

Berichte



2010

Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Standpunkte des Difu

2

Deutsches Institut für Urbanistik

	Standpunkt		
2	Elektromobilität: Hoffnungsträger oder überschätzte Chance des Stadtverkehrs?	11	Nachhaltige Flächenpotenziale erfassen und bewerten: Neue Veröffentlichung des REFINA-Projekts erschienen
	Difu-Forschungsergebnisse und Veröffentlichungen	14	Ältere Menschen in der Sozialen Stadt
4	Rechtssicherer und glaubwürdiger Umgang mit städtebaulichen Geboten		Veranstaltungen und Fortbildung
6	Handbuch Stadtklima: Maßnahmen und Handlungskonzepte für Städte und Ballungsräume zur Anpassung an den Klimawandel	12	Checkpoint Difu: Einweihung des neuen Difu-Standortes im Herzen Berlins
7	Parkraummanagement: Konfliktbeladene Aufgabe der kommunalen Verkehrsplanung	13	Das Jugendamt der Zukunft: „Mädchen für alles“ oder „Restjugendamt“?
8	Radverkehrswissen international gefragt: „Transferstelle Fahrrad – EU“ präsentiert aktuelle Erfahrungen aus dem In- und Ausland	14	Sicherung der sozialen Wohnraumversorgung
9	Ökoeffizienz kommunaler Wasser-Infrastrukturen: Neue Studie bilanziert und bewertet bestehende und alternative Systeme	15	Neue Veröffentlichungen im Difu-Inter- und -Extranet
10	Neues Gewerbeflächenportal: Lokal orientiertes Portal zeigt State-of-the-Art	16	Difu aktiv
		17	Difu-intern
		18	Mediennachlese
		19	Impressum
		20	Bestellschein

Elektromobilität

Hoffnungsträger oder überschätzte Chance des Stadtverkehrs?



Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann

Elektromobilität oder – eigentlich genauer – „individueller Verkehr mit elektrisch angetriebenen Straßenfahrzeugen“ ist seit geraumer Zeit in aller Munde. Sie erweckt einerseits die Hoffnung, den Stadt- und Ballungsraumverkehr mit Elektroautos endlich stadtverträglich und damit zukunftsfähig gestalten zu können, andererseits hegt sie die Skepsis, dass damit keine grundsätzliche Problemlösung, sondern nur eine Problemverschiebung erfolge. An der Diskussion beteiligen sich unter hohem medialen Interesse Bundesregierung, Industrieunternehmen und -verbände der einschlägigen Branchen sowie Verkehrsverbände und die Wissenschaft. In den Städten scheint das Thema Elektromobilität – bis auf die Pilotprojekte aus dem Konjunkturpaket II – bisher am wenigsten Thema zu sein.

Handlungsbedarf für den Stadtverkehr ist unabweisbar

Es gibt kaum ernsthafte Zweifel, dass der Verkehr in den Städten und Ballungsräumen – hinsichtlich der Verkehrsaufwände und der Verkehrsmittelwahl – für die städtische Entwicklung nicht (mehr) zukunftsfähig ist. Dies gilt insbesondere unter den veränderten demografischen Rahmenbedingungen, den Anforderungen aus Klima- und Umweltschutz sowie mit Blick auf den effizienten Ressourceneinsatz. Integrierte Konzepte für eine Stadt- und Verkehrsentwicklung, für Mobilitätsoptionen und Mobilitätsdienstleistungen und vor allem deren konsequente Umsetzung sind gefordert.

Das Erfordernis eines effizienteren Energieeinsatzes auch im Stadtverkehr ist vor dem Hintergrund der steigenden weltweiten Nachfrage nach Erdöl auf der einen Seite und des voraussichtlichen Erreichens des Fördermaximums („Peak-Oil“) auf der anderen Seite sowie den möglicherweise daraus resultierenden Preissteigerungen kaum mehr bestritten. Elektrische Antriebskonzepte für individuelle Fahrzeuge könnten unter Einsatz von Strom aus regenerativen Quellen dazu beitragen.

Elektromobilität ist nicht neu!

Die aktuelle Diskussion zur Elektromobilität erweckt den Eindruck, elektrische Antriebe von Fortbewegungsmitteln seien neu. Dies gilt jedoch nicht einmal für individuelle Straßenfahrzeuge, die mit Rollstühlen, Transportwagen u. ä. für eingeschränkte Anwendungs-

bereiche Vorläufer haben. Und es gilt insbesondere nicht für kollektive Verkehrsmittel des Personenverkehrs, bei denen elektrische Antriebe eine hohe Verbreitung haben: z.B. Fernverkehrszüge, S- und U-Bahnen, Straßenbahnen sowie Oberleitungsbusse. Kollektive Elektromobilität ist also nicht neu, sondern bewährt. Sie nutzt allerdings eine kontinuierliche Stromabnahme aus Oberleitungen oder Stromschienen und verfügt z. T. über Techniken zur Stromrückspeisung aus der Bremsenergie, benötigt also keinen Energiespeicher im Fahrzeug.

Vereinfacht ausgedrückt: Elektromotorisierung ist nur neu im beabsichtigten „massenhaften“ Einsatz für individuelle Straßenfahrzeuge mit einer Stromspeisung als Speichermedium oder mit Brennstoffzellen. Elektrofahrzeuge sind dabei zu differenzieren nach batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen, Brennstoffzellenfahrzeugen mit Brennstoffzellen und Elektromotor, sowie Hybridfahrzeugen mit und ohne Batterien (vgl. EFI, 2010, S. 75).

Die verschiedenen Antriebs- und Stromversorgungstechnologien erfordern unterschiedliche Betriebsstrategien und unterschiedliche Infrastrukturen in Form von Stromnetzen und Lade- bzw. Batteriewechselstationen.

Programme zur Förderung der Elektromobilität

Die Entwicklung – vor allem batteriegestützt – elektrischer Antriebskonzepte für individuelle Personalfahrzeuge (Auto, Pedelecs, Segways) wird auf der Grundlage des „Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität der Bundesregierung“ (8/2009) und durch die Einrichtung der „Nationalen Plattform Elektromobilität“ (NPE) forciert. Leitend sind industrie- und wirtschaftspolitische Ziele der Entwicklung eines deutschen Leitmarkts „Elektromobilität“ mit einer Million individuellen Elektrofahrzeugen bis 2020.

Die berufenen Fachleute der NPE spiegeln die industriepolitischen Ziele einer Stärkung von Forschung, Entwicklung und praktischem Einsatz in den Feldern Elektrochemie und Batterietechnik, Elektromotoren, Versorgungsnetze sowie Nutzung der Fahrzeugbatterien als dezentrale Stromspeicher in Schwachlastzeiten der Stromnetze.

Chancen für Stadt und Ballungsraum

Der Einsatz elektrisch betriebener Individualfahrzeuge ist mit den Vorteilen der Vermeidung lokaler NOX- und Partikel-Emissionen sowie – bei hohem Anteil der Stromversorgung aus regenerativen Energiequellen – globaler Reduktion der CO₂-Emissionen verbunden. Die weitgehend entfallenden Motorgeräusche sind für städtische Lärmbilanzen jedoch weitgehend unerheblich, da bei städtischen Fahrgeschwindigkeiten die Roll-/Reifengeräusche dominieren. Hier stellten sich nur dann Verbesserungen ein, wenn Fahrzeuge und damit auch Reifen für Stadtverkehrsgeschwindigkeiten konzipiert würden (Geschwindigkeiten kleiner 50/30 km/h).

Voraussetzungen eines Einsatzes

Die weiteren Anstrengungen in Forschung und Entwicklung, aber auch des praktischen Einsatzes, betreffen auch die Städte in einer Reihe von Fragen:

- Gibt es eine Standardisierung der Batterien, der Ladestationen, der Verbindungen?
- Wer ist Träger der Ladestationen und Versorgungsnetze? Welche Rolle übernehmen kommunale Versorgungsunternehmen?
- Wie sollen die Ladestationen gegebenenfalls im öffentlichen Straßenraum funktional und gestalterisch integriert werden?
- Wie ist eine bauordnungs- und straßenrechtliche Genehmigung zu gewährleisten?
- Ist eine Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen zur Nutzung von Parkplätzen mit Ladesäulen oder von Sonderfahrstreifen begründbar?
- Wie werden Elektrofahrzeuge mit ihren spezifischen Merkmalen in städtische bzw. regionale Gesamtverkehrskonzepte integriert, so dass nicht nur ein Eins-zu-eins-Ersatz der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, sondern eine Ausschöpfung des Mehrwerts erfolgt?

