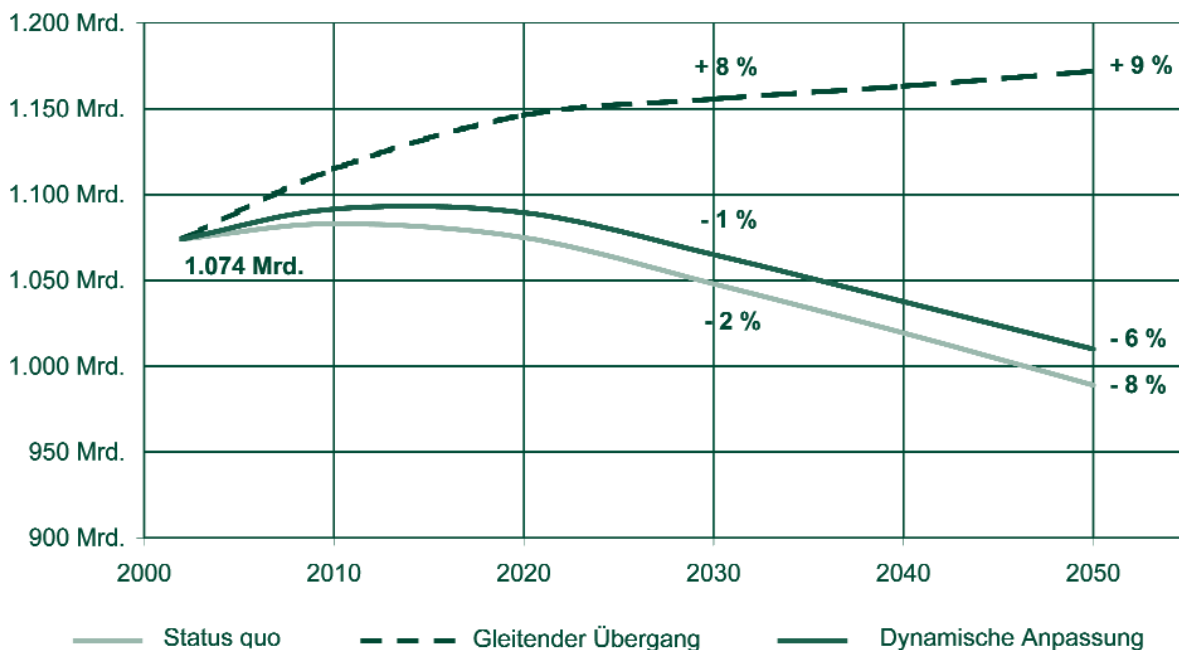
-  schrumpfende Regionen
-  mittlere Regionen
-  wachsende Regionen

Klassifizierung der Raumordnungsregionen nach Zukunftsperspektiven



Quelle: Projektgruppe Mobilität 2050

Entwicklung der Verkehrsleistung der privaten Haushalte in Personenkilometer pro Jahr



Quelle: Abbildung nach Oeltze/Bracher u.a. 2007

Deutsches Institut für Urbanistik



den Regionen ist unter den getroffenen Annahmen auch im Personenverkehr noch mit Wachstum zu rechnen. Pkw-Bestand und die Verkehrsleistungen des ÖV sowie des MIV werden in den schrumpfenden Regionen in beiden Szenariofällen zurückgehen – wobei der Rückgang im ländlichen Raum deutlich stärker ausfallen wird als in Städten. Der steigende Anteil an älteren Verkehrsteilnehmern lässt erwarten, dass traditionelle Berufs- und Schülerverkehrsspitzen abflachen und das allgemeine Geschwindigkeitsniveau im Verkehr eher wieder sinkt. Da ältere Menschen überdurchschnittlich viel zu Fuß gehen und die Fahrradnutzung von der erwarteten Siedlungsentwicklung eher profitiert, werden sich im Fuß- und Fahrradverkehr trotz rückläufiger Bevölkerungszahlen nur geringe Veränderungen abzeichnen.

Eine dramatische Entwicklung zeichnet sich für den öffentlichen Verkehr in den kleinen Orten und vor allem in schrumpfenden Regionen ab. Durch die „Entleerung“ der Fläche schwindet dort die Nachfragesubstanz für den ÖV. Der ÖV wandelt sich vom Schüler- und Berufsverkehrsmittel zum Verkehrsträger der Senioren. Er wird in schrumpfenden Regionen in kleinen Orten um mehr als 50 Prozent sinken. Außerhalb der Kernstädte wird der Anspruch der „Daseinsvorsorge“ in weiten Teilen der schrumpfenden Regionen mit herkömmlichen Linienverkehrsangeboten nicht mehr erfüllbar sein.

Folgerungen für die Praxis

Wenn nur noch in den Wachstumsregionen mit (geringem) Verkehrswachstum im Personenverkehr zu rechnen ist, die Verkehrsspitzen abflachen und neue Technologien zur verbesserten Verkehrssteuerung beitragen werden, relativiert sich der bisher angenommene Neu- und Ausbaubedarf aus Sicht des Personenverkehrs. Vielerorts wird eher die Problematik der „Schrumpfung“ dominieren. Bei sinkender Auslastung werden die Betriebs- und Unterhaltungsaufwendungen umfangreicher Infrastrukturen unwirtschaftlich. Schrumpfungsprozesse in einer bislang vom Wachstum geprägten Gesellschaft erfordern strukturelle Anpassungen und neue Leitbilder. Beispiele bilden die „sparsame Stadt“, die „Stadt der kurzen Wege“, die „fußgängerfreundliche Stadt“ und die „Renaissance der Innenstadt“.

Der abnehmende Pkw-Bestand und abnehmende Verkehrsmengen benötigen weniger Flächen, und in schrumpfenden Regionen wird auch die Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeflächen weiter sinken („Gott sei dank – endlich mehr Platz!“). Neue Spielräume entstehen für Stadtteilentwicklung, Straßenstellplatzpolitik und Freiflächenplanung. Sanierung, Recycling und Rückbau bilden neue Aufgabenschwerpunkte. Eine revidierte Flächenbedarfsplanung ermöglicht eine Neuorientierung der Bauleitplanung. Straßen und Gewerbeflächen gilt es umzunutzen oder aufzugeben, Standorte zu schließen, das ÖPNV-Angebot umzugestalten, ei-

nen Rückbau auf „nachhaltiges Niveau“ und Fußläufigkeit zu sichern. Dies bedeutet Investitionsbedarf: Anpassungsinvestitionen, Wohnumfeldverbesserung und die Umgestaltung im öffentlichen Raum.

Auch auf der Bundes- und Landesebene erscheint ein Paradigmenwechsel erforderlich, beispielsweise vom Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen zur Netzoptimierung, wie ihn der Bereich Schiene längst kennt. Betrieb und Unterhaltung von Infrastrukturen werden im Vergleich zu Neu- und Ausbauprojekten immer wichtiger. Das bisherige Förderinstrumentarium greift dafür noch nicht.

In Zukunft wird es mehr rüstige und mobile ältere Menschen geben, aber auch mehr Immobile und Hochbetagte. Ältere sind viel zu Fuß unterwegs und weniger beweglich und reaktionsschnell als Jüngere. Für Senioren typische Anforderungen wie Barrierefreiheit, öffentliche Sicherheit, Fahrerassistenzsysteme, Bedienerfreundlichkeit, die Berücksichtigung niedriger Geh- und Fahrgeschwindigkeiten infolge eingeschränkter Beweglichkeit und längerer Reaktionszeiten dürften wichtiger werden, die Bedeutung von Pflege-, Hol- und Bring-Diensten dürfte wachsen, und die Frage der Bindung der Fahrerlaubnis an eine regelmäßige Gesundheitsprüfung (Führerschein auf Zeit) wird sich neu stellen.

Wenn sich – dafür gibt es erste Anzeichen – eine familienfreundliche Politik künftig auch explizit um die organisatorische und ökonomische Entlastung von Eltern und Kindern in Bezug auf Mobilität kümmern wird, ergeben sich neue Aufgaben bezüglich der „Sicherheit im öffentlichen Raum“, zur Erleichterung der selbstständigen Mobilität von Kindern, zum „Spielen auf der Straße“, und damit der Bedarf an neuen Dienstleistungen. So könnten Bring-, Abhol-, Betreuungs- und Begleitdienste das „Mama-Taxi“ ersetzen.

Fazit und Risikoansprache

Die erste regional differenzierte Langfristprognose für das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr der privaten Haushalte bis zum Jahr 2050 zeichnet auf der Basis weiterer Prognosen des Bundes ein geschlossenes und in sich konsistentes Bild der makroökonomischen und demografischen Entwicklung und berücksichtigt dabei mögliche Pfade der siedlungsstrukturellen Entwicklung.

Die aufgezeigten Pfade der siedlungsstrukturellen Entwicklung und die aus den verschiedenen Pfaden resultierenden Kennziffern der Verkehrsnachfrage bis zum Jahr 2050 zeigen die Spielräume und Grenzen für Veränderungen der Verkehrsnachfrage unter den ge-

troffenen Annahmen auf. So können investive Maßnahmen auf der regionalen und zeitlichen Ebene besser bewertet und eingeordnet werden. Die Aussagen zu Veränderungen der Nachfragestrukturen der verschiedenen Verkehrsmittel (Altersaufbau der Nutzer usw.) können die Grundlage zur Ableitung von verkehrspolitischen Strategien und technischen Ansätzen sein, die den demografischen Faktor und die regionalen Unterschiede bei der Gestaltung zukünftiger Verkehrssysteme berücksichtigen. Dabei zeigt sich, dass ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Einkommen, der Wirtschaftsentwicklung und des Personenverkehrsaufwands besteht, dass der Altersfaktor erhebliche Veränderungen bewirken wird und dass technische Strategien allein keinesfalls ausreichen werden, um anspruchsvolle Nachhaltigkeitsziele, z.B. in Bezug auf CO₂-Minderung, zu erreichen.

Optimisten mögen die Annahmen der Szenarien für zu skeptisch halten, für Skeptiker sind sie zu optimistisch. Niemand kann langfristig zuverlässig vorhersagen, wie sich die technischen und praktischen Möglichkeiten und Bedürfnisse künftiger Generationen von denjenigen der heutigen Generation unterscheiden werden. Die Szenarien zeigen jedoch, wie sich Siedlungsstruktur und Mobilität unter bestimmten Annahmen wahrscheinlich entwickeln werden. Lobby- und Politikreaktionen auf bestimmte Entwicklungen lassen sich nicht prognostizieren. Zukunftsrisiken sind in beiden Szenarien durch die Annahme mehr oder weniger stark steigender Preise für Verkehrsgüter berücksichtigt, denn aus ökonomischer Sicht lassen Rohstoff- und Energieknappheit, die drastische Zunahme klimatischer Extremsituationen und die Eskalation des internationalen Terrorismus stark steigende Preise erwarten.

Weitere Informationen:

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

Bestellung:
siehe Bestellschein



Foto: Wolf-Christian Strauss

Stadt und Verkehr

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

Weitere Informationen:

Dr. phil. Christoph Bernhardt
Telefon: 033 62/793/-280
E-Mail: christoph.bernhardt
@alumni.tu-berlin.de

Dieter Schott
Telefon: 06151/16 20 44
E-Mail: schott@pg.tu-
darmstadt.de

Bestellung:
siehe Bestellschein

Das Thema „Stadt und Verkehr“ bildet den Schwerpunkt von Heft 2/06 der Informationen zur modernen Stadtgeschichte. Der verantwortliche Herausgeber, Dr. Hans-Liudger Dienel, Leiter des Zentrums für Technik und Gesellschaft, Berlin, skizziert in seiner Einleitung die Entwicklungslinien in der Geschichtsschreibung zum Themenfeld.

Mit internationaler Perspektive beleuchten die Autoren die Rolle von Verkehr in der und für die Stadt. So wirft Clay McShane in „The Ignored Urban Species“ Schlaglichter auf die bislang meist vernachlässigte Rolle der Pferde für den städtischen Verkehr unmittelbar vor der Mechanisierung und Motorisierung im 20. Jahrhundert. Im Vergleich der Metropolen Berlin, Paris und New York arbeitet er unterschiedliche Entwicklungspfade und -tempi heraus. Mathieu Flonneau diskutiert in „Myths and Realities of ‚Americanization‘ in transport history: The construction of car dependence in the Parisian Area after the Second World War“ Visionen und Großprojekte für die Erschließung des Großraums Paris für das Auto in den 1960er Jahren. Eine stärker kulturgeschichtliche Perspektive verfolgt das Projekt „Mobilitätsbiographien und Mobilitätsgenerationen. Ein Ansatz zum Verständnis individueller und kollektiver Mobilitätskulturen“, das Gunter Heinicke und Hans-Liudger Dienel mit ersten Ergebnissen vorstellen. Einen Blick in die Verkehrspolitik des ehemals real existierenden Sozialismus wirft der Beitrag von Christopher Kopper „Stadtverkehrs- und Fernverkehrsplanung in der Planwirtschaft der DDR“, der einerseits erkennbare Konvergenzen hinsichtlich der verkehrspolitischen Leitbilder, andererseits planwirtschaftliche Aporien angesichts der Konkurrenz um knappe Ressourcen aufzeigt. In Form eines Kurzberichts wird das „European Centre for Mobility Documentation“ (Arnhem, NL) von Gijs Mom und Dick van den Brink (Eindhoven) vorgestellt, das eine vielfältige Schnittstelle für Quellen und Dokumente (nicht nur) zur niederländischen Mobilitätsgeschichte bietet. Burghard Ciesla erläutert die eigentümliche Rolle der „Deutschen Reichsbahn“ in Westberlin vor der Wiedervereinigung. Ebenfalls um Berlin dreht sich der Projektbericht von Max Hirsch, der die „Geisterbahnhöfe“ in Berlin thematisiert, jene in Ost-Berlin gelegenen, aber von westlichen S- und U-Bahnlinien

durchfahrenen und für Publikumsverkehr gesperrten ehemaligen Haltepunkte.

Internationale Perspektiven verfolgt Deike Peters in ihrem Projektbericht über „Neue Urbanität durch Dichte? Stadtregionaler Wandel in Los Angeles“, der die Widersprüche und Dynamiken metropolitaner Verkehrspolitik am Beispiel von L.A. analysiert. Nach Modernität und Mobilität in der Spiegelung von Pressekarikaturen im osmanischen Istanbul (1908-1923) fragt ein Projekt von Yaprak Tütün. Schließlich präsentiert Sven Kesselring das „Cosmobilities-Network“, ein von der DFG unterstütztes Forschernetzwerk zur Verkehrsforschung, und Hans Ulrich Schiedt stellt das „Projekt ‚Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz‘ und die Institution ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte“ an der Universität Bern vor.

In der Rubrik „Forum“ geht Martin Baumeister – im Hinblick auf die derzeit aktuellen Debatten über die „europäische Stadt“ – auf die Besonderheiten des italienischen Städtewesens ein. Sein Artikel „Von den cento citta zur postindustriellen urbanen Landschaft: Bemerkungen zur Rolle der Stadt in der Geschichte Italiens seit der nationalen Einigung“ gibt einerseits einen Abriss zur realen Urbanisierung Italiens seit Mitte des 19. Jahrhunderts, andererseits zur italienischen Debatte über die Rolle der Städte und der Urbanisierung im Kontext nationaler Geschichtsschreibung und Identitätskonstruktion.

Im allgemeinen Berichtsteil werden in einem Sammelbericht einzelne Sektionen der Stockholmer Stadtgeschichtskonferenz vom Sommer 2006 referiert. Florian Urban skizziert die 2. Jahreskonferenz des Transatlantischen Graduiertenkollegs Berlin/New York über „Divided Cities“ vom Oktober 2006. Marc Schalenberg berichtet über eine Londoner Konferenz „Metropolis and State in Early Modern Europe“ vom März 2006. Anlässlich der Eröffnung des MA-Studiengangs Historische Urbanistik/ Historical Urban Studies an der TU Berlin zum WS 2006/07 werden die derzeit in Deutschland angebotenen stadtgeschichtlichen MA-Studiengänge kurz vorgestellt.

Foto: Wolf-Christian Strauss



Wandel kommunaler Entscheidungsprozesse

Seit Ende der 1990er-Jahre sind die institutionellen Grundlagen lokaler Politik sowie deren interne Prozesse und Strukturen unter starkem Veränderungsdruck. Deutlich sind zwei widersprüchliche Modernisierungstrends: ein Partizipationstrend (flächendeckende Reform der Kommunalverfassungen in Richtung auf das süddeutsche Modell sowie direktdemokratische und kooperative Demokratieelemente) und ein Ökonomisierungstrend (Managerialisierung der Kommunalverwaltung, Privatisierung kommunaler Dienstleistungen, verstärktes Aufkommen öffentlich-privater Partnerschaften) und Schaffung von Wettbewerbsstrukturen.

Die Thematisierung kommunaler Entscheidungsprozesse konzentriert sich meist auf das Zusammenspiel der kommunalen Entscheidungsträger. In den 1990er-Jahren verstärkte sich angesichts des größer werdenden öffentlichen Haushaltsdefizits der Ökonomisierungstrend zunächst mit dem Neuen Steuerungsmodell, dann mit vermehrten Privatisierungen und Liberalisierungen. Parallel zeigt sich ein stärkerer Einsatz direktdemokratischer und kooperativer Demokratieelemente. Welche Auswirkungen all dies auf die kommunalen Macht- und Entscheidungsprozesse hat, wird kontrovers diskutiert. Unter anderem wird danach gefragt, ob

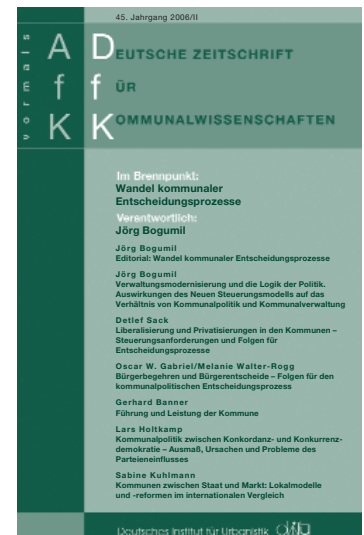
- durch die zunehmende Ökonomisierung die kommunale Selbstverwaltung „schleichend“ abgeschafft wird;
- auf lokaler Ebene ein neues institutionelles Arrangement erkennbar ist, in dem die repräsentativen Entscheidungsformen zunehmend durch direktdemokratische und kooperative ergänzt oder ersetzt werden;
- es trotz der Angleichung in den Kommunalverfassungen nach wie vor signifikante Unterschiede zwischen den Bundesländern der süddeutschen und der norddeutschen Ratsverfassung gibt.