Es handelt sich also um eine Vielzahl von Fragen, die Städte und Gemeinden betreffen. Vor diesem Hintergrund erscheinen sie in der „Nationalen Plattform Elektromobilität“ stark unterrepräsentiert.

Gefahren kontraproduktiver Wirkungen

Die meisten Städte, insbesondere Großstädte und Ballungsräume weisen Qualitäten eines differenzierten und funktionsteiligen Verkehrs- und Mobilitätsdienstangebots auf, in das sich die batteriebetriebenen Individualverkehrsmittel systemhaft integrieren sollten:

- Anlagen des Fußverkehrs für die Erreichbarkeit des Nahraums rund um Wohnung, Arbeits- und Ausbildungsplätze in Stadt- und Stadtteilzentren,

- Anlagen des Fahrradverkehrs für die Erschließung des Nahraums und insbesondere eines mittleren Entfernungsbereichs mit Arbeitsplätzen, spezialisierten Ausbildungs-, Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten, höherwertigen Frei- und Grünflächen,
- straßen- und schienegebundene öffentliche Nahverkehrsmittel zur Erschließung der Gesamtstadt und von Siedlungsachsen im Stadtumland.

Neben dem Ersatz von Pkws mit Verbrennungsmotor durch elektrisch betriebene Personalfahrzeuge für die „flächige Erschließung“ insbesondere im Umland können neue Fahrzeugkonzepte elektrisch betriebener Fahrzeuge mit geringer Sitzplatzzahl, spezifischen Zulademöglichkeiten und stadteigneten Höchstgeschwindigkeiten vor allem Beiträge leisten zu einer Stärkung des intermodalen Verkehrsverhaltens in Städten (Verkehrsmittelwechsel während eines Weges: z.B. Pedelecs zur Ausleihe an Bahnstationen für die flächenhafte Erschließung) wie auch des multimodalen Verkehrsverhaltens, d.h. der Stärkung einer situationsbezogenen Wahl des geeigneten Stadtverkehrsmittels. Kontraproduktive Effekte könnten dann entstehen, wenn die Einführung zu einer Schwächung der derzeit zu beobachtenden Zunahme multi- oder intermodalen Verkehrsverhaltens führen würde und damit die individuelle Motorisierung mit ihren Flächenansprüchen, Unfallgefahren, Geräuschbelastungen eher wieder steigen würde. Zur Vermeidung kontraproduktiver Effekte bedarf es einer Integration in städtische Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzepte, für die hinsichtlich der Teilhabemöglichkeiten der Menschen, Erreichbarkeiten, Energieeffizienz, Lärm- und Schadstoff- sowie CO₂-Emissionen Gesamtbilanzen aufgestellt werden.

Was die Städte brauchen: Chancen nutzen, Risiken mindern, Fehlentwicklungen ausschließen

Städte und Regionen benötigen neue Mobilitätskonzepte bzw. neue Konzepte für Mobilitätsdienste, die Intermodalität und Multimodalität stärken, um damit die zunehmende Renaissance der Städte als Wohn-, Gewerbe-, Arbeitsplatz-, Handels- und Kultur-/Freizeitstandorte zu stabilisieren und zu stärken. Dabei können individuelle Elektrofahrzeuge im Rahmen von kommunalen/regionalen Gesamtkonzepten für Siedlung, Mobilität und Verkehr eine stützende Rolle übernehmen. Die Frage ist also für den Stadtverkehr nicht das „Ob“, sondern das „Wie“ des Einsatzes von Elektrofahrzeugen – z.B. auch als Busse und leichte Nutzfahrzeuge oder zur Erweiterung des Einsatzbereichs von Fahrrädern.

Tipps zum Weiterlesen:

- Die Bundesregierung: Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung, Berlin 2009.
- Canzler, Knie: Grüne Wege aus der Autokrise – Vom Autobauer zum Mobilitätsdienstleister. Ein Strategiepapier. Band 4 der Reihe Ökologie der Heinrich-Böll-Stiftung. 2009.
- Difu (Hrsg.): Rechtliche Rahmenbedingungen der Aufstellung und des Betriebs von Ladestationen für Elektrofahrzeuge – im öffentlichen Raum und auf Privatflächen (erscheint 2010).
- Expertenkommission Forschung und Innovation (EFI) (Hrsg.): Gutachten zu Forschung, Innovation und technologischer Leistungsfähigkeit Deutschlands. Berlin 2010.
- Müller-Hellmann, Adolf: Die Perspektiven der Elektromobilität – Überblick über Hintergründe, Ziele und Strategien. In: Der Nahverkehr, Heft 7-8, 2009, S. 11-16.
- Schindler, Held, Würdemann: Postfossile Mobilität – Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil, Verlag für Akademische Schriften, 2009, S.128-129.

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

Rechtssicherer und glaubwürdiger Umgang mit städtebaulichen Geboten

Neue Difu-Arbeitshilfe

Die in den §§ 175 bis 179 Baugesetzbuch (BauGB) geregelten städtebaulichen Gebote haben den Ruf, bislang ein noch wenig eingesetztes Instrument des BauGB zu sein. Die praktische Relevanz der städtebaulichen Gebote ergibt sich in den meisten Fällen allein aus der Möglichkeit, diese Instrumente einsetzen zu können. Ohne diese Flankierung würden Bemühungen um die einvernehmliche Umsetzung der städtebaulichen Ziele nicht mit dem erforderlichen Nachdruck verfolgt werden können und häufig auch scheitern. Der Hinweis auf die Gebote muss im konkreten Einzelfall einhergehen mit der Bereitschaft und der Fähigkeit, die Gebote beim Scheitern einvernehmlicher Lösungen notfalls auch anzuwenden. Städtebauliche Gebote sind deshalb eine unverzichtbare Ergänzung einer auf Kooperation ausgerichteten Städtebaupolitik in den Gemeinden.

Zudem ist zu erwarten, dass sich in Anbetracht der sich verschlechternden Lage der öffentlichen Haushalte und der infolge des Strukturwandels und der vielerorts rückläufigen Bevölkerungszahlen notwendigen Anpassungsmaßnahmen im Siedlungsbestand die Fälle, bei denen es auf den Einsatz städtebaulicher Gebote ankommt, zunehmen werden. Jedenfalls kann der Einsatz städtebaulicher Gebote angesichts der Herausforderungen, denen heute der Städtebau gegenüber steht, von großem Nutzen sein. So ist z.B. das Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot nach wie vor von großer und wieder zunehmender Bedeutung. Auch das Rückbau- und Entsiegelungsgebot gemäß § 179 BauGB ist zumindest als flankierende Option von erheblicher Relevanz vor allem in schwierigen Stadtumbaukonstellationen, auch wenn es bislang kaum Fälle gibt, in denen es tatsächlich zur Anordnung dieser Gebote kommt.

Ziele der Arbeitshilfe

Mit der voraussichtlich im Juli 2010 erscheinenden Arbeitshilfe sollen die notwendigen Kenntnisse zur rechtssicheren und praxistauglichen Anwendung dieser Instrumente vermittelt werden. In praxisorientierter Weise wird aufgezeigt, unter welchen Voraussetzungen städtebauliche Gebote erlassen werden

können und zweckmäßigerweise erlassen werden sollten.

In der Arbeitshilfe wird besonderer Wert auf die Darstellung der verwaltungsinternen Vorarbeiten gelegt. Tipps und praktische Beispiele wie Anschreiben und Musterbescheide sollen das Vorgehen anschaulich machen und damit erleichtern. Auf umfassende, wissenschaftliche Diskussionen wird zugunsten einer praxisnahen Darstellung verzichtet. Eingang gefunden haben jedoch wichtige und richtungsweisende gerichtliche Entscheidungen. Als Autoren konnten mit Dr. Marie-Luis Wallraven-Lindl und Anton Strunz zwei erfahrene Verwaltungspraktiker aus der Münchener Stadtverwaltung gewonnen werden.

Baugebot – § 176 BauGB

Durch das Baugebot kann die Gemeinde eine Bebauung entsprechend den Festsetzungen eines Bebauungsplans anordnen (§ 176 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) bzw. die Anpassung bestehender Bebauungen an die Festsetzungen eines Bebauungsplans verlangen (§ 176 Abs. 1 Nr. 2 BauGB). Nach § 176 Abs. 2 BauGB kann das Baugebot unter den dort genannten Voraussetzungen auch im unbepflanzten Innenbereich angeordnet werden, insbesondere zur Schließung von Baulücken.

Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot – § 177 BauGB

Modernisierungs- und Instandsetzungsgebote sind ein wichtiges Instrument im Zusammenhang mit der Durchführung von Sanierungs- und Stadtumbaumaßnahmen. Sie ergänzen das durch die Städtebauförderungsprogramme des Bundes und der Länder bereitgestellte Instrumentarium insbesondere dann, wenn trotz der zur Verfügung stehenden öffentlichen Förderung und Abschreibungsmöglichkeiten eine Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer oder sonstiger Verfügungsberechtigten nicht erreicht werden kann. Modernisierungs- und Instandsetzungsgebote sind aber nicht nur innerhalb der förmlich festgelegten Sanierungsgebiete und Stadtumbaugebiete möglich. Die Praxis zeigt, dass auch außerhalb solcher Maßnahmenggebiete einzelne Gebäude aus den unterschiedlichsten Gründen „verwahrlosen“ können mit der Folge, dass aus städtebau-



lichen Gründen deren Modernisierung und Instandsetzung erforderlich wird. Diese Fälle dürften angesichts der durch die rückläufige Entwicklung der Einwohnerzahlen in immer mehr Städten zumindest teilräumlich zu verzeichnenden Wohnungsüberhänge tendenziell häufiger werden.

Pflanzgebot, § 178 BauGB

Mit dem Pflanzgebot kann die Verpflichtung ausgesprochen werden, das Grundstück gemäß den nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB getroffenen Festsetzungen eines Bebauungsplans zu bepflanzen. Das Pflanzgebot kommt in der Praxis vergleichsweise häufig zur Anwendung. Dies hat verschiedene Ursachen. Bei genehmigungspflichtigen Vorhaben wird bei der Bauabnahme häufig noch keine abschließende Feststellung zur Umsetzung der Bepflanzungsaufgaben stattfinden können, da häufig die Bepflanzung zu diesem Zeitpunkt noch aussteht oder jedenfalls die Anwachszeit noch nicht abgeschlossen sein wird. Eine effektive Umsetzungskontrolle durch die Bauaufsichtsbehörde findet deshalb häufig gar nicht statt. Soweit die Bauaufsichtsbehörde ihre ordnungsbehördlichen Kontroll- und Durchsetzungsbefugnisse nicht ausschöpft, sind die Gemeindeverwaltungen auf ihre eigenen Mittel angewiesen. Hier kann dann das Pflanzgebot nach § 178 BauGB zum Tragen kommen, soweit die Bepflanzung aus städtebaulichen Gründen alsbald erforderlich ist.

Rückbau- und Entsiegelungsgebot, § 179 BauGB

Die Duldung der Beseitigung baulicher Anlagen kann die Gemeinde im Bereich eines Bebauungsplans über das Rückbaugesuch verlangen, sofern die bauliche Anlage nicht den Festsetzungen des Bebauungsplans entspricht und eine Anpassung nicht möglich ist (§ 179 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB). Es kommt auch dann in Betracht, wenn die bauliche Anlage Missstände oder Mängel gem. § 177 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB aufweist und deren Behebung durch eine Modernisierung und Instandsetzung nicht möglich ist (§ 179 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB).

Das Rückbau- und Entsiegelungsgebot wurde bislang selten angewandt, erscheint aber insbesondere bei verwaorsten Immobilien („Schrottimobilien“), deren nachhaltige Nutzung städtebaulich und wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll ist, als ein Instrument, das eine wichtige ergänzende Funktion zu den vorzugswürdigen kooperativen Umsetzungsstrategien und Anreizinstrumenten der Förderprogramme hat. Die Einschränkung auf Bauungsplangebiete stellt sich allerdings genauso als Erschweris bei der An-

wendung dar, wie die Ausformung als Duldungspflicht und die Kostentragung durch die Gemeinden.

Im Rahmen von Stadtumbaumaßnahmen kann die Anwendung des Rückbaugesuchs nach § 179 Abs. 1 Nr. 2 BauGB von besonderer Relevanz sein. Stadtumbaumaßnahmen sind gem. § 171a Abs. 2 BauGB Maßnahmen, durch die in von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffenen Gebieten Anpassungen zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen vorgenommen werden. Funktionsverluste liegen nach § 171 Abs. 2 Satz 2 BauGB insbesondere dann vor, wenn ein dauerhaftes Überangebot an baulichen Anlagen für bestimmte Nutzungen, namentlich für Wohnzwecke, besteht oder zu erwarten ist.

Weitere Informationen:

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

Bestellung:

siehe Bestellschein

Die Arbeitshilfe enthält viele Mustervorlagen und Checklisten (Auswahl):

Anordnung eines Instandsetzungsgebots

Musterbescheid über die Anforderung von Mietverträgen

Bescheid über die Aufhebung eines Mietverhältnisses

Anhörung für die Ankündigung des Betretens eines Grundstücks und Gebäudes gem. § 209 Abs. 1 Satz 2 BauGB

Anordnung zur Duldung des Betretens Ihres Grundstücks und Gebäudes zur Entnahme von Proben

Antrag auf Bestellung einer Vertretung

Erste Anfrage zu einem Baugebot

Vertragsbeispiel

Baugebotsbescheid

Vertragsentwurf über Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen

Mängelliste – Anlage zum Vertragsentwurf über Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen

Instandsetzungsgebot

Modernisierungsgebot

Anordnung einer Ersatzvornahme

Pflanzgebot, § 178 BauGB

Einladung zum Anhörungstermin vor Erlass eines Rückbaugesuchs

Anordnung eines Rückbaugesuchs

Antrag auf Eintragung einer Baulast zum Rückbau nach § 35 Abs. 5 BauGB

Checkliste zum Erlass eines Baugebots

Checkliste für die Erörterung

Systematische Vorbereitung eines Modernisierungs- und Instandsetzungsgebots

Checkliste: Systematische Vorbereitung eines Pflanzungsgebots

Checkliste für die Erörterung

Checkliste: Systematische Vorbereitung eines Rückbaugesuchs

Checkliste für eine Erörterung eines Rückbau- oder Entsiegelungsgebots

Handbuch Stadtklima

Maßnahmen und Handlungskonzepte für Städte und Ballungsräume zur Anpassung an den Klimawandel



Durch Extremwetterereignisse – wie die Hitzesommer des vergangenen Jahrzehnts, die für Rekordtemperaturen in den Städten sorgten, oder durch Extremniederschläge, die in einigen Städten Überflutungen hervorgeufen haben – sind die Folgen des Klimawandels stärker als bisher in das Bewusstsein der Bevölkerung und in den Fokus der kommunalen Verantwortlichkeiten gerückt. Immer mehr Kommunen beginnen damit, sich mit Fragen der Klimaanpassung zu beschäftigen.

Insbesondere die großen Städte und Ballungszentren stehen vor großen Herausforderungen, da manche Folgen des Klimawandels hier deutlicher zu spüren sind. In städtischen Gebieten mit hoher Bevölkerungs- und Bebauungsdichte liegen die durchschnittlichen Temperaturen bereits heute höher als im Umland. Auch sind die Auswirkungen von zunehmenden Starkregenereignissen in dicht bebauten Gebieten oftmals gravierender und die Schäden meist höher als außerhalb der Städte. Aus diesen Gründen müssen sich Städte und Ballungszentren verstärkt auf die Anpassung an die Folgen des Klimawandels einstellen.