Das neue DfK-Schwerpunktheft zeigt zentrale Entwicklungstrends auf:

Jörg Bogumil skizziert in seinem Beitrag die Auswirkungen der umfassenden Verwaltungsmodernisierungsbemühungen auf das Verhältnis zwischen Politik und Verwaltung. Detlef Sack thematisiert die europäische und nationalstaatliche Liberalisierung wie auch unterschiedliche Formen der Privatisie-

rung, deren Auswirkungen auf die öffentliche Leistungserbringung in den Kommunen und auf die Rollen von Rat, Bürgerschaft und Bürgermeister. Oscar Gabriel und Melanie Walter-Rogg ziehen eine empirische Bilanz in der oft normativen Debatte über Segnungen und Gefahren plebiszitärer Mitbestimmungsrechte. Gerhard Banner kommt nach der flächendeckenden Einführung des direkt gewählten Bürgermeisters zu einem ernüchternden Resümee: Die Erwartungen haben sich vor allem in NRW nicht erfüllt. Lars Holtkamp geht auf das Verhältnis zwischen Parteien, Rat und hauptamtlichem Verwaltungschef ein. Angesichts einer sich durch Haushaltskrise, Privatisierung und Ausgründungen abzeichnenden „fragmentierten Notstandsverwaltung“ ist die kommunale Konkordanzdemokratie (geringe Parteipolitisation, starke Dominanz des Verwaltungschefs) am ehesten geeignet, die wenigen verbliebenen Handlungsspielräume effektiv zu nutzen – eine Auffassung, die durchaus zu Kontroversen führen dürfte. Im Beitrag von Sabine Kuhlmann werden die lokalen Politik- und Verwaltungssysteme in Großbritannien, Frankreich und Deutschland vergleichend analysiert.

Die Analysen bestätigen den Trend zur Pluralisierung der Institutionen und Steuerungsmodi auf lokaler Ebene. Auch sind die Anforderungen an kommunale Entscheidungsträger im „Konzern Stadt“ stark gestiegen. Insgesamt herrscht der Eindruck vor, das Verwaltungshandeln sei durch die Ökonomisierungstendenzen effizienter geworden. Ob sich auch das Verhalten der politischen Entscheidungsträger verändert hat und die ökonomische Ratio die politischen Entscheidungsprozesse zu optimieren vermochte, ist fraglich. Die Reformmaßnahmen im Bereich der Managerialisierung der Verwaltung führen dort, wo sie tatsächlich umgesetzt wurden, wie Privatisierungen und PPP zu zentralen Steuerungsverlusten. Ein weiteres Problem für Kommunen liegt in der Integration der neuen Organisationseinheiten und Steuerungsformen. Zugespitzt kann von der „Fragmentierung der kommunalen Selbstverwaltung“ gesprochen werden. Diese betrifft besonders die Kommunalvertretungen, die immer machtloser werden, während Bürgermeistern (und zum Teil auch Bürgern) in der Regel durchaus mehr Macht zuwächst.



Weitere Informationen:

Prof. Dr. Jörg Bogumil
Telefon: 0234/27805
E-Mail: joerg.bogumil@ruhr-uni-bochum.de

Bestellung:
siehe Bestellschein

Wege zur Flächenkreislaufwirtschaft

ExWoSt-Forschungsfeld „Fläche im Kreis“ präsentiert Ergebnisse



Das Forschungsfeld „Fläche im Kreis – Kreislaufwirtschaft in der städtischen/stadtregionalen Flächennutzung“ (FLIK) ist Teil des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)“. Es wurde in den Jahren 2003 bis 2006 vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durchgeführt. Die Bearbeitung von „Fläche im Kreis“ erfolgte im Auftrag des BBR durch das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) in Kooperation mit der Projektgruppe Stadt + Entwicklung/Ferber, Graumann und Partner, Leipzig, und der Sonderforschungsgruppe Institutionenanalyse (sofia), Göttingen/Darmstadt.

Integrativer Politik- und Strategieansatz der Flächenkreislaufwirtschaft

Mit der Flächenkreislaufwirtschaft wurde ein integrativer Politik- und Steuerungsansatz untersucht, der eine veränderte Nutzungsphilosophie im Rahmen der Flächeninanspruchnahme nach der Formel „Vermeiden – Verwerten – Ausgleichen“ zu Grunde legt. Die Flächenkreislaufwirtschaft hat vorrangig

und systematisch die Ausschöpfung aller bestehenden Flächenpotenziale im Bestand zum Ziel und lässt nur unter bestimmten Bedingungen die Inanspruchnahme neuer Flächen zu.

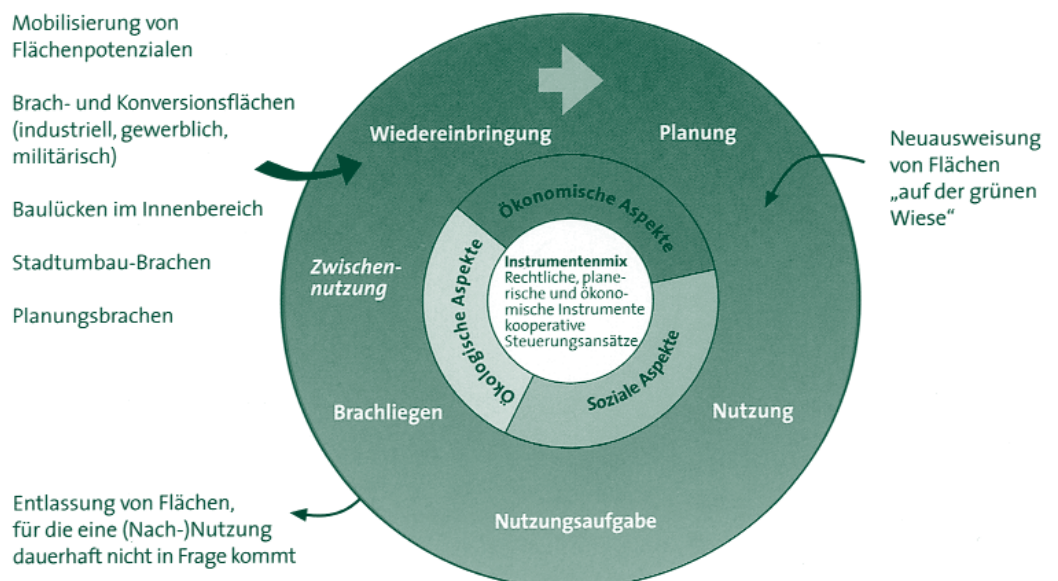
Planspiele zur Flächenkreislaufwirtschaft in fünf Regionen/Städten

Methodisch standen Planspiele im Mittelpunkt des ExWoSt-Forschungsfelds, bei denen in fünf Planspielregionen verschiedene Akteure aus dem öffentlichen und privaten Sektor gemeinsam mögliche bestehende Instrumente (Planspielstufe I: Bestehende Instrumente, Zeithorizont 2010) sowie neue Instrumente (Planspielstufe II: Neue Instrumente, Zeithorizont 2020) zur Erreichung einer Flächenkreislaufwirtschaft geprüft haben.

Die Planspiele knüpften an die von der Bundesregierung mit der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie verfolgten flächenpolitischen Ziele an:

- Reduzierung der Flächeninanspruchnahme bis zum Jahr 2020 auf 30 Hektar pro Tag sowie

Phasen und Potenziale der Flächenkreislaufwirtschaft*



*Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik, 2004.

- Realisierung eines Verhältnisses von Innen- zu Außenentwicklung von 3 zu 1.

An den Planspielen zur Flächenkreislaufwirtschaft waren die StadtRegion Stuttgart, die Region Mölln, die Region Rheinhessen-Nahe, die Stadt Duisburg und die Planungsregion Nordthüringen beteiligt.

Vorhandene und neue Instrumente im Policy-Mix

In den Planspielen wurde untersucht, unter welchen Rahmenbedingungen, mit welchen Strategien und mit welchen vorhandenen und neuen Instrumenten die flächenpolitischen Ziele des Bundes erreicht werden können. Ermittelt wurde ein Policy-Mix zur Schonung des Außenbereichs, für eine verstärkte Innenentwicklung unter Nutzung von Flächenpotenzialen der Brachflächen- und Baulückennutzung sowie Nachverdichtung, für die Aufwertung von Siedlungsflächen und zur Begrenzung der Neuinanspruchnahme von Flächen. Es wurden Erkenntnisse gewonnen, wie seitens des Bundes das zur Verfügung stehende Instrumentarium und die gesetzlichen Rahmenbedingungen einschließlich der Förderprogramme weiterentwickelt werden sollten, damit sich Städte/ Stadtreionen dem Ziel des Flächenkreislaufs nähern können. Außerdem wurden für die Planspielregionen integrierte Handlungskonzepte für eine stadregionale Flächenkreislaufwirtschaft erarbeitet.

Die öffentliche Verwaltung, insbesondere in den Kommunen, aber auch in den höheren Planungsebenen, spielt eine zentrale Rolle für die Flächenkreislaufwirtschaft. Die öffentliche Hand muss nicht nur als Planungsträgerin wesentliche Weichen für die Flächenkreislaufwirtschaft stellen, indem sie mit planerischen Mitteln den Druck in Richtung Innenentwicklung verstärkt. Sie ist auch bei der planerischen und finanziellen Vorbereitung von Umnutzungen, der Schließung von Baulücken, der Aufbereitung und Marktzuführung von vormals genutzten, marktfernen Flächen und der Entwicklung eines strategischen Flächenmanagements Motor der Flächenkreislaufwirtschaft.

Im Sinne eines Policy-Mix müssen sich bestehende und neue Instrumente sinnvoll ergänzen. Vorhandene planerische, informativische Instrumente sowie finanzielle Anreize sind konsequent im Sinne einer Flächenkreislaufwirtschaft anzuwenden, u.a.:

- verbesserte Informationen über vorhandene Flächenpotenziale für Kommunalpolitik, Verwaltung und Private,

- realistische und an den demografischen Entwicklungen orientierte Abschätzung des Flächenbedarfs in der Planung,
- verbindlichere Ausgestaltung der Regionalplanung, z.B. Festlegung von Mengenzielen,
- Einsatz von Förderprogrammen zur vorrangigen Lenkung von Mitteln auf die Entwicklung von Flächen und Gebäuden im Innenbereich der Städte und Gemeinden,
- interkommunale Planungen in Verbindung mit Aufgabenverteilung in einer stadregionalen Flächenkreislaufwirtschaft,
- Stadtumbau als Baustein einer Flächenkreislaufwirtschaft in Städten oder Stadtteilen mit Leerstands- und Wegzugstendenzen.

Um die flächenpolitischen Ziele bis 2020 zu erreichen, sind darüber hinaus neue Instrumente erforderlich, die die bestehenden Instrumente ergänzen und finanzielle Anreize für die Flächenausweisung und die Flächennutzung setzen. Dazu können u.a. zählen:

- Kosten-Nutzen-Betrachtungen zur Bilanzierung investiver und langfristiger laufender Kosten von Flächenneuausweisungsvorhaben,
- Neuausweisungsumlage für die Inanspruchnahme bisher unbebauter Flächen,
- Reform des Kommunalen Finanzausgleichs zur Unterstützung von Innenentwicklungsvorhaben durch Zweckzuweisungen,
- Fonds zur Mobilisierung von Brachflächen für eine bauliche Entwicklung (so genannte B-Flächen) und zur Renaturierung von Brachflächen ohne bauliche Nachnutzungsperspektive (so genannte C-Flächen),
- zinsbegünstigte Kredite für Investitionen im Gebäudebestand,
- Rückbaupflicht im Innenbereich in Verbindung mit einer Haftpflichtversicherung.

Die Strategie der Flächenkreislaufwirtschaft erfolgreich umzusetzen, erfordert sowohl das Zusammenwirken auf den Ebenen Bund, Länder und Gemeinden bzw. Regionen als auch eine aktive Beteiligung von Wirtschaft, Privathaushalten und gesellschaftlichen Akteursgruppen. Nötig ist ein Wechsel von punktuell ansetzenden Initiativen und Programmen hin zu einer umfassenden Handlungsstrategie. Unabhängig von seiner konkreten Gesetzgebungskompetenz sollte der Bund als Anstoßgeber und Vorbild für eine Flächenkreislaufwirtschaft agieren.

Scharnhauser Park in Ostfildern
Foto: Stadt Ostfildern,
Riemann Aero Photo



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Bundesamt
für Bauwesen und
Raumordnung

Fläche
im
Kreis



ExWoSt

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

Aufbereitung und Kommunikation der Forschungsergebnisse

In einer Konferenz am 17. November 2006 in Berlin stellte das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung gemeinsam mit der FLIK-Forschungsgruppe und Vertretern aus den Planspielregionen die Ergebnisse des ExWoSt-Forschungsfelds vor.

Außerdem erscheinen zwischen Ende 2006 und Frühjahr 2007 verschiedene Veröffentlichungen zum Forschungsfeld. In der dreibändigen Sonderveröffentlichungsreihe „Perspektive Flächenkreislaufwirtschaft“ werden Interessierte aus Praxis, Wissenschaft und Fachöffentlichkeit über aktuelle Forschungsergebnisse zu den Grundlagen der Flächenkreislaufwirtschaft, über Anwendungs- und Gestaltungsmöglichkeiten bestehender Instrumente der Flächensteuerung sowie über innovative Instrumente für eine Flächenkreislaufwirtschaft informiert. In einer weiteren Veröffentlichung in der BBR-Reihe

„Werkstatt: Praxis“ werden die Schlussfolgerungen aus dem gesamten Forschungsfeld für eine Flächenkreislaufwirtschaft komprimiert und münden so in Empfehlungen an den Bund.

Zusätzlich dient der Videofilm „Perspektive Flächenkreislaufwirtschaft“ der visuellen Vermittlung zentraler Botschaften der Flächenkreislaufwirtschaft.

Seit dem Jahr 2004 erscheinen in loser Folge fünf Hefte in der Reihe „ExWoSt-Informationen“, die in einer Vielzahl von Beiträgen über das Geschehen im Forschungsfeld „Fläche im Kreis“, insbesondere über die Ergebnisse in den Planspielen, informieren. Die Projektdomain des ExWoSt-Forschungsfelds (www.flaeche-im-kreis.de) sowie das BBR-Webangebot (www.exwost.de) bündeln zudem Fachinformationen zur Flächenkreislaufwirtschaft.

Was ist eigentlich Flächenkreislaufwirtschaft?

Die Flächenkreislaufwirtschaft stellt ein System von Planung, Nutzung, Nutzungsaufgabe, Brachliegen und Wiedereinbringung durch eine dauerhafte Nutzung oder eine zeitlich befristete Zwischennutzung von Flächen dar. Damit wird das aus anderen Wirtschaftsbereichen wie der Abfall- oder Wasserwirtschaft bekannte Kreislaufprinzip auf die Ressource Fläche übertragen.

Flächenkreislaufwirtschaft ist zugleich ein integrativer Politik- und Steuerungsansatz, der eine veränderte Nutzungsphilosophie im Rahmen der Flächeninanspruchnahme nach der Formel „Vermeiden – Verwerten – Ausgleichen“ zu Grunde legt. Einerseits sollen vorrangig vorhandene Flächenpotenziale wie zum Beispiel Brachflächen, Baulücken und Nachverdichtungsmöglichkeiten in Wert gesetzt werden. Andererseits gehen auch, sofern bestehende Potenziale nicht zur Verfügung stehen, Flächen auf der „grünen Wiese“ in begrenztem Umfang in den offenen Flächenkreislauf ein. Vorher genutzte Flächen, die für eine bauliche Nachnutzung dauerhaft nicht in Betracht kommen, werden auf dem Wege der Renaturierung aus dem Flächenkreislauf entlassen. Insbesondere die planenden Kommunen sind Motor einer Flächenkreislaufwirtschaft.

Der einer Flächenkreislaufwirtschaft zugrunde liegende Grundsatz des sparsamen Umgangs mit den Flächen führt kurz-, mittel- und langfristig zu positiven ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Effekten, unter anderem durch die Begrenzung von Boden- und Landschaftsverlusten, durch die bessere Auslastung technischer, verkehrlicher und sozialer Infrastruktur, durch die Stärkung von Zentren und durch die Schaffung hoher Standortqualitäten – zum Beispiel für Familien, Kinder und ältere Menschen.

Es bedarf eines aktiven Managementansatzes, um die einzelnen Phasen des Flächenzyklus mit den jeweils in Betracht kommenden baulichen oder nicht baulichen Nutzungen nach qualitativen und quantitativen Zielen sinnvoll aufeinander abzustimmen. Die Umsetzung der Flächenkreislaufwirtschaft bedarf eines Policy-Mix aus bestehenden und neuen rechtlichen, planerischen, ökonomischen (Steuern, Subventionen, Abgaben) und informatorischen Instrumenten sowie kooperativen Steuerungsansätzen. Bestehende Instrumente sind perspektivisch um finanzielle Anreize für die Flächenausweisung und Flächennutzung für öffentliche und private Akteure des Flächen geschehens zu ergänzen.

Dienstleistungspark Innenhafen
Foto: Stadt Duisburg

Potenziale einer alternden Gesellschaft

Projekt „Regionale und kommunale Strategien zur Aktivierung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Potenziale einer alternden Gesellschaft“

Deutschland altert und schrumpft. Ursachen sind niedrige Geburtenraten, Sterbefallüberschuss, weniger Zuwanderung und eine weiter steigende Lebenserwartung. Neben gravierenden Problemen eröffnen diese Veränderungen allerdings auch Potenziale und Chancen für Wirtschaft und Gesellschaft.

Vor diesem Hintergrund schrieben das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) das Projekt „Regionale und kommunale Strategien zur Aktivierung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Potenziale einer alternden Gesellschaft“ aus. Ziel des Projektes war es zu ermitteln, welche Entwicklungschancen sich aus der wachsenden Zahl älterer Menschen für Kommunen und Regionen generieren lassen. Die ältere Generation verfügt nämlich über wirtschaftliche und gesellschaftliche Potenziale, die für die kommunale und regionale Wirtschaft und das Gemeinwesen fruchtbar sein können. Dabei geht es besonders um die 60- bis unter 80-Jährigen, die gebildet, mehrheitlich gesund und finan-

ziell gut ausgestattet sind. Das Projekt setzte damit an der Forschungslücke an, die sich unter dem Stichwort „Potenziale des Alters“ in der regional-/kommunalwissenschaftlichen Forschung offensichtlich auftut. Es sollten daher

- zunächst die Potenziale der demografischen Alterung identifiziert, beschrieben und bewertet werden, die für die regionale und/oder kommunale Entwicklung wichtig sein können,
- Beispiele aus Regionen und Kommunen zusammengetragen und bewertet werden, die ihre Aktivitäten bereits auf eines oder mehrere dieser Potenziale ausrichten und
- Handlungsansätze, Strategien entwickelt bzw. aus den Beispielen abgeleitet werden, die auch für andere Kommunen und Regionen Anregungen geben und es möglich machen, diese Potenziale für die eigene Entwicklung sinnvoll zu nutzen.