Wie Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel in Städten und Ballungsräumen konkret aussehen können, zeigt das neue „Handbuch Stadtklima“, das vom Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV) herausgegeben wurde. Mit dem Handbuch sollen vor allem die kommunalen Umwelt- und Planungsämter darin unterstützt werden, Problemfelder zu identifizieren, die sich aus den zu erwartenden klimatischen Änderungen ergeben. Der Leitfaden soll helfen, die notwendigen Maßnahmen zur Klimawandelanpassung vor Ort zu treffen.

Gleichzeitig informiert das Handbuch weitere Akteure – so etwa Architekten, Kommunalpolitiker, Planungsbüros und die interessierte Öffentlichkeit allgemein – über mögliche Wege der kommunalen Anpassung an den Klimawandel.

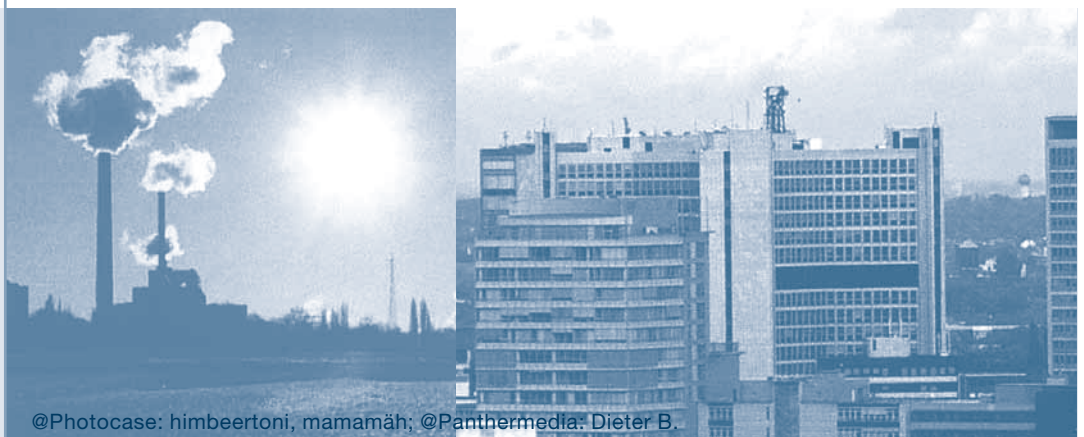
Das „Handbuch Stadtklima“ ist das Ergebnis eines Projekts im Auftrag des Umweltministeriums Nordrhein-Westfalen. Das Projekt wurde vom Regionalverband Ruhr in Kooperation mit dem Deutschen Institut für Urbanistik, der Abteilung für angewandte Klimatologie und Landschaftsökologie der Universität Duisburg-Essen und dem Forschungsinstitut für Wasser und Abfallwirtschaft an der RWTH Aachen (FiW e. V.) durchgeführt. Die Projektpartner haben das Handbuch zunächst auf theoretischer Ebene erarbeitet und anschließend mit den zwei Modellstädten Bottrop und Dortmund im Rahmen von Werkstätten mit Beteiligung unterschiedlicher Fachressorts erprobt. In der Runde der Teilnehmer aus den Modellstädten wurde die Anwendbarkeit der im Leitfaden aufgeführten Maßnahmen auf die jeweilige Kommune diskutiert und geprüft. Die Ergebnisse und Anregungen aus dem Praxistest sowie zusätzlicher Telefoninterviews wurden in das Handbuch integriert. Somit konnten wertvolle Hinweise aus der kommunalen Praxis in die jeweiligen Kapitel einfließen.

Das Handbuch zeigt zahlreiche konkrete Lösungsmöglichkeiten und ist damit ein Werkzeugkasten, der wichtige Instrumente für eine klimawandelgerechte Stadtplanung und -entwicklung enthält. Es unterstützt damit nicht nur Ruhrgebietsstädte, sondern zeigt generell Wege zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels für dicht bebaute und besiedelte Städte und Ballungsräume auf.

Weitere Informationen:

Dipl.-Ing. Cornelia Rösler
Telefon: 0221/340308-18
E-Mail: roesler@difu.de
Dipl.-Ing. Vera Lorke
Telefon: 0221/340308-14
E-Mail: lorke@difu.de

Eine Kurzfassung sowie eine ausführliche Langfassung des Handbuchs mit umfangreichen Hintergrundinformationen ist im Internet erhältlich unter: (www.umwelt.nrw.de/umwelt/klimawandel/handbuch_stadtklima/index.php)



@Photocase: himbeertoni, mamamäh; @Panthermedia: Dieter B.

Parkraummanagement

Konfliktbeladene Aufgabe der kommunalen Verkehrsplanung

Parkraumbewirtschaftung kann das Verkehrsaufkommen im Pkw-Verkehr reduzieren, das Dauerparken auf öffentlichen Straßen verhindern, Flächen für Freiräume und Grün sichern und die Aufenthalts- und Gestaltungsqualität des öffentlichen Raumes verbessern.

In vielen Kommunen ist „Parken“ nach wie vor ein konfliktbeladenes Dauerthema. Während im Straßenraum illegal geparkt wird, sind öffentlich zugängliche Parkhäuser und Tiefgaragen gering ausgelastet. In Berlin-Charlottenburg war 2007 ein Bürgerentscheid gegen die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung erfolgreich. Falschparken gilt als Kavaliersdelikt, marktgerechte Parkgebühren gelten als „Abzocke“, und spezielle Nutzungen (z.B. für Carsharing) können am Straßenrecht scheitern.

Fallstudie Berlin

Wie typische Umsetzungshemmnisse des „Parkraummanagement“ beseitigt werden können und welche neuen Maßnahmen sinnvoll sind, wurde im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) am Fallbeispiel Berlin näher untersucht, gemeinsam mit der LK Argus GmbH, der VMZ Berlin Betreiber-Gesellschaft mbH und dem Bezirksamt Mitte von Berlin. Die kommunale Parkraumbewirtschaftung in Berlin, das „Berliner Mischprinzip“, umfasst Parkschein, Ausnahmegenehmigungen und Anwohnerparkausweis.

Im Projekt „ParkenBerlin“ wurden dazu im Zeitraum 2007 – 2009 in zwei Berliner Bezirken mit Handlungsbedarf (Pankow, Köpenick) Planspiele durchgeführt und Handlungsempfehlungen erarbeitet. Die Projektergebnisse enthalten

- methodische Grundlagen (Ermittlung der Hemmungsfaktoren, Ermittlung der Verkehrs- und Umweltfolgen von Stellplatzbau),
- Verfahren der Verwaltungsorganisation (Planspiele),
- praxisorientierte Hinweise zur Gestaltung und Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung (Zonenbeschilderung, Vignettenvergabe etc.),
- einen empirisch fundierten Vorschlag für eine geplante Verordnung von Obergrenzen des Stellplatzbaus.

Das Berliner Mischprinzip wurde im Grunde bestätigt, bei der lokalen Umsetzung kommt es aber auf die konkrete Ausgestaltung und die Überwachung an. Und es gilt, den mit Parkraumbewirtschaftung erzielten Nutzen für die städtebauliche Entwicklung klar zu verdeutlichen und die Erhebung von Gebühren plausibel darzustellen, beispielsweise durch eine „relative“ Zweckbindung für Verkehrsangebote. Im Prenzlauer Berg wurde nach dem Planspiel die Einführung der Parkraumbewirtschaftung beschlossen.

Der neue „Difu-Impulse“-Band „Einfaches und wirtschaftliches Parkraummanagement“ enthält einen zusammenfassenden Abschlussbericht mit Handlungsempfehlungen für Kommunen, Bund und Länder sowie die Teilberichte „Planspiele zur Vorbereitung und Durchführung der Parkraumbewirtschaftung in den Berliner Bezirken Pankow und Treptow-Köpenick“, „Wirtschaftliches Parkraummanagement“ und „Einfach Parken“.

Darin werden u.a. diese Aspekte untersucht:

- Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung in Bevölkerung, Verwaltung und Politik
- Steuerung öffentlicher und privater Parkraumangebote
- Steuerung des privaten Stellplatzbaus
- Effekte unterschiedlicher Parkschein-Gebührenhöhen
- Carsharing im öffentlichen Straßenraum
- Wirtschaftlichkeit von Parkraumbewirtschaftung
- Nutzung von Parkscheinautomatendaten zur Optimierung der Verkehrssteuerung
- Planspiele als Mittel zur Kommunikationsverbesserung und praktischen Vorbereitung in der Verwaltung

Empfehlungen an Bund und Länder

Die Empfehlungen betreffen u.a. die Reform des Bußgeldkatalogs und der Verwarnungsgebühren, die Einführung der „Blauen Zone“ in der StVO, um Parkstände am Bord oder auf der Fahrbahn durch blaue Markierung einfach kennzeichnen zu können, und die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, um Stellplätze für Carsharing einfacher reservieren zu dürfen.

Empfehlungen für Berlin – Fünf-Punkte-Programm

- Prozessbegleitendes Qualitätsmanagement einrichten
- Instrumente optimieren
- Verwaltungsabläufe effizienter und transparenter gestalten
- Marketing für die Ziele der Parkraumbewirtschaftung entwickeln
- Masterplan „Parken in Berlin“ aufstellen

Empfehlungen an Bund und Länder

- Reform des Bußgeldkatalogs und Verwarnungsgebühren
- Vereinfachung der Beschilderung und Markierung
- Änderung des Straßenverkehrsrechts für Carsharing-Stationen

Foto: Wolf-Christian Strauss

Weitere Informationen:

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

Bestellung:

siehe Bestellschein



Radverkehrs-Wissen international gefragt

„Transferstelle Fahrrad – EU“ präsentiert aktuelle Erfahrungen aus dem In- und Ausland

Das Fachwissen für wirksame Radverkehrsförderung ist inzwischen international abrufbar, auch in EU-Projektdateibanken und englischsprachigen E-Mail-Infodiensten. Nach den Niederlanden hat nun auch Dänemark, der zweite europäische Vorreiter beim Radverkehr, im Internet seine internationale Plattform („Danish Cycling Embassy“) eingerichtet.

Radverkehrs-Know-how aus Deutschland ist ebenfalls international stark gefragt, vor allem begründet durch die enorme Vielfalt der Erfahrungen in den einzelnen Bundesländern, Regionen und Kommunen. Der Fundus langjähriger Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsforschung verbindet sich mit aktuellen Praxisbeispielen aus dem Fahrradportal zum Nationalen Radverkehrsplan (www.nrvp.de) mit rund 4000 verfügbaren Dokumenten.

Im internationalen Kontext ist jedoch die deutsche Sprache der Veröffentlichungen eine Zugangshürde. Auch für deutsche Kommunen ist die Sprachbarriere hinderlich, wenn sie in (englischsprachigen) Kooperationsprojekten mit EU-Förderung voneinander lernen und lokale Radverkehrsprojekte umsetzen wollen.

Das Difu schafft mit dem neuen BMVBS-finanzierten Projekt der „Transferstelle Fahrrad – EU“ durch die gezielte Aufbereitung und Übersetzung Abhilfe. Mit den Erfahrungen aus dem Fahrradportal, der Fahrradakademie und z.T. aus internationalen Fahrradprojekten entwickelt sich das Difu zum Fahrrad-Clearing-House für die deutschen Kommunen und auch im internationalen Rahmen.

Mehrere im Ausland tätige Radverkehrsexperten beraten das Difu in einem projektbegleitenden Arbeitskreis, mit welchen Themen aus dem deutschsprachigen Raum das Difu die Praktiker europaweit besonders wirksam unterstützen kann.

Erfahrungen in kompakter Form in englischer Sprache verfügbar

Der Fahrradkongress „Velo-city Global“ im Juni 2010 in Kopenhagen ist Anlass für

eine Veröffentlichung der ersten englischsprachigen Ausgaben von „Cycling Expertise“.

Während des Kongresses werden am Ausstellungsstand des BMVBS die ersten sechs der Kompaktinformationen vorgestellt und diskutiert:

- zur Zusammenarbeit von Bund und Ländern im „Nationalen Radverkehrsplan 2002–2012 Fahrrad!“,
- zur interkommunalen Zusammenarbeit,
- zu aktuellen Trends der Fahrradnutzung in Deutschland (u.a. MID 2008),
- zu Analysen über den Beitrag des Radverkehrs zum Klimaschutz,
- zu „ERA 2010 – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der FGSV als neuem Stand der Technik mit besonderem Fokus auf der Führung des Radverkehrs auf innerörtlichen Hauptstraßen,
- mit besonderem Fokus auf der Führung des Radverkehrs auf innerörtlichen Hauptstraßen.

Zudem wird Präsentationsmaterial in Form von Foliensätzen zum Download angeboten. Dieser „Export“ von Forschungsergebnissen, Praxiserfahrungen sowie Empfehlungen der technischen Regelwerke richtet sich in erster Linie an die Praktiker in anderen europäischen Ländern. Er ist aber auch für die Mitarbeit deutscher Kommunen und Büros in überwiegend englischsprachigen Projekten vorgesehen.

Aktuelles Radverkehrs-Know-how aus Europa für deutsche Kommunen

In der zweiten Reihe „Forschung Radverkehr“ wird ab Herbst 2010 über Erfolg versprechende Erfahrungen aus dem europäischen Ausland berichtet. Dieser „Import“ für kommunale Praktiker hierzulande zielt auf Arbeitsfelder, in denen andere Länder mehr Erfahrungen gesammelt haben: z.B. Aktionen „mit dem Fahrrad zur Schule“, betriebliches Mobilitätsmanagement, Radschnellwege und das Parken sehr großer Fahrradmengen in Stadtzentren bzw. an Bahnhöfen. Bis zum Projektabschluss im Jahr 2012 sind jeweils 36 Ausgaben der Reihen „Cycling Expertise“ und „Forschung Rad10verkehr“ vorgesehen.

Weitere Informationen im Fahrradportal

[http: www.nrvp.de](http://www.nrvp.de)

auf der englischen Seite: Reihe „Cycling Expertise“ mit Erfahrungen aus Deutschland (ab Ende Juni 2010), internationale Erfahrungen für deutsche Kommunen: Reihe „Forschung Radverkehr“ (ab November 2010)

Projekt Transferstelle Fahrrad – EU

Dipl.-Geogr.

Jörg Thiemann-Linden

Telefon 030/39001-138

E-Mail:

thiemann-linden@difu.de

Öko-Effizienz kommunaler Wasser-Infrastrukturen

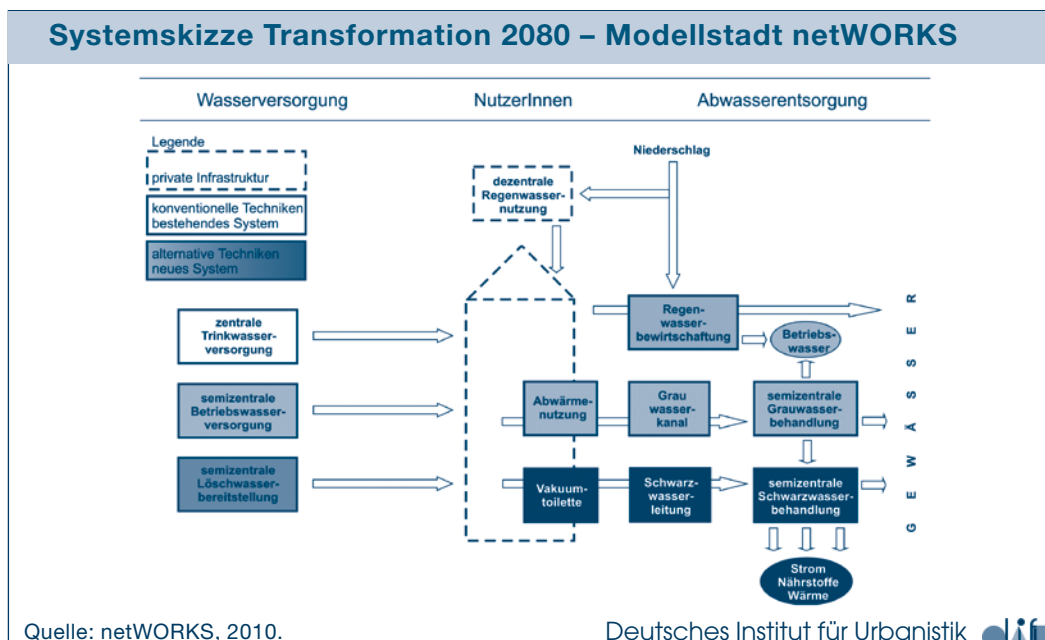
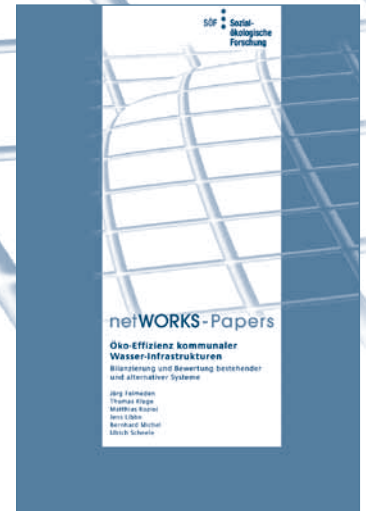
Neue Studie bilanziert und bewertet bestehende und alternative Systeme