Ein wichtiger Projektbaustein waren daher „gute Beispiele“, die nachahmenswert sind und, auch wenn es eine 1:1-Übertragbarkeit nicht geben kann, dazu anregen, dass sich die regionalen/kommunalen Akteure aktiv mit den Chancen aus der Alterung der Bevölkerung auseinandersetzen.



Sophia Loren im Alter von 70, Dürers Mutter im Alter von 63 Jahren.

Als die wichtigsten Potenziale wurden ermittelt:

- Seniorenwirtschaft, z.B. Wohnen im Alter, Wellness, Gesundheit, Tourismus, Freizeitsport, Bildung, neue Medien und Telekommunikation,
- freiwilliges gesellschaftliches Engagement älterer Menschen,
- Potenziale des Alters in der Berufs- und Arbeitswelt (längere Berufstätigkeit),
- Teilhabe am gesellschaftlichen und politischen Leben, am kulturellen und technischen Fortschritt,
- Potenziale älterer Migrantinnen und Migranten.

In einer umfangreichen Sammlung wurden Beispiele zusammengestellt, die zeigen, wie Kommunen, Regionen, Unternehmen oder andere private, intermediäre Akteure auf die Herausforderungen der Alterung der Bevölkerung reagieren. Sie gibt einen Überblick über die aktuellen kommunalen und regionalen Aktivitäten sowie Länderinitiativen. Die Mehrzahl der Aktivitäten stellt gegenwärtig die Themen Ehrenamt, Wohnen und Leben im Alter, Gesundheit und Prävention sowie (erste Ansätze von) Seniorenwirtschaft in den Mittelpunkt.

Aus diesen Beispielen wurden vier Fallstudien ausgewählt: Amtzell, Bielefeld, Osnabrück und die Akademie 2. Lebenshälfte im Land Brandenburg.

In Amtzell, einer kleinen Gemeinde in Baden-Württemberg, liegt der Schwerpunkt der Aktivitäten auf dem freiwilligen gesellschaftlichen Engagement. Ziel ist es, die Gemeinde als Lebensraum einer Gemeinschaft aller Bürger zu begreifen und ein „Wir-Gefühl“ zu schaffen. Generationsübergreifendes Vorgehen ist ein fester Bestandteil aller Aktivitäten, die sich in ein strategisches Gesamtkonzept, das „Netzwerk der Generationen“, einfügen.

In Bielefeld wurde vor allem die Seniorenwirtschaft untersucht. Die Wirtschaftsförderung der Stadt hat bereits Mitte der 1990er-Jahre die Seniorenwirtschaft als Kompetenzfeld der Wirtschaftsförderung definiert, mit den Bereichen Planen, Bauen, Wohnen, Gesundheit und Wellness, Tourismus und Freizeit. Darüber hinaus gibt es in Bielefeld seit 2004 eine Stabsstelle „Demografische Entwicklungsplanung“ beim Oberbürgermeister (1. Demografiebeauftragte Deutschlands), die aktuell ein „Demografisches Handlungskonzept“ entwickelt und gemeinsam mit der Politik auf den Weg gebracht hat.

In Stadt und Landkreis Osnabrück wurden verschiedene Aktivitäten untersucht. Im Landkreis wird seit mehreren Jahren im Rahmen eines gesamtstrategischen Konzepts die Gestaltung des demografischen Wandels vorangetrieben. Wichtige Handlungsfelder sind die intensive Förderung des freiwilligen ehrenamtlichen Engagements, aber auch Aktivitäten im Bereich des lebenslangen Lernens, des altersgerechten Arbeitens und der Unterstützung einer längeren Berufstätigkeit. Die Samtgemeinde Artland im Landkreis Osnabrück hat das Thema des demografischen Wandels als Schwerpunkt ihres aktuellen Samtgemeindeentwicklungskonzepts definiert und strebt u.a. an, sich als Kompetenzzentrum für Reha- und Gerontotechnologie zu positionieren. Die Stadt Osnabrück verfügt über eine lange Erfahrung in der „klassischen“ Seniorenarbeit. In den Aktivitäten der Lokalen Agenda 21 spielt auch das Thema „Ältere Menschen“ in unterschiedlichen Bezügen eine wichtige Rolle.

Die Akademie 2. Lebenshälfte e.V. Brandenburg entstand 1994 aus dem Zusammenschluss von drei regionalen Arbeitsfördergesellschaften als Initiative „von unten“. Ziel der Aktivitäten ist vor allem die Integration älterer Menschen in Arbeitsmarkt und Gesellschaft, also u.a. eine längere Berufstätigkeit, und die Bewältigung des demografischen Wandels „unter Beachtung und Nutzung der Kompetenz Älterer“, die u.a. über ein stärkeres freiwilliges gesellschaftliches Engagement nutzbar gemacht werden soll.

Die aus diesen unterschiedlichen Beispielen abgeleiteten Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen beziehen sich auf

- die Rahmenbedingungen in Gesellschaft, Wirtschaft und Politik: Hier geht es vor allem darum, stärker für das Thema „Altern“ zu sensibilisieren, ein Umdenken einzuleiten, eine intensive Kommunikation, die Organisation des demografischen Wandels – als Querschnittsaufgabe – in Verwaltungen anzustoßen;
- Konzepte und Strategien: Die Handlungsempfehlungen erläutern die Notwendigkeit eines integrativen Vorgehens an Stelle eines Nebeneinanders von oft unabgestimmten Einzelansätzen. Kooperation stellt auch in diesem Handlungsfeld eine zentrale Strategie dar, Leuchtturmprojekte können Nutzen stiften, Monitoring und Controlling der Aktivitäten gehören als notwendige Instrumente der Zielüberprüfung und eines eventuellen Umsteuerns unabdingbar dazu;

- konkrete Handlungsfelder: Ausführlich wird an Beispielen und darüber hinaus dargestellt, wie Aktivitäten im Bereich Regional-/Seniorenwirtschaft gestaltet werden können, welche Rahmenbedingungen zu beachten sind, welche Akteure dazu gehören, welche Handlungsfelder sich zunächst anbieten. Ähnlich wird das Themenfeld des bürgerschaftlichen Engagements – als eines der wichtigsten zukünftigen Potenziale – aufbereitet, wird die Frage neuer Instrumente (z.B. Demografie-Check) und zielgruppenspezifischer Strategien diskutiert;
- Akteure: so z.B. auf die Rolle und Notwendigkeit von Leitfiguren, die Themen in die Diskussion bringen und aktiv stützen, auf die Unterstützung durch die politische Spitze, die Rolle weiterer Akteure, aber auch auf Handlungsansätze für Bund und Länder.

Die Diskussion über die Potenziale und Chancen, die sich aus einer alternden Bevölkerung ergeben, beginnt erst. Die Beispiele

zeigen anschaulich, welche Ansatzpunkte es für Kommunen und Regionen gibt, aktiv zu werden. Dieses handlungsorientierte Wissen muss zukünftig viel breiter kommuniziert und kontinuierlich erweitert werden. Dabei geht es weniger um die Frage der direkten Übertragbarkeit einzelner Handlungsansätze, die grundsätzlich eher schwierig ist, als darum, Anregungen für die Herausforderungen im eigenen Umfeld zu erhalten und daraus Konsequenzen für die Konzeption und Weiterentwicklung einzelner Projekte und Maßnahmen zu ziehen. Erfahrungsaustausch und das Angebot „guter Beispiele“ können dabei wertvolle Unterstützung leisten, auch Bund und Länder sind hier gefragt. Im Hinblick auf Bewusstseinsbildung und Kommunikation in Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Bürgerschaft bleibt noch viel zu tun.

Die Ergebnisse der Studie (BBR-Online-Publikation Nr. 9/2006) können von den Internetseiten des BBR heruntergeladen werden: <http://www.bbr.bund.de/>.

Weitere Informationen:
Dr. rer. nat.
Beate Hollbach-Grömig
Telefon: 030/39001-293
E-Mail:
hollbach-groemig@difu.de

Seminarbegleitende Bibliographien

Folgende Bibliographien sind zu Fortbildungsveranstaltungen neu erschienen bzw. zurzeit lieferbar:

- Sauberkeit, Ordnung und Sicherheit in der Stadt. 62 S., Heft 8/06.
- Integrationspolitik der Kommunen. 82 S., Heft 7/06.
- Vergaberecht – Vergabepaxis. 68 S., Heft 6/06.
- Baukultur als Handlungsfeld. 60 S., Heft 5/06.
- Hartz IV – eine Reform im Umsetzungsprozess. 62 S., Heft 4/06.
- Feinstaub in der Stadt. 58 S., Heft 3/06.
- Steuerung von Beteiligungen – Inhalte, Akteure, Organisation. 58 S., Heft 2/06.
- Kulturelle Kinder- und Jugendbildung – eine Neuorientierung. 64 S., Heft 1/06.
- Wohnen in der Innenstadt. 60 S., Heft 11/05.
- Ganztagschulen als Aufgabe kommunaler Schulpolitik. 60 S., Heft 10/05.
- Reform des kommunalen Rechnungswesens: Konzepte – Erfahrungen – Perspektiven. 56 S., Heft 9/05.
- Der Demographische Wandel: Handlungs- und Konfliktfelder für und zwischen Bund, Ländern und Kommunen. 65 S., Heft 8/05.
- Public-Private-Partnership – Perspektive für Bund, Länder und Kommunen. 42 S., Heft 7/05.
- Wirtschaftlicher Umgang mit kommunalen Immobilien. 43 S., Heft 6/05.
- Kommunale Ordnungsdienste. 62 S., Heft 5/05.
- Kommunale Sportpolitik und Sportstättenentwicklung. 63 S., Heft 4/05.
- Politische Steuerung, Evaluation und Qualitätsmanagement in der Stadtentwicklung. 68 S., Heft 3/05.
- Flächenpolitik – Naturschutz – Stadtentwicklung – Finanzen. 74 S., Heft 2/05.
- Zuwanderungsgesetz – neue Perspektiven für die Ausländerpolitik. 68 S., Heft 1/05.

Weitere Informationen:
Dipl.-Ing.
Heidrun Kunert-Schroth
Telefon: 030/39001-297
E-Mail: kunert-schroth@difu.de

Bestellung:
Difu-Vertrieb, Postfach 120321
10593 Berlin
E-Mail: verlag@difu.de
Telefon: 030/39001-253
Telefax: 030/39001-275

Die Bibliographien kosten jeweils 8,- Euro. Mitarbeiter aus Verwaltung und Rat der Difu-Zuwanderstädte können sie über das Difu-Extranet kostenlos herunterladen:
<http://www.difu.de/extranet/seminare/berichte/>.

Bundesweite Umfrage in den Programmgebieten Soziale Stadt

Nach siebenjähriger Laufzeit sind mit dem Bund-Länder-Programm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“ weit reichende Erfolge bei der Verbesserung der Lebensbedingungen in benachteiligten Stadtteilen erzielt worden. In vielen Quartieren konnte die Abwärtsspirale aus – sich gegenseitig verstärkenden – städtebaulichen, wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und Umweltproblemen zumindest aufgehalten werden. Gleichwohl werden für einige Handlungsfelder der Sozialen Stadt noch Verbesserungsmöglichkeiten gesehen. Dies zeigen auch die Ergebnisse der dritten bundesweiten Befragung in den Programmgebieten, die von der Bundestransferstelle Soziale Stadt beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) 2005/2006 durchgeführt wurde.

Danach werden – wie schon zu Programmbeginn – städtebauliche Defizite im Wohnumfeld, große Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarfe sowie soziale Probleme (in erster Linie Arbeitslosigkeit und Sozialhilfebedürftigkeit) als wesentliche Gründe für die Programmteilnahme der Quartiere genannt. Vor allem in den westlichen Bundesländern kommen noch Herausforderungen hinzu, die mit der Integration von Menschen mit Migrationshintergrund zusammenhängen. Entsprechend gewinnen soziale Entwicklungsziele zur Verbesserung der Lebensverhältnisse gegenüber baulich-räumlichen Zielen der traditionellen Stadterneuerung an Bedeutung. So wird auf die Stärkung der Eigeninitiative der Quartiersbewohnerschaft heute sehr viel mehr Wert gelegt als noch zu Programmbeginn. Dies gilt auch für die Einbeziehung von Schulen in die Stadtteilentwicklung.

Insgesamt hat der integrative Ansatz des Programms weiter Fuß gefasst: Integrierte Entwicklungskonzepte konnten sich als zentrales Steuerungs- und Koordinierungsinstrument stärker etablieren, und diese Konzepte erfahren in den Kommunen heute eine größere Wertschätzung als noch vor wenigen Jahren. Ihre Gestaltung weist allerdings häufig noch Lücken auf: Meistens enthalten sie zwar Problem- und Potenzialanalysen sowie Aussagen zu Zielen, Handlungsfeldern, Maßnahmen und Projekten. Auch werden

Konzepte zu Organisation, Management, Aktivierung und Beteiligung aufgeführt sowie Kosten- und Finanzierungspläne vorgestellt. Oftmals fehlen jedoch Vorschläge zur Evaluierung, zur Konzeptfortschreibung und zur Integration des gebietsbezogenen Entwicklungskonzeptes in gesamtstädtische Strategien. Auch Überlegungen zur Verstärkung und zum Programmausstieg kommen weniger häufig vor.

Alle für die Programmumsetzung relevanten Ämter an der Erarbeitung eines Integrierten Entwicklungskonzepts zu beteiligen, gelingt noch nicht in allen am Programm teilnehmenden Kommunen – dies gilt vor allem für die Bereiche Wirtschaft und Finanzen –, wobei sich jedoch insgesamt positive Entwicklungen feststellen lassen. Erhebliche Fortschritte können bei der Einbindung verwaltungsexterner Akteure beobachtet werden, allerdings engagieren sich Gewerbetreibende und die Arbeitsverwaltung in vielen Gebieten noch zu wenig.

Inhaltlich sind die drei Handlungsfelder Wohnumfeld und öffentlicher Raum, Soziale Aktivitäten und soziale Infrastruktur sowie Image und Öffentlichkeitsarbeit am häufigsten in Integrierten Entwicklungskonzepten vertreten. Seltener kommen dagegen die Bereiche Monitoring, Prozess- und Ergebnisevaluation sowie Gesundheitsversorgung und -förderung vor. Dieses Bild spiegelt sich in etwa auch in der Projekt- und Maßnahmenlandschaft: Hier dominieren – wie auch schon zu Beginn der Programmumsetzung – ebenfalls die Schwerpunkte Wohnumfeld und öffentlicher Raum, Soziale Aktivitäten/ Soziale Infrastruktur sowie Image und Öffentlichkeitsarbeit. Einen deutlichen Bedeutungszuwachs haben darüber hinaus die Themen Schule und Bildung im Stadtteil, Integration von Migranten, Lokale Ökonomie und auch Monitoring erfahren.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung wird aus der Mehrheit der Gebiete der Wunsch geäußert, Mittel der Sozialen Stadt in stärkerem Maße auch für nicht-investive Bestandteile der gesamtstädtischen Maßnahme einsetzen zu können. So verwundert es nicht, dass bei der Mittelbündelung das über den Europäischen Sozialfonds (ESF) finanzierte, nicht-investive Programm „Lokales Kapital für soziale Zwecke“ (LOS) eine

herausragende Rolle spielt. Im investiven Bereich werden vor allem städtebauliche Programme von Bund und Ländern im Sinne einer Bündelung herangezogen. Trotz aller Bündelungserfolge besteht in einem Großteil der Programmgebiete der Wunsch an die Länder, Förderprogramme besser aufeinander abzustimmen, über Fördermöglichkeiten stärker zu informieren sowie die Mittelbündelung bereits durch eine bessere Koordination der Landesressorts zu erleichtern.

Im Hinblick auf Management und Organisation auf Stadtverwaltungsebene haben die Aufgabenbereiche Öffentlichkeitsarbeit, Berichtswesen und Ämterkoordination an Aufmerksamkeit gewonnen. Unter anderem scheint das Ziel, neben planerisch-städtebaulichen Verwaltungsressorts vor allem die Bereiche Soziales, Kinder- und Jugendhilfe stark in die Programmumsetzung einzubeziehen, für die meisten Gebiete erreicht worden zu sein. Auf der Quartiersebene hat die Einrichtung von Vor-Ort-Büros gegenüber 2002 deutlich zugenommen – es gibt heute kaum noch Gebiete ohne eine solche Einrichtung. Hier ist allerdings noch Nachholbedarf bei der personellen Ausstattung festzustellen: Viele Arbeitsverträge sind auf eine Laufzeit von nur einem Jahr beschränkt. Auch wäre eine stärkere Berücksichtigung von Fachkräften mit Migrationshintergrund wünschenswert.

In den Programmgebieten der Sozialen Stadt werden vielfältige Methoden und Techniken zur Aktivierung der Quartiersbevölkerung eingesetzt – allen voran Stadtteilstunden und Beratungsangebote, vielerorts auch spezielle Beteiligungsmöglichkeiten für Migranten. Sehr oft spielen außerdem Verfügungsfonds als besonderes Instrument zur Aktivierung und Beteiligung eine bedeutende Rolle. Eine Herausforderung bleibt dennoch die Ansprache und Beteiligung nur schwer erreichbarer Bevölkerungsgruppen (Aussiedler, Arbeitslose, Angehörige fremder Ethnien, Alleinerziehende) sowie von Geschäftsleuten.

Insgesamt wird die Umsetzung des Programms „Soziale Stadt“ als sehr erfolgreich eingeschätzt. Positive Veränderungen lassen sich in erster Linie in den Bereichen Wohnumfeld, sozialkulturelle Infrastruktur, Wohn(ungs)qualität und bei den Quartierszentren feststellen. Im nicht-materiellen Bereich gilt dies vor allem für das Zusammenleben im Gebiet. Auch beim Ausbau von Beteiligungsmöglichkeiten und der Stärkung der Eigeninitiative der Bewohnerschaft werden Erfolge gesehen. In der Kooperation von Verwaltungs- und Quartiersebene wurden ebenso Verbesserungen erzielt wie beim

Aufbau von Netzwerken im Quartier, verbunden mit Aktivierung und Beteiligung. Allerdings wird durchgehend eine nur mangelhafte Kooperation mit den (lokalen) Wirtschaftsakteuren beklagt.

Auch in den Handlungsfeldern Schule und Bildung im Stadtteil sowie Integration von Migranten – beide haben sich im Zuge der Programmumsetzung als zentral herausgestellt – werden in jüngster Zeit zunehmend Programmfolge konstatiert (unter anderem Kooperationsbereitschaft von Schulen, Fortschritte bei der Sprachförderung sowie der Zusammenarbeit mit Migrantenorganisationen). Die Umsetzung von Maßnahmen und Projekten im ebenso wichtigen Handlungsfeld Lokale Ökonomie bleibt dagegen nach wie vor hinter den Erwartungen zurück.

Konzepte für eine Verstetigung des Programmansatzes werden zwar in einigen Ländern intensiv erarbeitet und auch bereits umgesetzt. Für das Gros der Gebiete ist dies allerdings noch nicht der Fall. Ähnliches gilt für die Einrichtung eines Stadtentwicklungsmonitorings und für Ansätze einer Prozess-evaluierung.

Insgesamt deuten die Befragungsergebnisse darauf hin, dass die erzielten Erfolge Raum schaffen, um sich nun stärker auf jene Bestandteile der Programmumsetzung konzentrieren zu können, die sich als besonders wichtig herauskristallisiert haben oder bislang noch nicht ausreichend weiter entwickelt wurden. Zu Ersteren gehören sicher die Stärkung der Lokalen Ökonomie samt einer besseren Einbindung von Wirtschaftsakteuren, die weitere Integration von Menschen mit Migrationshintergrund sowie der gesamte Bereich (Aus-)Bildung und Schule. Weiterentwicklungen erscheinen vor allem bei den integrierten Entwicklungskonzepten, dem Aufbau von Monitoringsystemen, Evaluierungen sowie der nachhaltigen Absicherung der in den Quartieren erreichten Verbesserungen sinnvoll.

Die zentralen Ergebnisse der dritten bundesweiten Befragung sowie Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Programms stehen im Internet zum Download zur Verfügung: www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/DF10664.pdf.

Weitere Informationen:

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

Dipl.-Geogr. Thomas Franke
Telefon: 030/39001-107
E-Mail: franke@difu.de

BauGB-Novelle 2006 im Praxistest



Der Ergebnisbericht liegt online vor und kann kostenlos unter <http://edoc.difu.de/orlis/DF10649.pdf> heruntergeladen werden.

Am 9. August 2006 hat die Bundesregierung den Entwurf des Gesetzes zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte beschlossen. Mit diesem Gesetz wird vor allem das Ziel verfolgt, die Innenentwicklung von Städten und Gemeinden durch eine Vereinfachung und Beschleunigung des Bau- und Planungsrechts zu stärken und auf diese Weise gezielt zur Verminderung der Flächeninanspruchnahme und zur Erleichterung wichtiger Investitionsvorhaben beizutragen. Das unter hohem Zeitdruck vorbereitete Gesetz wurde auch im Bundestag beschleunigt behandelt und in 2. und 3. Lesung am 9. November 2006 verabschiedet. Soweit der Bundesrat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2006 auf die Anrufung des Vermittlungsausschusses verzichtet, tritt das Gesetz am 1. Januar 2007 in Kraft.

Um so wichtiger ist es, dass wie bei früheren Gesetzgebungsvorhaben, die das Städtebaurecht betreffen, auch bei dieser Novelle das Difu im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Praxistest des Gesetzesentwurfs mit sechs Städten (Bocholt, Bochum, Forst, Freising, Leipzig, Reutlingen) durchgeführt hat. Die Ergebnisse dieses Praxistests wurden am 25. Oktober 2006 dem Ausschuss des Deutschen Bundestages für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgestellt und stießen hier auf großes Interesse. Peter Götz, langjähriges Mitglied des Ausschusses, verwies auf die besondere Bedeutung, die solche Praxistests für die parlamentarische Beratung haben und kündigte an, dass die Empfehlungen aus dem Praxistest Anlass zu Änderungsanträgen aus den Fraktionen geben würden.

Der neue Bebauungsplan der Innenentwicklung

Kernpunkt des Gesetzes ist die Reduzierung der Verfahrensanforderungen für Bebauungspläne, die der Wiedernutzbarmachung von Flächen, der Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung dienen (Bebauungspläne der Innenentwicklung). Für diese Bebauungspläne wird ein beschleunigtes Verfahren ermöglicht, das im Wesentlichen dem für geringfügige Planänderungen schon immer möglichen vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB entspricht. Ergänzend hierzu soll bei Bebauungsplänen, die im Widerspruch zu den

Darstellungen des geltenden Flächennutzungsplans stehen, auf die bislang erforderliche parallel durchzuführende Änderung des Flächennutzungsplans verzichtet werden können und die Anpassung des Flächennutzungsplans nachträglich im Wege einer schlichten Berichtigung erfolgen. Die damit eröffnete Verfahrensbeschleunigung ist lediglich formaler Art. Sie entlastet nicht von dem Erfordernis, dass der Bebauungsplan die städtebauliche Entwicklung insgesamt nicht beeinträchtigen darf. Schließlich sollen Bebauungspläne der Innenentwicklung auch dadurch entlastet werden, dass ein Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft hier grundsätzlich nicht erforderlich sein soll.

Beschleunigende Effekte werden nach den Ergebnissen des Praxistest vor allem aus den folgenden drei Gründen erwartet:

- Verzicht auf die Durchführung einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung,
- Verzicht auf die parallele Durchführung eines Verfahrens zur Änderung des Flächennutzungsplans, soweit der Bebauungsplan den Darstellungen des Flächennutzungsplans widerspricht,
- Eröffnung der Möglichkeit, ein Vorhaben nach § 33 Abs. 3 BauGB vor Durchführung der öffentlichen Auslegung zu genehmigen, soweit die weiteren Voraussetzungen dieser Vorschrift gegeben sind.

Die am Praxistest beteiligten Städte haben entsprechend ihrer spezifischen Verwaltungspraxis und entsprechend den unterschiedlichen administrativen Rahmenbedingungen die Bedeutung der einzelnen Verfahrenserleichterungen unterschiedlich bewertet. Grundsätzlich wurde aber von allen Städten festgestellt, dass das neue Verfahren die Verfahrensdauer erheblich verkürzen kann. So wurde z.B. in Leipzig festgestellt, dass der Zeitvorteil im Einzelfall bis zu 35 Wochen betragen kann. In Bocholt wurde dieser maximale Zeitgewinn auf 18 Wochen geschätzt. Hinzuweisen ist allerdings darauf, dass diese Zeitersparnis nur in solchen Fällen erreicht wird, in denen sämtliche Verfahrenserleichterungen des beschleunigten Verfahrens auch genutzt werden können. In den meisten Fällen dürfte sich ein Zeitvorteil lediglich daraus ergeben, dass keine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden muss.

Keine förmliche Umweltprüfung erforderlich

Im beschleunigten Verfahren soll auch auf die Durchführung einer förmlichen Umweltprüfung verzichtet werden. Damit entfällt auch die Verpflichtung zur Erstellung eines Umweltberichts, einer zusammenfassenden Erklärung sowie zur Durchführung von Monitoringmaßnahmen. Auch entfällt die Pflicht zur frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Diese Entlastung darf, worauf auch die am Praxistest beteiligten Städte deutlich hinwiesen, nicht dahingehend missverstanden werden, dass die Auswirkung auf die Umwelt bei der Planung unberücksichtigt bleiben dürfen. An dieser Stelle aus dem Abwägungsgebot ergebenden Verpflichtung ändert sich nichts, so dass bei entsprechender Sachlage weiterhin Fachgutachten zu Umweltauswirkungen und Umweltgefahren z.B. im Bereich des Verkehrslärms, der Altlast etc. erforderlich sein können. Der entlastende Faktor liegt also allein darin begründet, dass die formalen Anforderungen, die mit der förmlichen Umweltprüfung verbunden sind, entfallen. Für die Großstädte scheint dies, nach den Ergebnissen des Praxistests, nicht in gleicher Weise entlastende Wirkung zu entfalten, wie in den kleineren Städten.

Ausgleich für Eingriffe in die Natur und Landschaft nicht erforderlich

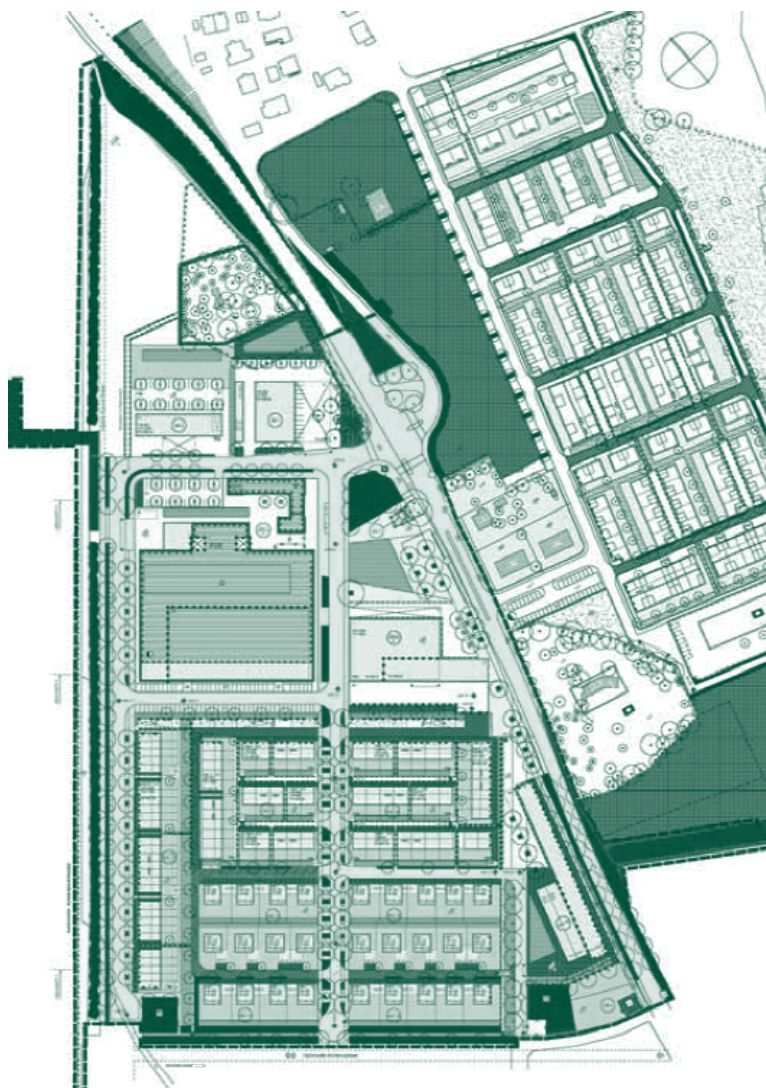
Unterschiedlich bewerteten die Praxisteststädte die Regelung, dass ein Ausgleich für Eingriffe in die Natur und Landschaft bei Bebauungsplänen der Innenentwicklung nicht erforderlich ist, soweit die in dem Bebauungsplan festgesetzte Grundfläche 20 000 Quadratmeter nicht überschreitet. Dabei wurde einerseits darauf hingewiesen, dass der geplanten Regelung eine gewisse Kostenreduzierung erreicht werden könne, die allerdings nicht überbewertet werden dürfe. Der eigentliche Vorteil läge in der Beseitigung einer „mentalen“ Hemmschwelle für Investoren und Kommunalpolitiker. Dem wurde entgegen gehalten, dass in Einzelfällen auch wertvolle ökologische Bereiche durch Bebauungspläne der Innenentwicklung beseitigt werden könnten, ohne dass hierfür ein angemessener Ausgleich in die planerische Abwägung eingestellt werden muss. Dies könne im Einzelfall zu einer Schwächung der städtebaulichen und ökologischen Qualität führen. Zudem entfalle die Verpflichtung, dass der Vorhabenträger oder Grundstückseigentümer die Ausgleichsmaßnahmen auf seine Kosten durchführen muss oder die der Gemeinde für die Durchführung entstehenden Kosten ersetzen muss.

Diese Verpflichtung haben viele Städte auch zur Verbesserung der ökologischen Qualität genutzt.

Wann handelt es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung?

Als Bebauungspläne der Innenentwicklung werden nach der geplanten Regelung solche Bebauungspläne verstanden, die der Wiedernutzbarmachung von Brachen, der Nachverdichtung oder sonstigen Maßnahmen der Innenentwicklung dienen. Mit dieser Definition orientiert sich der Gesetzestext an der bereits in der Bodenschutzklausel (§ 1a Abs. 2 BauGB) gewählten Formulierung. Erfasst werden sollen nicht nur Bebauungspläne für Gebiete, die bereits als im Zusammenhang bebauter Ortsteile nach § 34 BauGB bebaubar sind. Darüber hinaus soll auch die Einbeziehung von bislang nach § 34 BauGB nicht bebaubare Flächen innerhalb des Siedlungskörpers im beschleunigten Verfahren möglich sein. Auch soll die Arrondierung des vorhandenen Siedlungskörpers als sonstige Maßnahme der Innenentwicklung behandelt werden. Im Praxistest wurden die Grenzen des Anwendungsbereichs anhand zahlreicher praktischer Fallbeispiele diskutiert und dabei festgestellt,

Revitalisierung des Schlüterareals, Freising





dass mit dem Kriterium der „Arrondierung“ ein praktikabler Weg besteht, den Anwendungsbereich gegenüber Außenentwicklungen abzugrenzen.

Keine besonderen Probleme sahen die Praxistestteilnehmer darin, dass der Anwendungsbereich für das neue Verfahren durch zwei Größenwerte begrenzt wird. Das Verfahren ist grundsätzlich anwendbar, wenn die nach dem Bebauungsplan zulässige Grundfläche insgesamt weniger als 20 000 Quadratmeter beträgt, wobei die Grundflächen mehrerer Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, mizurechnen sind. Bei 20 000 Quadratmetern bis weniger als 70 000 Quadratmetern zulässiger Grundfläche kann das vereinfachte Verfahren nur zur Anwendung kommen, wenn auf Grund einer überschlägigen Prüfung die Einschätzung erlangt wird, dass der Bebauungsplan voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen hat, die nach § 2 Abs. 4 Satz 4 in der Abwägung zu berücksichtigen wären (Vorprüfung des Einzelfalls). Bei dieser Prüfung sind entsprechend den EU-rechtlichen Vorgaben bestimmte Kriterien zu berücksichtigen, die das Gesetz in einer Anlage 2 regelt. Zudem sind die Behörden und sonstigen Träger öf-

fentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden können, an der Vorprüfung des Einzelfalls zu beteiligen. Diese zweite Variante mit Vorprüfung dürfte nach Einschätzung der meisten am Praxistest beteiligten Städte eher selten zum Tragen kommen.

Monatsfrist für die Beurteilung der planungsrechtlichen Zulässigkeit von Vorhaben wird abgelehnt

Der Gesetzentwurf sah auch vor, dass ein Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplans der Innenentwicklung nur innerhalb eines Monats nach Antragstellung aus Gründen der planungsrechtlichen Zulässigkeit abgelehnt werden kann. Diese Regelung, die wurde im Praxistest deutlich, führt im Ergebnis nicht zu einer Beschleunigung der Zulassungsverfahren, sondern kann insbesondere in komplizierten Fällen zu Verzögerung führen, wenn Genehmigungsbehörden gezwungen sind, Bauanträge vorsorglich abzulehnen, falls eine Klärung strittiger Fragen nicht innerhalb der Monatsfrist erreicht werden kann. Der Bundestag hat diese Bewertung aus dem Praxistest zum Anlass genommen, die kritisierte Regelung zu streichen.

Erhalt oder Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche

Eingeführt werden soll in § 9 Abs. 2a BauGB die Möglichkeit, zur Erhaltung oder Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche, auch im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung und der Innenentwicklung der Gemeinden, in einem Bebauungsplan festzusetzen, dass nur bestimmte Arten der nach § 34 Abs. 1 und 2 zulässigen baulichen Nutzung zulässig oder nicht zulässig sind oder nur ausnahmsweise zugelassen werden können. Mit dieser Vorschrift soll, wie bereits mit der letzten BauGB-Novelle eingeführte Regelung im Bereich der Zulässigkeitsvorschriften ergänzt werden. Die Städte erhalten hiermit ein wirksames planerisches Steuerungsinstrument, das die Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in den 34er-Bereichen zur Sicherung der zentralen Versorgungsbereiche erheblich erleichtern dürfte. Sehr deutlich wird allerdings auch durch die explizite Erwähnung im Gesetzestext, dass städtebauliche Entwicklungskonzepte wie insbesondere Zentrenkonzepte und Einzelhandelskonzepte für diese Bebauungspläne in der Regel zwar nicht in rechtlicher Hinsicht, aber zumindest faktisch eine unverzichtbare Grundlage sein werden.

Weitere geplante Änderungen

In Reaktion auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und der Obergerichte wird auch die Regelung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan (§ 12 BauGB) ergänzt. Ziel dieser Änderung ist es, die Flexibilität dieses besonderen Instruments in einer den praktischen Erfordernissen genügenden Weise zu gewährleisten. Dies bedeutet, dass in Zukunft in einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan eine bauliche oder sonstige Nutzung auch lediglich allgemein festgesetzt werden darf, soweit zugleich festgesetzt wird, dass nur solche Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet hat.

Ebenfalls der Erleichterung der Innenentwicklung soll die Erweiterung des Anwendungsbereiches des mit dem EAG Bau 2004 eingeführten § 34 Abs. 3a dienen. Diese Vorschrift soll nun auch bei Vorhaben zur Anwendung kommen können, die die Änderungen und Erneuerung einer zulässigerweise errichteten baulichen Anlage zu Wohnzweck zum Gegenstand haben und damit den Gestaltungsspielraum für die Zulassung von Vorhaben im unbepflanzten Innenbereich maßvoll erweitern. Während ein Teil der am Praxistest beteiligten Städte die mit dem Gesetzentwurf beabsichtigte

Ausklammerung von Fällen der Nutzungsänderung bedauerte, hielt der andere Teil der Städte diese gerade für erforderlich.

Auch bei den Planerhaltungsvorschriften gibt es Änderungen. Vorgesehen ist bei § 214 eine spezielle Regelung, die die Beachtlichkeit bzw. Unbeachtlichkeit von Fehlern im Zusammenhang mit der Beurteilung der Anwendungsvoraussetzungen für den Bebauungsplan der Innenentwicklung betrifft. In die bereits mit der EAG Bau-Novelle 2004 vorgenommene Änderung bei den Rügefristen in § 215 wird nochmals modifiziert. Die Rügefristen werden entsprechend der Antragsfrist für den Normenkontrollantrag nach § 47 VwGO auf ein Jahr verkürzt. In der VwGO findet sich dann noch eine Regelung, der zufolge ein Normenkontrollantrag gegen ein Bebauungsplan unzulässig ist, soweit die den Antrag stellende Person Einwendungen geltend macht, die sie im Rahmen der öffentlichen Auslegung oder im Rahmen der Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit nicht oder verspätet geltend gemacht hat, aber hätte geltend machen können. Diese Präklusionswirkung setzt allerdings voraus, dass in der öffentlichen Bekanntmachung zur Beteiligung auf diese Rechtsfolgen hingewiesen worden ist.