In einer aktuellen Studie des Forschungsverbands netWORKS wurden mittels des Verfahrens der Öko-Effizienzanalyse strategische Alternativen der kommunalen Wasser-Infrastruktur bewertet. Die Studie basiert auf einem Siedlungsstrukturmodell, das die städtebaulichen und infrastrukturellen Gegebenheiten deutscher Großstädte teilräumlich beschreibt. Das Modell wurde gemeinsam mit sechs Partnerstädten entwickelt. In drei Szenarien (Status quo, Referenz und Transformation) wurden für einen Zeitraum von 70 Jahren gangbare Systemalternativen ausformuliert und mittels Wasser-, Energie-, Stoff- und Kostenbilanzen miteinander verglichen. Die erforderlichen Daten wurden durch eine umfassende Auswertung der nationalen und internationalen Fachliteratur sowie aus Ergebnissen von Pilot- und Modellvorhaben gewonnen. Im Rahmen verschiedener Fachgespräche mit Vertretern aus Wissenschaft und Praxis der Siedlungswasserwirtschaft und der kommunalen Planung wurden die Ergebnisse systematisch überprüft. Über die Öko-Effizienzanalyse wurden die wirtschaftlichen und umweltseitigen Aspekte verknüpft und integriert bewertet. Dabei zeigte sich, dass ein langfristiger Umbau der vorhandenen Infrastruktur in Richtung räumlich differenzierter Bewirtschaftungsformen mit einer deutlich geringeren Beanspruchung von Umweltressourcen einhergeht, als dies bei den vorhandenen Ver-

und Entsorgungsstrukturen der Fall ist. Insbesondere die Energiebilanz weist bei einer Abwassernutzung vor allem des Grauwassers einen positiven Wert aus.

Der mit der vorliegenden Untersuchung erbrachte Nachweis der wirtschaftlichen Tragfähigkeit neuer Formen der Bewirtschaftung von Wasser und Abwasser kann nur als ein erster Schritt hin zur Umsetzung verstanden werden. Es besteht weiterer Untersuchungsbedarf in Hinblick auf die rechtlichen-organisatorischen und städtebaulich-infrastrukturellen Anforderungen. Die Autoren betonen, dass dezentralere Strukturen ohne eine starke koordinierende und betriebsführende Rolle der Kommunen und ihrer Wasserversorgungsunternehmen bzw. Abwasserbetriebe nicht sinnvoll denkbar sind. In welchen städtischen Teilräumen ein solcher Umbau vorrangig vorstatten gehen kann, wird in der Veröffentlichung dargelegt.

Die Studie ist als netWORKS-Paper Nr. 26 erschienen und kann online von der Website des Projekts herunter geladen werden: <http://www.networks-group.de/veroeffentlichungen/index.phtml>. Nähere Informationen zum Forschungsverbund und zum Projekt „Transformationsmanagement für eine nachhaltige Wasserwirtschaft“ sind im Internet unter <http://www.networks-group.de> zu finden.



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

Neues Gewerbeflächenportal

Lokal orientiertes Portal zeigt State-of-the-Art

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

Dr. Stefan Blümling
GEFAK Gesellschaft für
angewandte Kommunal-
forschung mbH
Telefon: 06421/172825
E-Mail: bluemling@gefak.de
Link: http://www.gera.de/six-cms/detail.php?id=103323&nav_id1=10253&nav_id2=103337&_lang=de

Im Projekt „Aktivierung von Gewerbeflächenpotenzialen durch E-Government“ (FLITZ – Flächen ins Netz) wurde am 16. März ein lokal orientiertes Gewerbeflächenportal freigeschaltet.

Ziel des im Rahmen vom Bundesforschungsministerium geförderten Schwerpunkts REFINA (Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement) ist die bessere Nutzung und Wiederverwertung von Gewerbeflächen im Bestand. Ausgangspunkt des Projekts FLITZ ist die Überlegung, dass für einen nachhaltigen Umgang mit den Flächen neben den klassischen Gewerbeflächen auf der „grünen Wiese“ zunehmend auch wieder untergenutzte Gewerbeareale; Baulücken, Reservegrundstücke sowie Industrie- und Gewerbebrachen in den Blick genommen werden müssen.

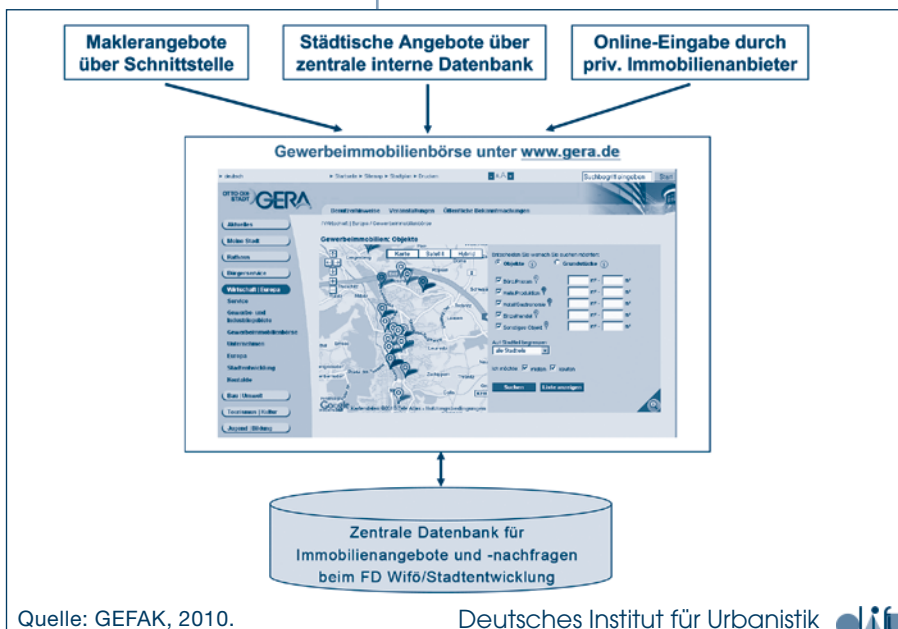
Fallbeispiel im Projekt ist die Stadt Gera. Als kreisfreie Stadt mit etwa 100 000 Einwohnern ist Gera die zweitgrößte Stadt Thüringens. Bedingt durch die topographische Lage und durch umfangreiche Bahnflächen hat Gera einen erheblichen Engpass bei der Bereitstellung von größeren zusammenhängenden Gewerbeflächen. Daneben verfügt Gera über einen beträchtlichen Bestand an gewerblich nutzbaren Brachflächen. Unter solchen Rahmenbedingungen kommt der Entwicklung von Bestandsflächen ein erhebliches strategisches Gewicht zu – wenn es gelingt, diese wieder in Wert zu setzen. Innerstädtische Gewerbeflächenpotenziale sollen also „aktiviert“, wiedergenutzt oder

intensiver genutzt werden. Als Instrument dafür sollen im Wesentlichen E-Government-Lösungen entwickelt werden, also IuK-gestützte Maßnahmen (Softwarelösung, Web-Portal), die zur Vermarktung bzw. Wiedernutzung dieser Flächen beitragen können. Diese Lösungen sollen durch organisatorische Anpassungen und Prozessoptimierungen flankiert werden.