Schließlich ist auch auf die mit einer Änderung des § 154 BauGB eröffnete Erleichterung für die Abrechnung von Sanierungsmaßnahmen und städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen. Diese Neuregelung war allerdings nicht Gegenstand des Praxistests.

Difu hilft bei der Umsetzung in die Praxis

Eine ausführliche Darstellung der Ergebnisse des Praxistests ist auf der Homepage des Deutschen Instituts für Urbanistik (<http://edoc.difu.de/orlis/DF10649.pdf>) im Volltext abrufbar. Das Difu wird zudem aufbauend auf den Praxistest Anfang des Jahres 2007 Seminar zur Einführung in die neuen Regelungen anbieten. Die Veranstaltungen werden am 30. Januar 2007 in Berlin, am 13. Februar 2007 in Düsseldorf und am 27. Februar 2007 in München, hier in Kooperation mit dem Bayerischen Gemeindetag, stattfinden. Schließlich wird Anfang 2007 die 3. grundlegend überarbeitete Auflage der Difu-Arbeitshilfe „Das Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen“ von Marie-Luis Wallraven-Lindl und Anton Strunz erscheinen, die bereits die neuen Verfahren behandelt und wichtige praktische Tipps und weiterführende Hinweise enthalten wird.

Weitere Informationen:

PD Dr. Arno Bunzel
Telefon: 030/39001-238
E-Mail: bunzel@difu.de

Download:
<http://edoc.difu.de/orlis/DF10649.pdf>

Neue Qualitäten im Städtebau durch Gender Mainstreaming

Ergebnisse des ExWoSt-Modellvorhabens „Gender Mainstreaming im Städtebau“

Gender Mainstreaming (GM) soll die Perspektive der Gleichstellung der Geschlechter in alle Politikbereiche und (politischen) Aktivitäten integrieren – damit müssen auch die unterschiedlichen Lebenssituationen sowie Bedürfnisse von Frauen und Männern im Städtebau berücksichtigt werden. Um diesen Weg für die Praxis leichter begehbar zu machen, wurde vom Deutschen Institut für Urbanistik gemeinsam mit den Planungsbüros „Büro für integrierte Planung“ aus Berlin und „plan-werkStadt“ aus Bremen von 2003 bis Mitte 2006 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) das Vorhaben des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) „Gender Mainstreaming im Städtebau“ durchgeführt. Das abschließend veröffentlichte Werkstatt-Praxis-Heft und die Online-Publikation des Endberichts sind auf der Homepage des BBR zu finden: www.bbr.bund.de. Zudem wird das Difu in Kürze eine Arbeitshilfe zur Umsetzung von Gender Mainstreaming (GM) in der Bauleitplanung veröffentlichen.

Die Ergebnisse des Modellvorhabens zeigen konkrete Wege zur Umsetzung des Abwägungstatbestandes „Chancengleichheit“ auf. Dabei sehen die beteiligten Kommunen in GM einen deutlichen Qualitätsgewinn von Planungsprozessen und -inhalten und beschleunigen „gegenderten“ Planverfahren höhere Effektivität. Gender Mainstreaming führt zu einer inhaltlichen und prozessualen Qualifizierung von Planungsprozessen. Durch konzeptionelle Klarheit, nachvollziehbare und überprüfbare Planungsentscheidungen, durch einen umfassenden Abgleich der Interessen und durch bessere Verfahren der Nutzerbeteiligung kann ein Qualitätsgewinn für den Städtebau und die gebaute Umwelt erzielt werden. Insbesondere die Erfassung der Bedürfnisse der Nutzer, also ein genaues Nachschauen und Nachfragen und eine transparentere Interessenabwägung, erhöhen die Passgenauigkeit und damit den effektiveren Mitteleinsatz in der räumlichen Planung. Folgende Erfolgskriterien wurden herausgearbeitet:

Fordern und fördern

Die Förderung von Gender Mainstreaming einerseits, aber auch die konkrete Forderung nach ihrer Umsetzung andererseits durch eine Verankerung in verbindlichen Regelwerken und Fördermittelinstrumenten stellt eine notwendige Rahmenbedingung für die erfolgreiche Umsetzung von Gender Mainstreaming dar.

Überzeugte und konsequent handelnde Führungskräfte (Top-down)

Engagierte Führungskräfte sind im Rahmen des Top-down-Ansatzes notwendig, um Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten eindeutig zu regeln, stringente Strukturen aufzubauen und umzusetzen, notwendige Ressourcen zuzusichern, die kontinuierliche Erfolgskontrolle durchzuführen und weitere Mitarbeiter in der Verwaltung, aus der Politik und Öffentlichkeit für das Thema zu motivieren.

Engagierte und kompetente Akteure in der Verwaltung und als externe Auftragnehmer (Bottom-up)

Die an den Prozessen Beteiligten tragen durch ein hohes Maß an Eigenverantwortlichkeit und Steuerungskompetenz wesentlich dazu bei, Gender-Aspekte in die Prozesse zu integrieren. Durch den Bottom-up-Ansatz erhält der Top-down-Ansatz die erforderliche Ergänzung.

Definition politischer und projektbezogener Ziele

Ohne eine detaillierte Festlegung von Zielen, die mit der Umsetzung von Gender Mainstreaming erreicht werden sollen, können die mit der Gleichstellungsstrategie verbundenen politischen Ziele ins Leere laufen. Notwendig ist deshalb ein komplexer Prozess der Zielfindung und -formulierung.

Funktionierendes geschlechterdifferenziertes Datenmanagement

Ein konsequentes geschlechterdifferenziertes Datenmanagement ist erforderlich, um die im Vorfeld der Planung notwendige Bestandsanalyse durchführen zu können.

Systematisch organisierte Planungsprozesse

Eine Durchführung von geschlechterdifferenzierter Bestandsanalyse, Zielfestlegung, Maßnahmeplanung, Umsetzung und Erfolgskontrolle und eine damit verknüpfte systematische Verwaltungsorganisation sind notwendige Grundlagen der Umsetzung von Gender Mainstreaming.

Dokumentation des Gender-Prozesses

Eine ausführliche Aufbereitung des Umsetzungsprozesses ist erforderlich, um nachvollziehbare und beispielgebende Anregungen für die Prozessgestaltung und Durchführung weiterer Gender-Planungen zu vermitteln.

Vermittlung von Gender-Wissen und -Kompetenzen

Einer erfolgreichen Verknüpfung von Gender- und Fachwissen sowie der Vermittlung von fachlich konkretem Gender-Wissen ist eine wichtige Bedeutung zuzumessen. Diese Vermittlung im Themenfeld Städtebau kann

nicht allein über allgemeine Gender-Trainings, sondern sollte über fachbezogene Fortbildungen erfolgen, die an den konkreten Arbeitsanforderungen anknüpfen. Neben der fachlichen Kompetenz externer Gender-Berater sind allgemein nutzbare Arbeitshilfen hilfreich, wie sie unter anderem im Rahmen des vorliegenden ExWoSt-Vorhabens erarbeitet wurden.

Gender Mainstreaming benötigt als ein umfassender kommunaler Lernprozess vor allem die Formulierung politischer Ziele und einen langen Atem. Es ist davon auszugehen, dass eine dauerhafte Umsetzung dieser Querschnittsstrategie, vergleichbar mit der Nachhaltigkeitsstrategie, nicht von heute auf morgen gelingen wird und ohne Anreize des Bundes in den Routinen der Verwaltungen unterzugehen droht. Werden aber die Hürden einer anfänglichen Auseinandersetzung mit der neuen Gleichstellungsstrategie gemeistert, kann Gender Mainstreaming zu einem qualitativ vollen kommunalen Städtebau führen.

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

Download:
www.bbr.bund.de

36. Interkommunaler Erfahrungsaustausch zur Stadterneuerung und Sozialplanung in Dortmund

Im Jahre 1971 trat ergänzend zum Bundesbaugesetz (BBauG 1960) das Städtebauförderungsgesetz (StBauFG) – mittlerweile mehrfach novelliert sowie im Gesetzeswerk „Baugesetzbuch“ zusammengeführt – in Kraft. Seither sind Stadterneuerung, Stadt-sanierung, Stadtumbau wie auch Sozialplanung festverankerte Bestandteile des planerischen kommunalen Handelns.

Die Veranstaltungsserie des „Interkommunalen Erfahrungsaustauschs zur Stadterneuerung und Sozialplanung“ wurde im Frühjahr 1973 als Reaktion auf die drängenden kommunalen Herausforderungen ins Leben gerufen. Die Teilnehmer eines gleichnamigen Difu-Seminars im Mai 1973 – in dessen Mittelpunkt ein Planspiel zum Ablauf eines städtebaulichen Sanierungsvorhabens stand – verabredeten zum Ende des Seminars, sich in Zukunft reihum in ihre Städte einzuladen. Sie wollten vor Ort die Probleme,

Erfolge und Strategien der Stadterneuerung in ihren Kommunen vorstellen und im Kollegenkreis diskutieren.

Damit war der Erfahrungsaustausch, an dem seither viele Praktiker der Stadterneuerung aus Städten und Gemeinden des gesamten Bundesgebiets teilgenommen und mitgearbeitet haben, geboren. Nach dem ersten Treffen – bereits Ende 1973 in Bremen durchgeführt –, erfolgten jährliche Treffen in deutschen Kommunen sowie zwei außerordentliche Tagungen in Frankreich und in Italien. Der 20. Erfahrungsaustausch im Jahr 1990 in Berlin wurde als Jubiläumstreffen mit einer Fachtagung zur Stadterneuerung verbunden. Erstmals erweiterte sich der Teilnehmerkreis um Kollegen aus der ehemaligen DDR und Ostberlin. Seitdem werden die Veranstaltungen abwechselnd in Städten der neuen und der alten Bundesländer durchgeführt. Der Erfahrungsaustausch steht allen

Foto: Wolf-Christian Strauss





Fotos: Wolf-Christian Strauss

Interessierten – selbstverständlich nicht nur aus den Kommunalverwaltungen – offen.

Der 36. Erfahrungsaustausch fand in diesem Jahr vom 17. bis 19. Mai in Dortmund statt. Stadterneuerung und Stadt(teil)entwicklung unterliegen dort Rahmenbedingungen, die durch einen anhaltenden ökonomischen und technologischen Strukturwandel gekennzeichnet sind, der zwar erhebliche Anpassungsprobleme mit sich bringt, aber auch neue Chancen eröffnet. Die Stadt Dortmund reagiert hierauf mit unterschiedlichen Strategien der Aufwertung, Revitalisierung, Modernisierung und Bestandssicherung.

An drei räumlichen Beispielen wurden unter anderem Fragen der Revitalisierung, der Leerstandsbekämpfung, der Qualifizierung der öffentlichen Räume und stadträumlichen Qualitäten, der sozialen Stadterneuerung, der Förderung der lokalen Ökonomie, des Quartiermanagements, der Umnutzung denkmalgeschützter Gebäude, der Rückgewinnung von Landschaft, der Erschließung und Integration von ehemaligen Montanstandorten sowie Ansätze zur Verstetigung und Nachhaltigkeit thematisiert und diskutiert. Gastgeber Dortmund führte die Teilnehmer zu Besichtigungen von konkreten Projekten in das innerstädtische „Brückstraßenviertel“, in das URBAN II- und Soziale-Stadt-Programmgebiet „Nordstadt“ und zum Großprojekt „Zukunftsstandort PHOENIX“, einem ehemaligen Standort der Stahlindustrie. Zentrales Thema des Abschlusspodiums am Freitag war unter dem Titel „Neue strategische Partnerschaften in Stadterneuerung und Stadtumbau“ die veränderte Rollenenteilung zwischen öffentlicher Verwaltung und privaten Akteuren, das die rund 110 Teilnehmer sehr engagiert diskutierten.

Seit 1993 führten Heidede Becker und Robert Sander als Organisatoren des Erfahrungsaustausches durch die Veranstaltungen. Für beide war die Dortmunder Veranstaltung die letzte, die sie für das Difu organisierten und moderierten, denn Mitte 2006 beendete Heidede Becker ihre Arbeit am Institut und Anfang 2007 wird Robert Sander das Difu verlassen und ebenfalls in den Ruhestand zu wechseln. So gab es zum Abschluss des diesjährigen Erfahrungsaustauschs noch eine Überraschung: mit einer sehr bewegenden Rede dankte Günter Pötschke (Frankfurt/Main) im Namen aller Teilnehmer dieses und der vergangenen Jahre Heidede Becker und Robert Sander für die langen Jahre der engen Zusammenarbeit. Man werde sie vermissen, daher wäre es sehr gut, wenn man sie auf einem der nächsten Erfahrungsaustauschtreffen als Gäste wieder willkommen heißen könne. Mit dem kommenden 37. Erfahrungsaustausch zur Stadterneuerung wird der Stafelstab an die neuen Organisatoren Ulrike Meyer und Wolf-Christian Strauss weitergereicht.

Gastgeber des 37. Erfahrungsaustauschs wird von 9. bis 11. Mai 2007 die Stadt Jena sein. Als zentrales Thema ist der Jenaer Stadtumbau geplant und die Fragestellung, welche Rolle in der Stadtentwicklung dabei die demografische Entwicklung, weiche Standortfaktoren und Kultur als Anker spielen.



Robert Sander und Heidede Becker

Weitere Informationen:

Dipl.-Ing. Ulrike Meyer
Telefon: 030/39001-270
E-Mail: meyer@difu.de

Dipl.-Ing.
Wolf-Christian Strauss
Telefon: 030/39001-296
E-Mail: strauss@difu.de

Preise für bürgerschaftliches Engagement verliehen



In einer Dialogveranstaltung am 10. und 11. Oktober 2006 erörterten der Rat für Nachhaltige Entwicklung und das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) Resonanz, Potenziale und Grenzen der Bundesaktion „Bürger initiieren Nachhaltigkeit“ (BIN).

Die Bundesaktion BIN zielt darauf ab, die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie mit lokalen und regionalen Aktivitäten zu verknüpfen und zivilgesellschaftliches Engagement für eine nachhaltige Kommunalentwicklung anzustoßen. Die Teilnehmer zogen auf der Veranstaltung eine erste Zwischenbilanz des vom Rat für Nachhaltige Entwicklung angelegten und vom Difu inhaltlich betreuten Förderprogramms. In diesem Rahmen wurde von den Teilnehmern ein Memorandum zur Stärkung des zivilgesellschaftlichen Engagements für eine nachhaltige Kommunalentwicklung verabschiedet.

Der Memorandums-Entwurf entstand am 10. Oktober in einem Workshop von Vertretern der bisher geförderten Projekte, der Auswahljury und der beteiligten Kommunen und Bundesländer. Am Folgetag war er Gegenstand der Diskussion in einem größeren Teilnehmerkreis mit Vertretern der zivilgesellschaftlichen Initiativen und Verbände, aus der Bundesregierung, dem Deutschen Bundestag sowie aus der Wissenschaft.

Insgesamt wurde BIN als fortsetzenswerte, da spartenübergreifende und unbürokratische Fördermaßnahme bewertet, die eine neue Kommunikationslinie zwischen Bund und lokaler Ebene etabliert. Besonders hervorgehoben wurde das Erschließen neuer Kooperationsmöglichkeiten auf regionaler Ebene durch die Wertschätzung der Bundesregierung. Für eine Weiterentwicklung des Fördergedankens wurden unter anderem

Vorschläge zur Vernetzung der BIN-Projekte untereinander, zur Beteiligung der Bundesländer sowie zur stärkeren Beteiligung des ländlichen Raums formuliert.

Während eines Abendempfangs wurde das Memorandum in Anwesenheit von Hermann Graf Hatzfeldt, Mitglied des Rates für Nachhaltige Entwicklung, vorgestellt. Hatzfeldt bedankte sich für den intensiven Gedankenaustausch und für die von den Projekten ausgesandten Impulse; der Rat werde nun zusammen mit den politisch Verantwortlichen in der Bundesregierung daran gehen, die Empfehlungen des Memorandums konstruktiv zu diskutieren. Im Anschluss zeichnete Prof. Dr. Heinrich Mäding, Vorsitzender der BIN-Auswahljury, die Projekte der zweiten Förderrunde öffentlich aus.

Weitere Informationen:

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

Dipl.-Ing. Cornelia Rösler
Telefon: 0221/340308-18
E-Mail: roesler@difu.de

Das Memorandum kann von der Web-Page des Projekts heruntergeladen werden <http://www.bund-bin.de/download/DF10682.pdf>. Die Arbeit der bisher geförderten Projekte ist dokumentiert unter <http://www.bund/bin.de/projekte/index.phtml>.

Foto: Wolf-Christian Strauss



Zuwanderer in der Stadt – Perspektiven sozialräumlicher Integration



Weitere Infos zum Projekt:
www.difu.de/publikationen/difu-berichte/1_04/artikel07.shtml
sowie
www.schader-stiftung.de/wohn-wandel.

Am 28. und 29. September 2006 fand mit einem Ergebniskongress das Forschungsprojekt „Zuwanderer in der Stadt“ seinen Abschluss. Im Mittelpunkt des im Januar 2004 gestarteten Projekts stand die Frage, wie die Integration vor Ort gelingen kann. Wie kann in Stadtteilen mit hohem Zuwandereranteil soziale Stabilität erreicht werden? Was können Kommunen und Wohnungsunternehmen tun, um zur sozialen und räumlichen Integration der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen beizutragen?

Die Federführung des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Forschungsprojekts lag bei der Schader-Stiftung und die wissenschaftliche Begleitung beim Deutschen Institut für Urbanistik und dem Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung an der Ruhr-Universität Bochum. Das Projekt umfasste zwei „Projektsäulen“: ein Expertenforum, dem neben dem Deutschen Städtetag und dem Bundesverband deut-

scher Wohnungs- und Immobilienunternehmen (GdW) Wissenschaftler und Praxisvertreter aus Kommunen und Wohnungsunternehmen angehörten. Das Forum erarbeitete Empfehlungen zur stadträumlichen Integrationspolitik. Die zweite Säule bestand aus einem Praxis-Netzwerk von acht Städten, in denen die Empfehlungen, an den örtlichen Bedürfnissen orientiert, auf ihre Umsetzbarkeit hin zu erproben und weiter zu entwickeln waren. Die zentrale Frage der Empfehlungen lautete: Wie kann Integration trotz sozialräumlicher Segregation gelingen und welche Handlungsfelder und Maßnahmen sind zu bearbeiten, um die Integration von Zuwanderern vor Ort zu fördern und das Miteinander der Menschen in den Wohngebieten positiv zu gestalten?

Aus Sicht der Experten haben mit dem Wegfall von Instrumenten zur Steuerung sozialräumlicher Entwicklungen in den Kommunen (beispielsweise abnehmende Belegungsrechte im sozialen Wohnungsbau) und dem Faktor Arbeit als Integrationsfaktor vor allem die Integration vor Ort sowie die Handlungsfelder „Bildung und Spracherwerb“, „Migrantenökonomie“ und „Partizipationsmöglichkeiten“ an Bedeutung gewonnen.

Die Schwerpunktsetzung auf diese drei Handlungsfelder wurde, so ergab die wissenschaftliche Begleitung der Umsetzung der Empfehlung des Expertenforums, von den beteiligten Städten (Berlin, Essen, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Mannheim, München, Nürnberg) weitgehend mitgetragen, nicht jedoch die Prämisse, dass stadträumliche Segregation nicht zu beeinflussen ist. Für einige Kommunen und Wohnungsunternehmen ist die ethnische und soziale Mischung weiterhin städtebauliches Leitbild, es wird davon ausgegangen, dass einer Konzentration von ethnischen und sozioökonomisch benachteiligten Bevölkerungsgruppen wirksam entgegengewirkt werden kann.

Zum Transfer- und Umsetzungsprozess der Empfehlungen lässt sich zusammenfassend Folgendes sagen: Die Steuerung des Transfer- und Umsetzungsprozesses erfolgte in den beteiligten Städten hauptsächlich durch die Kommunalverwaltungen, der Prozess lief dann besonders gut, wenn sich auch die Politik für das Thema Integration einsetzte. Die Intention des Projekts, eine Kooperation

zwischen Kommunen und Wohnungsunternehmen zu intensivieren, konnte auf der Steuerungsebene nur dort erreicht werden, wo sich die Wohnungsunternehmen im Eigentum der Länder oder Kommunen befanden. Ein inhaltlicher Konsens mit den Empfehlungen beförderte die Bereitschaft der Akteure auf allen Ebenen, sich am Transfer- und Umsetzungsprozess zu beteiligen. Die Einbindung von Zuwanderern erwies sich – auch auf der konkreten Projektebene – als schwierig. Positiv auf den Umsetzungsprozess und die Entwicklung von Maßnahmen wirkten sich Aufgeschlossenheit der Akteure für das Thema Integration/Relevanz für das eigene Arbeitsfeld und ein damit verbundenes Engagement sowie Einbindung und Kompetenz der Akteure aus. Vorhandene Vernetzungsstrukturen und personelle und finanzielle Ressourcen, zum Teil aus anderen Förderprogrammen wie dem Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ förderten die Umsetzung von Maßnahmen.

Dass Integration und Segregation umstrittene Themen sind, zeigte sich auch durch verschiedene Beiträge zum Kongress, in dessen Rahmen Foren zu Bildung und Sprachförde-

rung, zu ethnischer Ökonomie, zu Partizipation und lokale Netzwerke, zu Handlungsansätzen in der Wohnungswirtschaft, zu Stadtteilkultur und zu kommunalen Handlungsmöglichkeiten stattfanden. Deutlich wurde aber auch, dass Integration eine der großen politischen und gesellschaftlichen Herausforderungen der nächsten Jahre ist, die von Bund, Ländern und vor allem den Kommunen gemeinsam zu bewältigen sein wird.

Zum Kongress gab es eine Begleitausstellung, in der die integrationspolitischen Handlungsansätze der beteiligten Städte und ausgewählte Gute-Praxis-Beispiele dargestellt sind und die als Wanderausstellung den Kommunen von der Schader-Stiftung zur Verfügung gestellt wird.

Die Ergebnisse der Begleitforschung zum Projekt werden im Frühjahr 2007 zusammen mit einer Dokumentation des Kongresses von der Schader-Stiftung publiziert, eine Sammlung von Guten-Praxis-Beispielen lag schon zum Kongress vor und kann ebenfalls bei der Schader-Stiftung angefordert werden.

Kommunalwissenschaftliche Prämienauschreibung 2006

Für acht Wissenschaftler hat sich die Forschungsarbeit im doppelten Sinne gelohnt: Sie werden von der „Stiftung der deutschen Städte, Gemeinden und Kreise zur Förderung der Kommunalwissenschaften“ mit einer Prämie dafür belohnt, dass ihre Arbeiten besonders wertvolle wissenschaftliche Erkenntnisse für die Praxis der kommunalen Selbstverwaltung vermitteln. Die eingereichten Arbeiten wurden durch Experten des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu), Berlin, begutachtet. Die Prämie wird jährlich in Verbindung mit der Carl und Anneliese Goerdeler-Stiftung vergeben.

Folgende Wissenschaftler erhalten mit der Auszeichnung eine Prämie in Höhe von je 1.000,- Euro:

- Dr. Frank Lohse aus Dresden, geb. in Karl-Marx-Stadt/Chemnitz, „Kommunale Aufgaben, Kommunaler Finanzausgleich und Konnexitätsprinzip“, rechtswissenschaftliche Dissertation, Universität Leipzig 2005 (Carl-Goerdeler-Preis).
- Dr. Marion Reiser aus Halle, geb. in Bruchsal, „Zwischen Ehrenamt und Berufspolitik: Professionalisierung der Kommunalpolitik in deutschen Großstädten“, sozialwissenschaftliche Dissertation, Universität Göttingen 2005 (Carl-Goerdeler-Preis).
- Dr. Ralf Gutfleisch aus Frankfurt am Main, geb. in Heidelberg, „Sozialräumliche Differenzierung und Typisierung städtischer Räume – Ein Methodenvergleich am Beispiel der Stadt Frankfurt am Main“, philosophische Dissertation, Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main 2005.
- Dr. Christiane Mattiesson aus Wetter, geb. in Wuppertal, „Die Rationalisierung des Menschen. Zu den Architekturkonzeptio-

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

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

<http://www.schader-stiftung.de>

Prämienauschreibung
Regina Haschke
Straße des 17. Juni 112,
10623 Berlin
Telefon: 030/39001-215/-0,
Telefax: 030/39001-216/-100
E-Mail: haschke@difu.de
Internet: <http://www.difu.de>

Für die zurzeit laufende Ausschreibung können noch bis zum 31. Januar 2007 Arbeiten beim Deutschen Institut für Urbanistik eingereicht werden. Ein Informationstext darüber kann im Internet eingesehen oder per Fax/Post angefordert werden www.difu.de/presse/060925.shtml.



Freude bei der Berliner Preisträgerin Ricarda Pätzold. Sie erhielt Urkunde und Prämie von Difu-Institutsleiter Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann

nen der ersten deutschen Arbeitsämter zwischen 1890 und 1945“, philosophische Dissertation, Hochschule für Bildende Künste Braunschweig 2005.

- Dr. Markus Blocher aus Ludwigsburg, geb. in Stuttgart, „Der Markttest – ein Instrument zur Inwettbewerbsetzung kommunaler Inhouseleistungen? Anforderungen an einen funktionsfähigen marktlichen Wettbewerbsansatz für kommunale Inhousebetriebe in Deutschland“, sozialwissenschaftliche Dissertation, Universität Potsdam 2005.

- Ricarda Pätzold aus Berlin, geb. in Dresden, „Zug um Zug. Die Aufgabe Öffentlicher Nahverkehr – Eine Chance für die Region. Potenziale – Akteure – Kooperation“, Diplomarbeit, Technische Universität Berlin, Fakultät VII, 2005.
- Dr. Sybille Bauriedl aus Hamburg, geb. in Bremen, „Spielräume nachhaltiger Entwicklung. Eine Diskursanalyse Hamburger Stadtentwicklungspolitik“, geowissenschaftliche Dissertation, Universität Hamburg 2005.
- Lutz Heid aus Ludwigshafen am Rhein, geb. in Dueren, „Gefährdung von Wohnqualitäten durch verdichteten Städtebau? – Möglichkeiten und Erfordernisse in der Bebauungsplanung städtischer Wohnquartiere unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen im Abstandsflächenrecht“, Diplomarbeit, Technische Universität Kaiserslautern 2005.

Die Auszeichnungen werden den Preisträgern von den (Ober-)Bürgermeistern der jeweiligen Städte überreicht, die Berliner Preisträgerin erhielt die Auszeichnung vom Leiter des Deutschen Instituts für Urbanistik, Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann. Die Preisträger des Carl-Goedeler-Preises werden gesondert im Rahmen der Carl-Goedeler-Preisverleihung in Leipzig prämiert.

Mehr als gewohnt

Stadtteile machen sich stark für Gesundheitsförderung

Im September 2006 startete das Difu das neue Forschungsprojekt „Mehr als gewohnt: Stadtteile machen sich stark für Gesundheitsförderung“. Das Projekt soll Strukturen, Prozesse und Projekte der kleinräumigen, stadtteilbezogenen Gesundheitsförderung weiterentwickeln und evaluieren. Die gesundheitsfördernde Gesamtentwicklung im Stadtteil soll in Gang gesetzt und verstärkt werden. Für die Zielgruppen Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene soll – aufbauend auf der Analyse – ein praxistaugliches Implementationsmodell der Primärprävention ausgearbeitet werden. Ein weiterer Untersuchungsgegenstand ist die Fragestellung, inwieweit mit dem auf sozial benachteiligte Stadtteile konzentrierten Modell ein Beitrag zur Verminderung sozial bedingter Ungleichheit von Gesundheitschancen geleistet werden kann.

In drei Stadtteilen – Westliche Innenstadt (Fürth), Silberhöhe (Halle/Saale) und Altona Lurup (Hamburg) wird die gesundheitsfördernde Stadtteilentwicklung durch das Difu wissenschaftlich begleitet. Die drei Gebiete sind Programmgebiete der Sozialen Stadt, unterscheiden sich jedoch hinsichtlich ihrer Problemlagen, der Handlungsbedarfe und Arbeitsstände der stadtteilorientierten Gesundheitsförderung. Weiterer Kooperationspartner ist der BKK-Bundesverband. Die Ergebnisse des Projekts sollen Kommunen und Krankenkassen Hilfestellungen bei der Umsetzung und Qualifizierung der stadtteilbezogenen Gesundheitsförderung geben.

Das Projekt wird im Rahmen des Regierungsprogramms „Gesundheitsforschung: Forschung für den Menschen“ durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert. Als Projektlaufzeit ist September 2006 bis April 2009 vorgesehen.

Weitere Informationen:

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

REFINA

Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement

Im Rahmen seiner Nachhaltigkeitsforschung beabsichtigt das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) mit dem Förderschwerpunkt „REFINA“ innovative Konzepte für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme entwickeln und erproben zu lassen. Mit Hilfe dieser Fördermaßnahme sollen unterschiedliche Ziele, wie Umwelt- und Naturschutz, wirtschaftliches Wachstum aber auch sozialgerechte Wohnversorgung, städtebauliche Qualität und Mobilität besser in Einklang gebracht werden. Ab Dezember 2006 übernimmt das Difu gemeinsam mit dem Büro für Kommunal- und Regionalplanung (BKR) Aachen die projektübergreifende Begleitung des Forschungsschwerpunkts, an dem bundesweit über 50 Forschungsverbände und Einzelprojekte beteiligt sind. Die Laufzeit beträgt 36 Monate und endet im November 2009.

Die zentrale Aufgabe der projekt- und fachübergreifenden wissenschaftlichen Begleitung durch das Difu liegt in der Kompetenzbündelung im Forschungsfeld. Durch die Vernetzung der beteiligten Projekte sollen übergreifende, auch auf Programmsynthese zielende Diskussionsprozesse initiiert, moderiert und ausgewertet werden. Insbesondere durch die Identifizierung von Querschnittsthemen, die die „Klammer“ zwi-

schen den Projekten bilden, sollen innovative Lösungsansätze entwickelt werden. Eine weitere Aufgabe liegt in der integrierten Darstellung und übergreifenden Zusammenstellung der Ergebnisse der Projekte. In Kürze wird hierzu unter anderem das Internetangebot www.refina-info.de geöffnet. Mithilfe gezielter Öffentlichkeitsarbeit und intensiver Einbindung von Multiplikatoren soll in einem weiteren Projektbaustein das Problembewusstsein für Flächeninanspruchnahme geschärft werden. Auf diese Weise soll gleichermaßen zu einer integrierten Darstellung des Förderschwerpunkts REFINA beigetragen und zugleich eine wichtige Dienstleistung für die Projekte geschaffen werden. Der eigens eingerichtete REFINA-Begleitkreis, in dem unter anderem Vertreter der beteiligten Ministerien (BMBF, BMVBS, BMU, BMELV), ihrer nachgeordneten Behörden (BBR, UBA) sowie einzelner Länder und Verbände, u.a. Deutscher Städtetag und Deutscher Städte- und Gemeindebund mitarbeiten, fungiert als Schnittstelle zwischen Forschung und Praxis, Politik und Wissenschaft und nimmt damit eine besondere Rolle im Förderschwerpunkt ein. Das Difu übernimmt als Geschäftsstelle die Organisation des Begleitkreises und gewährleistet den Informationsfluss zwischen den einzelnen Mitgliedern.

Weitere Informationen:

Dr. rer. pol. Stephanie Bock
Telefon: 030/39001-189/-206
E-Mail: bock@difu.de

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

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

Begleitforschung und
Geschäftsstelle des BMBF-
Förderschwerpunkts sind ab
sofort am Difu angesiedelt.

www.refina-info.de

Schätzung des kommunalen Investitionsbedarfs 2006-2020

Der Hauptverband der deutschen Bauindustrie und der Bundesverband der Zementindustrie e.V. sowie das Bundesbauministerium (BMVBS), – vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) – fördern im Rahmen des Programms „Zukunft Bau“ eine neue Schätzung des kommunalen Investitionsbedarfs.

Das Difu legte in den letzten Jahrzehnten bereits drei dieser aufwändigen Hochrechnungen des kommunalen Investitionsbedarfs vor. Die letzte Hochrechnung deckte den Zeitraum 2000 bis 2009 ab. Nach den Ergebnissen der Schätzungen bestand und besteht eine erhebliche Nachfrage, was nicht nur durch die große Zahl von Zitaten in Medien und weiteren Publikationen deutlich

machten. Durch die Finanzierung kann das Difu nun die häufig geäußerte Bitte nach einer Neuauflage der bisher nur alle zehn Jahre durchgeführten Schätzung erfüllen.

Die Schätzung wird sich diesmal auf den Zeitraum 2006 bis 2020 beziehen, grundsätzlich aber an die Methodik früherer Schätzungen anknüpfen. Dazu gehört auch eine nach West und Ost getrennte Schätzung des Investitionsbedarfs. In der Schätzung wird zudem auf die Ursachen des momentanen kommunalen Investitionsstaus eingegangen und geprüft, was Instrumente wie Public Private Partnership (PPP) u.ä. dazu beitragen können, wieder größere Investitionsspielräume zu erhalten. Eine Veröffentlichung der Ergebnisse ist für das Frühjahr 2008 geplant.

Weitere Informationen:

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

Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte

Themenschwerpunkt 2006/07:

Stadt der Zukunft – Prognose und Planung

Themen der nächsten Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte:

13.12.06

Bürgerschaftliches Engagement im demografischen Wandel

Vortrag:

Malte Ristau, Abteilungsleiter Familie, Wohlfahrtspflege, Bürgerschaftliches Engagement; Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Berlin.

7.2.07

Stadtentwicklung ohne Geld

Vortrag:

Dr. Busso Grabow, Difu

7.3.07

Gesundheitsförderung als Handlungsfeld sozialer Stadtteilentwicklung

Vortrag:

Christa Böhme/

Dr. Bettina Reimann, Difu

Veranstaltungsort:

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

Auch der ehemalige Institutsleiter Prof. Dr. Heinrich Mäding und der neue Difu-Institutsleiter, Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann, nutzten den Difu-Dialog zu vertiefenden Gesprächen – hier im Gespräch mit Dr.-Ing. Bernhard Heinrichs, ARL, und Dr. Ulrich Hatzfeld, BMVBS.

Fotos: Sybille Wenke-Thiem



Die Auftaktveranstaltung der „Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte“ am 26. September 2006 war zugleich auch Abschiedsdialog für den ehemaligen Difu-Institutsleiter Heinrich Mäding (siehe auch Berichte-Heft 3/06). Das Thema „Gleichwertige Lebensverhältnisse in Staat und Stadt – noch aktuell?“ lockte 160 Gäste ins Berliner Ernst-Reuter-Haus, die den Dialog gleichzeitig nutzten, um sich vom ehemaligen Difu-Institutsleiter zu verabschieden.

Das Podium der vom Difu-„Seminaristen“ Robert Sander moderierten Veranstaltung bestritten neben Heinrich Mäding Prof. Dr. Jürgen Aring (Universität Kassel), Ministerialdirektor Dr. Peter Runkel (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) und der ehemalige Senatsbaudirektor Dr. Hans Stimmann (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin).

Zum Abschied wurde Heinrich Mäding die ihm gewidmete Sonderveröffentlichung „Brennpunkt Stadt. Lebens- und Wirtschaftsraum, gebaute Umwelt, politische Einheit“ überreicht. Viele der rund 50 Autoren der anspruchsvollen Publikation waren selbst Gast der Veranstaltung und nutzten die Gelegenheit zu vertiefenden Gesprächen.



Die „Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte“ sind eine offene Vortrags- und Dialogreihe, die jeweils im „Wintersemester“ stattfindet. In dem Forum stellen an Stadtentwicklungsfragen Interessierte aus Wissenschaft und Praxis in Workshop-Atmosphäre neue Er-



kenntnisse zur Debatte und diskutieren offene Fragen. Je nach Thema setzt sich dieser Kreis fachkundiger Teilnehmer aus Bundes- und Landesverwaltungen, Bezirksämtern, Stadtverwaltungen und anderen öffentlichen und privaten Einrichtungen unterschiedlich zusammen. Der erste Teil der Veranstaltung dient der Präsentation des Themas, der zweite der Diskussion. Anschließend besteht die Möglichkeit, in lockerer Atmosphäre am Stehtisch das Gespräch fortzusetzen.



Fortbildung ist für die Kommunen wichtiger denn je

Die sich änderenden Rahmenbedingungen erkennen und berücksichtigen, richtige Entscheidungen treffen, effektiv handeln: Die Ansprüche an kommunales Know-how steigen – auch vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage – in allen Bereichen stetig an. Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) hat sein Fortbildungsprogramm für 2007 herausgegeben. Mehr als 30 praxis- und zukunftsorientierte Veranstaltungen unterstützen die Kommunen in allen kommunalrelevanten Bereichen, u.a.