Im Rahmen des Projekts wurden durch eine intelligente technische Lösung die Informationslage vereinheitlicht und die Transparenz auf dem Gewerbeimmobilienmarkt auf Angebots- und Nachfrageseite deutlich verbessert:

- Es wurde eine einheitliche Plattform für sämtliche Immobilienangebote der Stadt, der Makler und der privaten Anbieter geschaffen. Die Angebote werden in einer zentralen Datenbank zusammengefasst, die im Fachdienst Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung gepflegt wird.
- Von dort aus erfolgt die Freischaltung der aktiven Immobilienangebote für das neue Gewerbeimmobilienportal online unter www.gera.de. Das Portal bietet privaten Anbietern eine Online-Eingabe ihrer Angebote; die Makler stellen ihre Angebote über eine Standard-Schnittstelle aus ihren eigenen Programmen direkt ins Portal. Die Redaktion sämtlicher eingehender Angebote obliegt der Wirtschaftsförderung der Stadt.
- Über das Online-Portal werden die getätigten Immobilien-Suchen ausgewertet und damit eine wichtige Basis für die zukünftige Ausrichtung des Immobilienangebots geschaffen.
- Das Portal bildet den „State-of-the-Art“ eines vor allem lokal orientierten Gewerbeflächenportals ab, u.a. durch eine Kombination kartografischer und semantischer Suche, die Einbindung planungs- und baurechtlicher Informationen sowie die Verwendung von Web-Services.

Seit der Freischaltung sind bereits zahlreiche weitere private Angebote zum Datenbestand hinzugekommen. Die bisher als Prototyp realisierte Lösung ist grundsätzlich auf andere Städte und Gemeinden übertragbar, da u.a. auf die in Deutschland am stärksten verbreitete Wirtschaftsförderungssoftware KWIS aufgesetzt wird. Die organisatorischen und prozessualen Optimierungen haben ebenfalls exemplarischen Charakter.



Quelle: GEFAK, 2010.

Deutsches Institut für Urbanistik



Nachhaltige Flächenpotenziale erfassen und bewerten

Neue Veröffentlichung des REFINA-Projekts erschienen

Innenentwicklung vor Außenentwicklung! Dieses prägnante Ziel umfasst komplexe Strategien, mit denen der Neuinanspruchnahme von Böden in Städten und Gemeinden begegnet werden soll. Durch die Wiederverwendung genutzter Flächen, allen voran Brachflächen, und die Verdichtung im Innenbereich soll ein Beitrag und die Grundlage für eine nachhaltige Innenentwicklung von Städten und Gemeinden geschaffen werden. Neue Methoden und Instrumente können dazu beitragen, Potenziale im Bestand besser zu erkennen und zu mobilisieren. Bestehende Informationen und Daten zu Flächen werden ausgewertet, auch zusätzliche Informationen gewonnen und deren Anwendung in der kommunalen Praxis bewertet.

Der BMBF-Förderschwerpunkt REFINA

Seit 2006 fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen des Förderschwerpunkts REFINA anwendungsorientierte Forschungsprojekte zum nachhaltigen Flächenmanagement. Hierfür hat das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) die projektübergreifende Begleitung übernommen.

Beobachtung, Prognose und Bewertung der Flächeninanspruchnahme

Die Qualifizierung von Flächeninformationen und Flächenbewertungen im Rahmen eines nachhaltigen Flächenmanagements wurden von Bund, Ländern und kommunalen Spitzenverbänden als besondere Herausforderung erkannt. Die Verbesserung der Informationsgrundlagen sowie die Einführung und Anwendung quantitativer und qualitativer Parameter bzw. Indikatoren zur Bewertung der Flächeninanspruchnahme ist eine wichtige Aufgabe auf dem Weg zur Erreichung der in der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie formulierten flächenpolitischen Ziele. Den Boden- und Flächeninformationen kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu, etwa

- als quantitative (und qualitative) Kenngrößen für ein periodisches Flächenmonitoring und eine -entwicklungsprognose,
- bei der Erfassung, Bewertung und Mobilisierung von Flächenpotenzialen/Baulandreserven,
- als Grundlage für die Planung von Folgenutzungen, für naturschutzrechtliche

Eingriffs-/Ausgleichsregelungen sowie für Pflegekonzepte,

- als Grundlage für Kommunikations- und Informationskonzepte für die Öffentlichkeit und für politische Entscheidungsträger.

Neben der Nutzung bereits bestehender Geoinformationssysteme (ALK, ATKIS, kommunale Brachflächenkataster, Realnutzungserhebungen, Biotopkartierungen, Bodenkartierungen usw.) sowie der Auswertung historischer und aktueller Karten und Luftbilder rücken im Rahmen der Ergebnisse des BMBF-Förderschwerpunkts REFINA neue Methoden der flugzeug- und satellitengestützten Fernerkundung von Landnutzungsarten und diesbezüglicher Auswertungstechniken für unterschiedliche Anwender in den Fokus. Gleichzeitig ist die Bewertung der Flächen- und Standortinformationen ein zentrales fachliches Element in der räumlichen Planung – insbesondere für ein nachhaltiges Flächenmanagement. Ihre Aufgaben sind die Ermittlung der im Bezug auf die verwendeten Kriterien günstigsten, d.h. nachhaltigsten Nutzungsoption, die Identifikation der für eine Nutzungsalternative überhaupt geeigneten Flächen sowie die vergleichende Bewertung unterschiedlicher Nutzungsalternativen für eine Fläche. Verschiedene Ansätze und Konzepte umfassender, integrierender Bewertung von Flächen sind in REFINA-Vorhaben integriert bzw. weiterentwickelt worden.

Die neue REFINA-Veröffentlichung

Die Veröffentlichung „Flächen- und Standortbewertung für ein nachhaltiges Flächenmanagement. Methoden und Konzepte“ stellt neben innovativen Konzepten zur Prognose und dem Monitoring von Flächennutzungen und neuen Grundlageninformationen zur Standortbewertung unterschiedliche Methoden zur integrierten und ganzheitlichen Bewertung von Nutzungsoptionen und Bauflächenpotenzialen vor. Mit dem aktuellen Band ist die Veröffentlichungsreihe „Beiträge aus der REFINA-Forschung“ abgeschlossen. Die Reihe richtet sich in erster Linie an die interessierte Fachöffentlichkeit in den Kommunen, Regionalverbänden, Ingenieur- und Planungsbüros, aber auch an Bundes- und Landesressorts mit Bezug zu REFINA-Themen und kann entweder in der Printversion bestellt oder auf der Internetseite als PDF heruntergeladen werden.



Weitere Informationen:

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

Download der Publikation und weitere Informationen zum REFINA-Förderschwerpunkt im Netz:
<http://www.refina-info.de>

Bestellung:

siehe Bestellschein

Das Difu erkundet seinen neuen Standort

Gebäudenutzung in der Zimmerstraße 13-15 von 1799 bis 1943 anhand der Berliner Adressbücher



Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung



Maria Krautzberger, Staatssekretärin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin



Dr. Stephan Articus, Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Deutschen Städtetages

Checkpoint Difu

Einweihung des neuen Difu-Standorts im Herzen Berlins

In den letzten zwei Jahren hat das Deutsche Institut für Urbanistik bereits gesellschaftsrechtliche, strukturelle und personelle Veränderungen vollzogen, zum Abschluss stand noch die räumliche Veränderung in Berlin an. Zum Jahreswechsel zog das Difu vom Berliner Ernst-Reuter-Haus in die Zimmerstraße 13-15, einen Steinwurf von der Friedrichstraße und dem Checkpoint Charlie entfernt. Nachdem die Büros hergestellt, die PCs liefen, alle Kartons ausgepackt und der allgemeine Betrieb wieder aufgenommen war, lud das Difu ein zum „Checkpoint Difu“, um sich seinen Kooperationspartnern am neuen Standort zu präsentieren. Mehr als hundert Difu-Kooperationspartner kamen am 28. April ins Institut, um Räumlichkeiten und Mitarbeiter am neuen urbanen Ort zu „begutachten“.