Umweltprüfung – Familienpolitik – Verkehrsinfrastruktur – Wohnungsverkäufe, Hartz IV und sozialräumliche Steuerungsfähigkeit – Erfassung und Bewertung des Vermögens im Neuen Kommunalen Rechnungswesen – Kommunale Sportpolitik – Lokale Ökonomie in benachteiligten Stadtteilen – Korruptionsbekämpfung im Rathaus – Abrechnung von Sanierungsverfahren – Cluster in der Wirtschaftsförderung – Kommunale Personalarbeit – Business Improvement Districts (BIDs) – Wasserversorgung und Abwasserentsorgung in schrumpfenden Ballungsräumen – Zwischennutzung brachliegender Flächen und Gebäude – Gesundheitsförderung in benachteiligten Stadtteilen – Bürgerorientierung – Feinstaub in der Stadt.

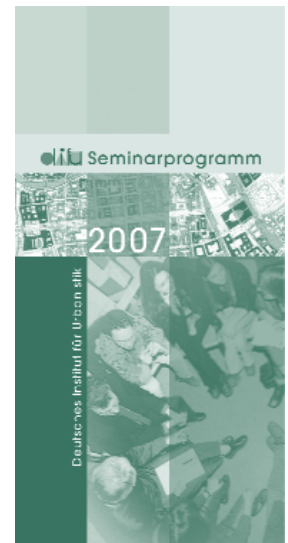
Dies sind nur einige der Themen, die das Difu in seinem neuen Fortbildungsprogramm anbietet. Für die Kommunen ist „lebenslanges Lernen“ nicht neu, seit mehr als dreißig Jahren nutzen Mitarbeiter aus den Verwaltungen sowie Ratsmitglieder bereits die praxisorientierte Fortbildung des gemeinnützigen Forschungsinstituts in Berlin. Neu ins Programm aufgenommen wurden vom Difu „Brennpunkt-Seminare“. Dieser neue Veranstaltungstyp greift aktuelle Themen auf, um auf kurzfristigen Fortbildungsbedarf reagieren zu können. Die Brennpunkt-Seminare sind nicht im gedruckten Programm enthalten, das Difu informiert in seinem E-Mail-Newsletter „Difu-News“ sowie im Internet über diese aktuellen Veranstaltungen. Thema des ersten am 15. Januar 2007 in Berlin stattfindenden Brennpunkt-Seminars ist „Lebensmittel-Einzelhandel an falschen Standorten?“.

Das neue Fortbildungsprogramm kann im Internet abgerufen oder auch als Printversion per Mail angefordert werden:

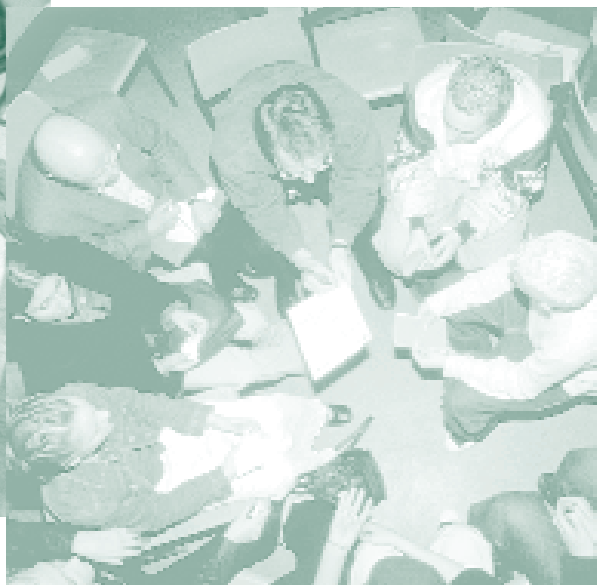
Gesamtprogrammheft 2007 als PDF-Datei:
www.difu.de/seminare/difu-seminare-gesamtprogramm.pdf

Auflistung aller Fortbildungsveranstaltungen, inkl. neu hinzugekommener Veranstaltungen
www.difu.de/seminare/seminarliste.phtml

Anforderung der Printfassungen von Fortbildungsprogramm sowie Einzelprogrammen
fortbildung@difu.de.



Weitere Informationen:
Difu-Fortbildungssekretariat
Telefon: 030/39001-
Rosa Hackenberg: 259
Cathrin Kameni: 148
Bettina Leute: 258
E-Mail: fortbildung@difu.de



Neu im Difu-Internet

BauGB-Novelle 2006 im Praxistest. Ergebnisbericht

Deutsches Institut für Urbanistik (Bearbeitet von Arno Bunzel, unter Mitarbeit von Gregor Jekel, Robert Sander und Christian Strauss) Im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR). 2006. 84 S.

Download:
<http://edoc.difu.de/orlis/DF10649.pdf>

3. Bundeswettbewerb „Vorbildliche Strategien kommunaler Suchtprävention“: Alkoholprävention vor Ort

Mai 2005 bis Juni 2006. Dokumentation Deutsches Institut für Urbanistik im Auftrag der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA)

2006. 156 S., 4 Abb., 15 Tab., 1 Übers.
Download:
<http://edoc.difu.de/orlis/DF10439.pdf>

Difu-Fortbildungsprogramm 2007

www.difu.de/seminare/difu-seminare-gesamtprogramm.pdf

Difu-Newsletter „Berichte“ 4/06

Gesamtes Heft als PDF:
www.difu.de/archiv/Ber-06-4.pdf
Das Heft wird später auch im HTML-Format zur Verfügung gestellt: www.difu.de/publikationen/difu-berichte/4_06/.

German Journal of Urban Studies/ Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK)

The issue Vol.45 (2006) No. 1 is now available in English. It focuses „The Built City“. The issue contains the english full text of the printed german journal and is available only via Internet. Further information and download:
www.difu.de/publikationen/dfk/en/06_1/

3. bundesweite Befragung in den Programmgebieten der „Sozialen Stadt“

Zentrale Ergebnisse und Empfehlungen, von Heidede Becker, Stephanie Bock, Christa Böhme, Thomas Franke, Berlin 2006
www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/DF10664.pdf (429 kB)

Exklusiv für Difu-Zuwender

Weitere Informationen:

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

Rat- und Verwaltung aus Difu-Zuwenderstädten haben einen kostenfreien Zugang zum Difu-Extranet 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 auch im Internet unter:
www.difu.de/extranet/extranet-info/zugangsbedingungen.phtml

Seminarbericht: Fortbildung in den Kommunen – effizient und effektiv?

Seminar vom 26.-27. 10.2006 in Berlin.
www.difu.de/extranet/seminare/berichte/seminarbericht.phtml?id=112

Vortrag: „Kommunale Finanzen im Wandel. Historische Entwicklungen der Finanzierung von Kommunen.“

von Michael Reidenbach
Vortrag mit Abbildungen:
www.difu.de/extranet/vortraege/06-reidenbach-kommunale-finanzen.pdf

Vortrag: „Gender Mainstreaming im Städtebau“ von Dr. Stephanie Bock, „Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte“, 8.11.2006.

Folien: www.difu.de/extranet/vortraege/06-bock-gender-mainstreaming.pdf

Das neue Vergaberecht – Kommunale Strategien bei Beschaffung und Investitionen:

www.difu.de/extranet/seminare/berichte/06vergaberecht.bibliographie.pdf

Seminarbericht und Bibliographie: Qualitätssicherung für Architektur und Städtebau – Baukultur als Handlungsfeld

Bericht zum Seminar vom 13.-15.9.06 in Berlin
www.difu.de/extranet/seminare/berichte/seminarbericht.phtml?id=108
Bibliographie: www.difu.de/extranet/seminare/berichte/06baukultur.bibliographie.pdf

ORLIS-Datenbankprofile:

Die Profile 3/2006 und 4/2006 können als pdf-Dateien im Listenformat sowie als zip-Datei im Text-/dbase-Format abgerufen werden: www.difu.de/extranet/orlis/datenbankprofile/. Die Datenbankprofile gibt es zu den Themenbereichen Stadtplanung, Umwelt, Verkehr, Wirtschaft, Wohnen und Finanzen/Verwaltung. Sie bieten Information über ausgewählte Neuzugänge der kommunalen Literaturdatenbank ORLIS.

Integrationspolitik der Kommunen – Zuwanderer in der Stadt:

www.difu.de/extranet/seminare/berichte/06integrationspolitik.bibliographie.pdf

Difu-aktiv

Weiteres Berichtenswertes aus dem Institut

Klaus J. Beckmann ist neben seiner Funktion als Institutsleiter des Difu in zahlreichen wissenschaftlichen Gremien und Institutionen aktiv, darunter:

Bundesministerium für Verkehr-, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)/Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR):

- Beirat für Raumordnung des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mitglied seit 1999, Vorsitzender seit 2000.
- Wissenschaftlicher Beirat für Verkehr des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Mitglied seit 1998.

Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG)

- Fachgutachter „Verkehr“ (Fachkollegiat)

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

- Vorsitzender im Lenkungsausschuss der Arbeitsgruppe „Verkehrsplanung“ und Mitglied in den Arbeitskreisen „Gender und Mobilität“ (seit 1994); „Methoden und Prozesse zur Evaluation von verkehrlichen Maßnahmen“ (seit 2004); „Vorbereitung und Umsetzung von Verkehrsmanagement“ (seit 2003); „Demografische Veränderungen des Verkehrs“ (seit 2003). Seit 1998 Mitglied im Forschungsbeirat der FGSV.

Weitere Mitgliedschaften

- Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (DVWG)
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)
- Landesgruppe NW der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL)
- acatech – Konvent für Technikwissenschaftler der Union der deutschen Akademien der Wissenschaften e.V. (Arbeitskreis „Mobilität“)

Christa Böhme wurde von den Trägern des Deutschen Präventionspreises 2007 (Bertelsmann Stiftung und Bundesministerium für Gesundheit) zur Jurorin berufen. Der Deutsche Präventionspreis 2007 wird für kommunale und regionale Initiativen zur Förderung eines gesunden Lebensstils ausgeschrieben.

Holger Floeting hat zum viel diskutierten Thema „Sicherheit“ mehrere Vorträge gehalten und Beiträge veröffentlicht:

- Innere Sicherheit, Sicherheitstechnologien und Urbanität, in: Manfred Schrenk (Hrsg.), CORP 2006, 11. Internationale Konferenz zu Stadtplanung und Regionalentwicklung in der Informationsgesellschaft, Tagungsband, S. 565-571, Wien, 2006.
- Sicherheitstechnologien und neue urbane Sicherheitsregimes, Vortrag bei der Sechsten Österreichischen TA-Konferenz, Österreichische Akademie der Wissenschaften, Wien, 2006.
- Videoüberwachung, RFID, Biometrie – Machen neue Technologien unsere Städte sicherer?, in: www.stadtanalyse.de – onlinemagazin urbanes management, S. 6-8, Nr. 2, 2006.
- „Megatrend Sicherheit“, Vortrag in der Europäischen Akademie zur Erforschung von Folgen wissenschaftlich-technischer Entwicklung in Bad Neuenahr-Ahrweiler, Oktober 2006.
- Sicherheitstechnologien und neue urbane Sicherheitsregimes, ITA manu:script, Wien 2006.

Die meisten Beiträge können über Links auf der Seite „Dokumente“ des Difu-Projektforsums „IuK-Technologien und neue Medien“ erreicht werden: www.difu.de/projektforen/iuk/.

Busso Grabow hat zwei Aufsätze zum Thema E-Government in neu veröffentlichten nationalen bzw. internationalen Standardwerken publiziert:

- Busso Grabow: Local E-Government of the third generation, in: Ari-Veikko Anttiroiko, Matti Mälkiä (Hrsg.): Encyclopedia of Digital Government, IDEA Group Reference, Hershey 2006. www.ideagroup.com/encyclopedia/details.asp?ID=5066.
- Helmut Drüke, Busso Grabow: Kommunales E-Government: Ein internationales Erfolgsmodell, in: Martin Wind, Detlef Kröger (Hrsg.): Handbuch IT in der Verwaltung, Springer 2006, S. 67 - 90.

Difu-intern



Rolf-Peter Löhr verlässt das Difu zum Ende des Jahres 2006 in den wohlverdienten Ruhestand. Vor 18 Jahren kam er aus dem Bundesbauministerium und übernahm die Geschäftsführung des Vereins für Kommunalwissenschaften und zugleich die Funktion des stellvertretenden Difu-Institutsleiters. Er hat wie kaum ein anderer das Institut während dieser turbulenten und von großen Umbrüchen gekennzeichneten Zeit geprägt. Wegweisend für sein Wirken waren stets die programmatischen Worte von Willy Brandt: „Mehr Demokratie wagen!“ Von dieser Idee geleitet, setzte er wichtige Impulse für die inhaltliche Ausrichtung des Instituts und baute seit 1992 an der Seite von Heinrich Mäding das Difu zu einem flexiblen und leistungsfähigen Stadtforschungsinstitut von internationalem Rang aus.

Den großen Herausforderungen, denen sich das Difu nach der deutschen Wiedervereinigung gegenüber sah, stellte er sich mit Mut und Geschick. Mit den Projekten zum Aufbau Ost wurden wichtige Bausteine für die Entwicklung der kommunalen Selbstverwaltung in den neuen Bundesländern gesetzt. Das Institut wuchs unter seiner Verantwortung und mit ihm die Zahl der Aufgaben. Projekte wie „Hilfe zum Aufbau der kommunalen Selbstverwaltung in den neuen Bundesländern“ und „Städtebauliche Entscheidungshilfen“ wurden unter seiner Regie kreiert. Hervorzuheben ist auch die Arbeitsgruppe Fachtagungen Jugendhilfe beim Verein für Kommunalwissenschaften, die seit 1995 das Vorläuferprojekt „Informations-

Beratungs-, Fortbildungsdienst Jugendhilfe in den neuen Bundesländern (IBFJ)“ mit bundesweitem Zuschnitt fortsetzt. Als Geschäftsführer des VfK hat Löhr maßgeblich zur Modernisierung des Ernst-Reuter-Hauses beigetragen. Er setzte sich stets dafür ein, im Ernst-Reuter-Haus – dem Haus des Deutschen Städtetages – Institutionen mit kommunalem Bezug wie den vhw – Bundesverband für Wohneigentum und Stadtentwicklung e. V. oder den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) anzusiedeln.

Der ausgewiesene Baurechtler, bekannt vor allem durch das Standardwerk Battis/Krautberger/Löhr, BauGB Kommentar, hat sich in seiner Zeit beim Difu nie an den engen Rahmen rechtswissenschaftlicher Dogmatik gehalten. Er hat die Rechtswissenschaften immer als Mittel zur Beeinflussung der Lebenswirklichkeit und damit als Instrument der politischen Gestaltung verstanden. Gesetze sind in diesem Sinne immer auch Programm, denen auch eine edukatorische Funktion zukommt. Das Difu hat sich deshalb immer wieder für die Fortentwicklung des Städtebaurechts als Instrument einer modernen und sozial ausgewogenen Stadtentwicklung mit innovativen Vorschlägen eingesetzt. Zu erwähnen sind hier nicht nur die Planspiele und Praxistests zu allen größeren Städtebaurechtsnovellen, sondern auch die Expertenkreise im Vorfeld von Gesetzgebung, wie z.B. zur Vorbereitung der großen Baurechtsnovelle 1997/1998, die unter Leitung von Rolf-Peter Löhr wichtige Impulse für das Gesetzgebungsvorhaben erarbeitete. Bei der Novelle 2004 (EAG Bau) dürfte die Aufnahme der Vorschrift zu Maßnahmen der Sozialen Stadt in § 171e BauGB auch auf Löhrs nachdrückliches Petition zurück zu führen sein.

Damit ist der thematische Bereich angesprochen, den Rolf-Peter Löhr seit etwa Mitte der 1990er Jahre mit nicht nachlassendem Engagement vorangetrieben hat: „Die Soziale Stadt“. Die zunehmenden Probleme der Städte in bestimmten – sehr bald als benachteiligt bezeichneten – Stadtquartieren machten es erforderlich, mit einem neuen Politikansatz zu reagieren. Als bekennender und praktizierender Christ, immer auch dem Prinzip der sozialen Gerechtigkeit verbunden, war und ist es für Löhr ein zentrales Anliegen, diese Idee voran zu bringen. Bereits 1997 hat er bei einer Anhörung des Deutschen Bundestages zu Fragen der Städte-

"Hervorzuheben ist auch die Arbeitsgruppe Fachtagungen Jugendhilfe beim Verein für Kommunalwissenschaften, die seit 1995 das Vorläuferprojekt „Informations-, Beratungs-, Fortbildungsdienst Jugendhilfe in den neuen Bundesländern (IBFJ)“ mit bundesweitem Zuschnitt fortsetzt."

Stets engagiert, nicht nur wenn es um die „Soziale Stadt“ geht: Rolf-Peter Löhr



bauförderung auf die Notwendigkeit der besonderen Beachtung benachteiligter Stadtteile hingewiesen, die mit den klassischen Instrumenten der Städtebauförderung nicht wirkungsvoll zu bekämpfen sind. Im Anschluss betraute die Bundesregierung das Difu zunächst mit Expertenworkshops und einem Forschungsauftrag zur experimentellen Erprobung von Ansätzen sozialer Stadtteilentwicklung. 1998 wurden diese Ansätze dann zu einem eigenständigen Programm ausgeweitet und das Difu mit der Programmbegeleitung zur Unterstützung der Implementation dieses inhaltlich und methodisch anspruchsvollen und den Bereich des Gewohnheiten verlassenden Programms betraut.

Grundlegend für dieses Engagement ist die Erkenntnis, dass eine an Quartieren, das heißt sozialräumlich ausgerichtete Sozialpolitik unter aktivierender Einbeziehung der Betroffenen, ökonomisch effizienter und sozialpolitisch effektiver ist, als herkömmliche, an bestimmten Zielgruppen ausgerichtete Maßnahmen. Soziale Stadt wirkt präventiv und es erfordert ein Zusammenwirken einer Vielzahl unterschiedlicher Politikfelder, Verwaltungseinheiten, Verbände und Institutionen. Hier war und ist viel Überzeugungsarbeit zu leisten. Rolf-Peter Löhr hat sich hierbei große Verdienste erworben.

Nicht zuletzt seinem Engagement ist es zu verdanken, dass der innovative sozialräumliche Politikansatz auch in traditionell eher sektoral und nicht räumlich ausgerichteten Politikfeldern an Bedeutung gewinnt. Exemplarisch sei hier nur der Bereich der Gesundheitsförderung angesprochen. Denn eine effiziente und sozial gerechte Gesundheitspolitik muss präventiv ansetzen. In einem Tagungsbeitrag am 14. und 15. April 2005 verwies Löhr auf die erschreckenden Zahlen des Sozialstrukturatlas für Berlin aus dem Jahr 2003, aus denen deutlich wird, dass gerade in den benachteiligten Stadtteilen Berlins die Gesundheitslage erheblich schlechter ist als im Durchschnitt oder als in den so genannten besser gestellten Stadtteilen. So verwundert es nicht, dass unter Löhrs maßgeblichen Initiative beim Difu die Arbeitsgruppe gesundheitsfördernde Gemeinde- und Stadtentwicklung gegründet wurde.

Die „Ära Löhr“ ist für das Difu zwar formal gesehen abgeschlossen, seine Ideen und Überzeugungen sowie sein vorbildhaftes Engagement werden gleichwohl Maßstab setzend bleiben. In diesem Sinne bewahrheitet sich sein programmatischer Leitsatz zur Gewissheit: Mehr Demokratie wagen und gewinnen.

Im Januar 2007 verlässt **Robert Sander** nach rund 16 Jahren das Difu. Seine besondere Wegstrecke nach Berlin war den Wirrnissen der Kriegs- und Nachkriegszeit geschuldet: Geboren im Februar 1942 in Kolberg/Pommern kam er als Flüchtlingskind zunächst in die Lüneburger Heide. Er wuchs mit vier Geschwistern in Walsrode auf und lernte früh das überlebensbedeutsame „Kartoffeln stoppeln“, Pilze sammeln und den Wert von CARE-Paketen kennen.

In Berlin an der Freien Universität studierte er Soziologie und Politik. Die Spreemetropole ließ Sander fortan nicht mehr los, hier war der Mittelpunkt seiner beruflichen Tätigkeit, auch wenn ihn ungezählte Projekte immer wieder „über Land trieben“. Er war zunächst Mitarbeiter in einem Architekturbüro; es folgte die Tätigkeit im Institut für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin. 1974 gründete Sander mit mehreren Partnern das Planungsbüro „Arbeitsgruppe für Regionalplanung Berlin ARP“ und war bis Ende 1990 Mitgesellschafter dieser Einrichtung.

Im Januar 1991 begann er als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Difu, zunächst arbeitete er im Programm „Hilfe beim Aufbau der kommunalen Selbstverwaltung in den neuen Bundesländern“ der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, später wechselte er in den Arbeitsbereich Fortbildung, dessen langjähriger Koordinator er war. Zwar zeichnet Sander unter anderem aus, dass er vor keinem Thema Furcht hat – das darf ein gestandener Seminarist am Difu auch nicht. Dennoch richtete er seinen Blick stets besonders auf aktuelle Probleme und Fragestellungen der Forschungsschwerpunkte Stadt- und Regionalplanung, Stadtentwicklung, Städtebau und Stadterneuerung.

So sehr ihm gegönnt sei, dass er sich nun „den schönen Dingen des Lebens“ verstärkt zuwenden kann – wozu er Neugier, Lesen und darüber sprechen, guten Rotwein, Segeln, am Wasser lang laufen, Portugal, Querdenken, Wolken beobachten, klassische Musik und Stadtpaziergänge zählt –, so sehr wird das Institut einen „gestandenen“ Wissenschaftler vermissen, der nie nein gesagt hat, wenn es darum ging, „urbane Dinge“ voranzubringen.



Mediennachlese

... Die Studie, die vom Deutschen Institut für Urbanistik begleitet und am Mittwoch in Eckpunkten in Essen vorgestellt wurde, empfiehlt strenge Auflagen für den Verkehr, insbesondere Fahrverbote für alte Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß. Danach müssten 15 bis 20 Prozent der Autos im Ruhrgebiet stehen bleiben, heißt es in ersten Planungen. Betroffen wären vor allem Dieselfahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 2 und schlechter sowie Benziner ohne Katalysator. Auch leichten Nutzfahrzeugen im Fuhrpark mittelständischer Unternehmen drohen Einschränkungen. Es soll jedoch Übergangsfristen und Ausnahmen geben. Autobahnen sind ausgenommen. ... **WAZ, 22.11.2006**

Man muss nicht täglich 140 Fußballfelder verbauen. Eine Gruppe von Wissenschaftlern, koordiniert vom Difu, Berlin, hat in Planspielen gezeigt, dass sich die Flächeninanspruchnahme auf 30 Hektar pro Tag bis zum Jahr 2020 reduzieren lässt. Die Wissenschaftler erarbeiteten dazu gemeinsam mit kommunalen Praktikern Strategien und Instrumente. Beteiligt ... waren die Stadtregion Stuttgart, die Region Mölln, die Planungsregion Rheinhessen-Nahe, die Stadt Duisburg sowie die Planungsregion Nordthüringen. Das dreijährige Forschungsvorhaben „Fläche im Kreis – Kreislaufwirtschaft in der städtischen/stadtregionalen Flächennutzung“ wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Kooperation mit der Projektgruppe Stadt + Entwicklung und der Sonderforschungsgruppe Institutionenanalyse bearbeitet. ... **Wissenschaft, Wirtschaft, Politik, 20.11.2006**

... Im Gegensatz zu den Einkaufsgewohnheiten der türkischen Migranten sind die Bedürfnisse der russischen Klientel wissenschaftlich kaum erforscht. Etwa 3.000 russische Geschäfte soll es in Deutschland geben, schätzen Marktforscher. „Wahrscheinlich sind es mehr“, sagt Ulla-Kristina Schuleri-Hartje vom Deutschen Institut für Urbanistik, Autorin einer der wenigen Studien über russische Ökonomie. Nicht nur in Ballungszentren, auch in beschaulichen Städtchen wie Hilden haben sich russische Migranten selbstständig gemacht. Es sind vor allem die jüdischen Zuwanderer aus Osteuropa, die diesen Berufsweg in Deutschland wählen. „Aussiedler sind unter den Gewerbetreibenden die Ausnahme“, sagt Schuleri-

Hartje. Sie erklärt das mit dem höheren Bildungsgrad der jüdischen Migranten, die seit 1990 als so genannte Kontingentflüchtlinge in die Bundesrepublik einreisen. „Viele sind Akademiker, deren Ausbildung in Deutschland nicht anerkannt wurde“, sagt die Volkswirtschaftlerin. „Die Selbstständigkeit ist eigentlich ihre einzige Chance auf dem Arbeitsmarkt.“ ... **taz, 16.11.2006**

... Auswege aus der urbanen Tristesse sind möglich: Leere Läden werden als billige Künstlerateliers genutzt, es gibt Aktionen gegen Schmutz und Lärm, Jugendliche verschönern ihr Viertel mit kunstvollen Graffiti. Seit 1999 hat sich das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ mit Aktionen wie dem Quartiersmanagement in den Kiezen dafür eingesetzt, dass aus Problemvierteln keine Gettos werden – oder gar Slums, von denen Bundesinnenminister Wolfgang Schäuble (CDU) im Frühjahr sprach – und dafür heftige Kritik erntete. „Es gibt Gebiete, die massive Probleme haben“, sagt Bettina Reimann vom Deutschen Institut für Urbanistik (Berlin). Aber: „Wir haben in Deutschland keine Gettos.“ Soziologe Gestring hat dazu eine Anekdote parat: Als er Fachkollegen aus den USA das Bremer „Problemviertel“ Gröpelingen zeigte, meinten diese: „How nice!“ – „Wie schön!“ . **dpa, 2.11.2006**

Baugesetz-Novelle im Test. Im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) führte das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu), Berlin, einen Praxistest in sechs Städten zur Praxistauglichkeit der Baugesetzbuch-Novelle 2006 durch. Der Praxistest bestätigt die gewählte Zielrichtung des Gesetzentwurfs und seine wesentlichen Grundzüge. Hinweise und Empfehlungen zur Verbesserung des Gesetzentwurfs stehen als Online-Dokument im Internet bereit. Zum Testergebnis: <http://edoc.difu.de/orlis/DF10649.pdf...> **Die Welt, 2.11.2006**

... Nehmen wir das Auto oder den Bus? Ob wir 2050 noch die Wahl haben, hängt davon ab, wo wir leben. Zumindest der Landmensch wird lange warten müssen, bis ein Bus kommt. Oder gar ein Zug. Wenn es so kommt, wie die Fachleute vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin erwarten, wird die heute noch einigermaßen akzeptable ländliche Infrastruktur in 50 Jahren weitgehend zerfallen sein. Keine Post, kaum Geschäfte, der Doktor ist weit, noch weiter eine Schule. Kein öffentlicher Nahverkehr

mehr in der Fläche, sieht man von gelegentlichen Schulbussen ab. Und vielleicht ein paar Sammeltaxis, lokal organisiert. ... Die Berliner Urbanisten vom Difu haben für den Bundesverkehrsminister weit in die Zukunft geschaut. Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050 heißt ihr Abschlussbericht, der soeben veröffentlicht wird. »Draußen wohnen wird immer teurer«, sagt Tilman Bracher vom Difu. Erst wird die Eigenheimförderung gestrichen, dann die Pendlerpauschale. Die Spritpreise verdoppeln sich. Steuern steigen, die Straßennutzung kostet Maut. Autofahren wird zum Luxus, Volltanken erst recht. Nicht ganz so dramatisch verändert sich der Autoverkehr. Zwar kaufen weniger Menschen auch weniger Autos. Steigende Spritpreise sorgen außerdem dafür, dass die Leute ihre Autos häufiger stehen lassen und zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren. Doch andere Faktoren wirken diesem Trend entgegen, glaubt Tilman Bracher. Nicht nur die Landbevölkerung wird stärker als heute auf einen eigenen Wagen angewiesen sein. Auch die Gruppe der „mobilen Senioren“ wächst: Das Durchschnittsalter steigt, und in naher Zukunft haben, anders als heute, alle Alten einen Führerschein und die meisten auch ein Auto. Fazit der Difu-Forscher: Sind die Voraussetzungen fürs Autofahren günstig, werden wir im Jahr 2050 bis zu 14 Prozent mehr Kilometer zurücklegen. Wird Autofahren zu teuer, geht die Zahl der gefahrenen Kilometer um 5,6 Prozent zurück. **ZEIT Sonderheft Wissen, November 2006**

Stadtluft macht frei. ... Die politisch unterstützte Stadtflucht ließ Zentren bluten und Kommunen auf der grünen Wiese um sich greifen. Planer und Medien beschworen düstere Szenarien vom Ende der Urbanität. Das galt so lange, bis das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) eine Studie vorlegte, die eine Wiedergeburt der Stadt als Wohnort, auch für Familien, für möglich hält. „Bis wir unsere Studie veröffentlichten, hatte niemand ersthaft daran gedacht, dass in Innenstädten auch Kinder leben könnten“, resümiert deren Autor Hasso Brühl. ... „Vermutlich wird das frei stehende Einfamilienhaus seine Dominanz als Wohnleitbild für bestimmte Bevölkerungsschichten verlieren“, erklärt Urbanistikforscher Hasso Brühl. **Rheinischer Merkur, 26.10.2006**

... Hasso Brühl ist Stadtforscher am Deutschen Institut für Urbanistik in Charlottenburg. Im vorigen Jahr veröffentlichte er eine Studie mit dem Titel „Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance?“ Für Vororte, so lautet seine These, gibt es einfach nicht

mehr denselben Bedarf wie früher: „Früher sind die Leute aus der Stadt rausgezogen, weil es hier eng war und schmutzig. So sind unsere Städte aber längst nicht mehr.“ Auch andere Veränderungen lassen den Vorort aus Brühls Sicht als einen Anachronismus erscheinen. „Wo finden Sie in der deutschen Mittelschicht denn heute noch Hausfrauen wie vor 30 Jahren, solche, die das Haus kaum verlassen?“, fragt er. Wohnen im Vorort sei für Familien mit zwei verdienenden Partnern heute kaum noch zu organisieren. „Wenn beide täglich zwei Stunden im Auto oder in der S-Bahn sitzen, dann können sie bestenfalls Kinder produzieren, aber wirklich mit ihnen leben können sie nicht.“ ... **zitty, 17.10.2006**

Public-Private-Partnership, kurz PPP, erfreut sich einer zunehmenden Akzeptanz bei der öffentlichen Hand und wird vielerorts intensiv diskutiert. „PPP-Modelle haben sich in Deutschland, unterstützt durch die PPP-Initiative der Bundesregierung, in der Breite durchgesetzt“, so Achim Großmann, Staatssekretär im Bauministerium. Dies sei das wichtigste Ergebnis einer repräsentativen Studie des Bundesbauministeriums in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Institut für Urbanistik. Die Studie belegt eine Verdoppelung realisierter PPP-Projekte von 2004 bis 2005 im Vergleich zu den Vorjahren. **Handelsblatt, 8.10.2006**

... Großer Bahnhof bei den Bauingenieuren an der RWTH. Nach zehn Jahren verlässt Professor Dr. Klaus J. Beckmann das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr und übernimmt die Leitung des Deutschen Instituts für Urbanistik mit Sitz in Berlin und Niederlassung in Köln. „Ich freue mich auf die neue Aufgaben“, sagt er, „auch wenn die natürlich weniger mit Lehre zu tun haben.“ Relativ kurzfristig sei dieser Abschied und er falle ihm auch nicht leicht: „Ich habe mich hier in Aachen und an der TH sehr wohl gefühlt.“ Mit Kollegen, Mitarbeitern, Freunden und einigen „Offiziellen“ feierte Beckmann den Abschied nicht einfach bei einem Glas Sekt, sondern – ganz Wissenschaftler – auch mit Vorträgen „10 Jahre Stadt- und Verkehrsentwicklung – Zukunftsanforderungen“ hieß das. Doch er bot auch Raum für Dank. Dank an Beckmann, dessen Arbeit in Aachen deutliche Spuren hinterlässt. Aber auch Dank von Beckmann an alle, mit denen zusammenarbeiten konnte. Wer die Nachfolge des renommierten Hochschullehrers und Institutsleiters antritt, ist offen. „So eine Berufung kann ein Jahr dauern. Aber hier am Institut geht die Arbeit weiter wie bisher.“ Dafür stünde die Qualität des gesamten Teams. **Aachener Zeitung, 2.10.2006**

Impressum

Berichte

Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Positionen des Difu

Herausgeber

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

Redaktion

Kathrin Ostermann (Praktikantin)
Sybille Wenke-Thiem (V.i.S.d.P.)
Sonja Zierow (Praktikantin)

Layout + DTP

Elke Postler, Eva Hernández (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 verzichten wir darauf, 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 Difu-Pressestelle 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:

Institution/Dienststelle

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).**Edition Difu – Stadt Forschung Praxis****__ Expl. Mobilität 2050**

Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050
 Von Sven Oeltze, Tilman Bracher u.a.
 2007. Bd. 1. 224 S., farbiger Abbildungsteil, 28,- Euro
 ISBN 978-3-88118-425-0

Difu-Beiträge zur Stadtforschung**__ Expl. Nahversorgung in Großstädten**

Von Rolf Junker und Gerd Kühn
 2006. Bd. 47. 132 S., teilweise farbig, 19,- Euro
 ISBN 978-3-88118-420-5

__ Expl. Monitoring und Bauleitplanung

Von Arno Bunzel und Gregor Jekel
 2006. Bd. 46. 240 S., 25,- Euro, ISBN 978-3-88118-421-2

__ Expl. Transformation netzgebundener Infrastruktur

Strategien für Kommunen am Beispiel Wasser
 Hrsg. von Thomas Kluge und Jens Libbe
 2006. Bd. 45. 420 S., durchgängig vierfarbig, 19,- Euro
 ISBN 978-3-88118-411-3

__ Expl. Funktionale Beschreibung von ÖPNV in Städten

Von Michael Lehmbruck u.a.
 2006. Bd. 44. 180 S., 24,- Euro, ISBN 978-3-88118-410-6

__ 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 978-3-88118-404-5

__ Expl. Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance?

Von Hasso Brühl u.a.
 2006. Bd. 41. 336 S., 29,- Euro, ISBN 978-3-88118-392-5

Difu-Impulse**__ Expl. Mobilität, Gesundheit, Umweltschutz: Kommunalen Verkehr unter Handlungsdruck**

Fachtagungs-Doku „Stadt der Zukunft: Kommunal mobil“
 Hrsg. von Tilman Bracher
 2007. Ca. 150 S., Schutzgebühr ca. 20,- Euro
 ISBN 978-3-88118-427-4 (in Vorbereitung)

Difu-Materialien**__ Expl. Kommunales E-Government 2006 – eine empirische Bestandsaufnahme**

Von Busso Grabow und Christine Siegfried
 Bd. 6/2006. 176 S., Schutzgebühr 18,- Euro
 ISBN 978-3-88118-422-9

__ Expl. EU-Aktivitäten deutscher Städte

Von Werner Heinz, Andrea Jonas, Vera Lorke, Klaus Mittag
 Bd. 5/2006. 186 S., Schutzgebühr 20,- Euro
 ISBN 978-3-88118-419-9

Difu-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 978-3-88118-395-6

Sonderveröffentlichungen**__ Expl. Brennpunkt Stadt**

Lebens- und Wirtschaftsraum, gebaute Umwelt, politische Einheit
 Festschrift für Heinrich Mäding zum 65. Geburtstag
 Hrsg. vom Deutschen Institut für Urbanistik
 2006. 616 S., 48,- Euro, ISBN 978-3-88118-426-7

__ Expl. Perspektive Flächenkreislaufwirtschaft

Band 1: Theoretische Grundlagen und Planspielkonzeption
 Deutsches Institut für Urbanistik im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
 Bearbeitet von Fabian Dosch, Thomas Preuß u.a.
 2006. 142 S., durchgängig vierfarbig, kostenlos
 ISBN 978-3-88118-435-9

Difu-Papers**__ Expl. Gender Mainstreaming in der Bauleitplanung**

Von U. Bauer, S. Bock, U. Meyer, H. Wohltmann
 2007. Ca. 24 S., 5,- Euro (in Vorbereitung)

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

(DfK) Halbjahresschrift, Heft II/2006: „Wandel kommunaler Entscheidungsprozesse“
 136 S., Einzelpreis 20,- Euro, Jahresabo (2 Hefte) 35,- Euro,
 ISBN 978-3-88118-423-6, ISSN 1617-8203

__ Expl. Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften

Heft I/2006: „Die gebaute Stadt – Stadtentwicklung und Städtebau im Bestand“
 124 S., ISBN 978-3-88118-417-5

__ Expl. Informationen zur modernen Stadtgeschichte

(IMS) Halbjahresschrift, Heft 2/2006: „Stadt und Verkehr“
 136 S., Einzelpreis 10,- Euro, Jahresabo (2 Hefte) 16,- Euro