Nach der Begrüßung durch Institutsleiter Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus. J. Beckmann wandte sich Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit einem Grußwort an die Gäste und betonte, „durch seine große Nähe zur kommunalen Ebene ist das Difu hervorragend in der Lage, Fragestellungen zu Themen der Stadtentwicklung schneller und versierter zu bearbeiten, als viele andere Institute.“

Auch Maria Krautzberger, Staatssekretärin der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, unterstrich in ihrem Grußwort die von ihr seit langen Jahren wahrgenommene und stets geschätzte hervorragende Arbeit des Instituts. Dr. Stephan Articus, Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Deutschen Städtetages erinnerte an „die großartige Arbeit des Difu in der Zeit nach dem Fall der Mauer und nach der Wiedervereinigung“ und betonte „Wenn es das Deutsche Institut

für Urbanistik im Jahr 1990 nicht gegeben hätte – spätestens nach der Wiedervereinigung hätte man so ein Institut zur Unterstützung der ostdeutschen Kommunen gründen müssen.“

„Neue Perspektiven am neuen Standort?!“ erwartet Institutsleiter Prof. Dr.-Ing. Klaus. J. Beckmann und machte in seinen Ausführungen deutlich, dass der neue urbane Standort des Instituts mit dazu beitragen werde, die praxisorientierte Difu-Arbeit für die Städte zusätzlich zu befruchten.

Eindrucksvoll schilderte schließlich Dr. Sybille Frank von der Universität Darmstadt in ihrem Vortrag „Der Mauer um die Wette gedenken: Heritage-Industrie am Checkpoint Charlie“ die Geschichte sowie den Ist-Zustand des Standortes rund um den Checkpoint Charlie. Sie ordnete diesen Zustand und die Veränderung in Tendenzen des erlebnisorientierten Umgehens mit historischen Orten ein.

Den anschließenden Empfang nutzten die Gäste zu vertiefenden Gesprächen und natürlich zur Besichtigung und zu Führungen im „neuen“ Difu.

Eigens für die Veranstaltung gab das Difu eine kleine Veröffentlichung „Das Difu erkundet seinen neuen Standort“ heraus, die als PDF im Internet zu finden ist. Erstellt wurde die Veröffentlichung von Dr. Michael Bretschneider (ehemals Difu) unter Mitarbeit von Difu-Mitarbeiter Jörg Schumacher. Die Publikation kann kostenfrei unter folgender Internet-Adresse heruntergeladen werden: <http://www.difu.de/publikationen/sonderveroeffentlichungen>.



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus. J. Beckmann, Leiter und Geschäftsführer des Deutschen Instituts für Urbanistik



Dr. Sybille Frank, Universität Darmstadt

Das Jugendamt der Zukunft

„Mädchen für alles“ oder „Restjugendamt“?

Zu dieser Fragestellung hatte die Arbeitsgruppe Fachtagungen Jugendhilfe im Deutschen Institut für Urbanistik am 15. und 16. April 2010 Leiter von Jugendämtern und ASD's nach Berlin eingeladen. Um es gleich vorweg zu nehmen, das „Restjugendamt“ kam eher selten vor, eigentlich drehte sich alles um die Frage „Das Jugendamt der Zukunft – ein Mädchen für alles?“. Zu diesem Thema referierte Ministerialrat Prof. Dr. Dr. Reinhard Wiesner, Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Zur Frage „Quo vadis Jugendamt?“ sagte er, dass die Jugendämter mit dem quantitativen Ausbau der Kindertagesbetreuung und der stärkeren Förderung der qualitativen Seite „Erziehung und Ausbildung“ ein großes Aufgabenpaket zu bewältigen haben. Genauso wichtig sei der Kinderschutz, der sich zwischen Willkommensbesuchen und Krisenintervention bewege. In diesem Zusammenhang stellte Prof. Wiesner die Frage, ob die Jugendhilfe gerade einen „Rollback“ erlebe und auf dem Weg in eine Polizei- und Ordnungsverwaltung sei. Seinem Empfinden nach sei die Jugendhilfe auf der Suche nach einem neuen Image, das sowohl intern als auch öffentlich noch nicht wirklich klar zu sein scheine.

Wie stellt sich das heutige Jugendamt das Jugendamt der Zukunft vor?

Beim „Treffen der Generationen“ diskutierten „alte“ und neue Architekten der Jugendhilfe darüber, wie sie ihr Amt gestaltet haben bzw. gestalten würden. Bezogen auf die Frage, was professionelle Sozialarbeit ist, sagten Prof. Dr. Holger Ziegler, Universität Bielefeld und Kay Biesel, Bundesmodellprojekt des BMFSFJ „Aus Fehlern lernen: Qualitätsmanagement im Kinderschutz“, Berlin, dass durch die „neue Steuerung“ eine Entfachlichung stattgefunden habe, gleichzeitig sei die Jugendhilfe strukturell unterfinanziert und programmatisch überfrachtet. Die Aufgabenliste des Jugendamtes sei ein Nirvana. Man nehme zu viele Aufgaben „Top down“ entgegen. Das Jugendamt sei auch ein Kinderschutzamt, dessen Mitarbeiter die verantwortungsvolle Arbeit von Piloten verrichten, aber nicht so bezahlt werden und es sollte nicht als Lückenbüßer die Aufgaben übernehmen, die andere Systeme nicht bewältigt haben. Also nicht Mädchen für alles sein.

Das (Berliner) Musterjugendamt

Die Berliner Jugendhilfe handelte nur noch reaktiv und die Berliner Haushaltssituation war (und ist) schlecht. Das war Grund und Motivation für die Berliner Senatsverwaltung für Bildung, Wissenschaft und Forschung, sich bei Steria Mummert Consult Hilfe zu holen. Die Projektergebnisse stellte Holger Schulze, Mitarbeiter von Steria Mummert Consult, auf der Tagung vor. Die Ergebnisse dieser Studie werden in Berlin und wurden auf dieser Tagung kontrovers diskutiert. Er sagte, mit dem Leitbild Jugendamt solle deutlich gemacht werden, dass sich die Berliner Jugendämter vor allem auf die Aufgaben der Planung, Gewährleistung und Steuerung konzentrieren sollen. Explizit werde im Leitbild aber auch darauf hingewiesen, dass die Berliner Jugendämter weiterhin eine sozialpädagogische Fachbehörde sein sollen. Es ginge nicht darum, die Jugendämter auf eine reine Finanztransferinstitution zu reduzieren.

„Vom Kind aus denken ...“

Unter der Überschrift „Ein neues Leitbild für das Jugendamt der Zukunft“ stellte Dr. Maria Kurz-Adam, Leiterin des Jugendamtes München, Eckpunkte zu den Alleinstellungsmerkmalen und dem zukünftigen Profil des Jugendamtes vor. Als Schlüsselherausforderungen definierte sie Bildung und Jugendhilfe, Kinderschutz und die Wiederkehr des Subjekts und der Wirkungsorientierung in der Kinder- und Jugendhilfe. Letzteres sei der Prüfstein des Sozialen in der Kinder- und Jugendhilfe. Mit der Frage des „richtigen“ Kinderschutzes sei Unruhe in das Selbstverständnis der Kinder- und Jugendhilfe gekommen, weil damit die Qualität und der Stellenwert der Arbeit am Subjekt auf den Prüfstand stehen. Es dürfe nicht sein, dass im Vordergrund des Denkens oftmals stehe, wie schütze ich mich als Mitarbeiter des Jugendamtes und nicht zuerst, wie schütze ich das Kind und dass viel über Familien(probleme) und Kinder geredet werde, aber nicht mit den Familien. Dabei sei die Nähe zur Familie das unbestreitbare hohe Potenzial der Kinder- und Jugendhilfe, denn kaum ein Leistungssystem vermag sich so der Intimität des Familienlebens anzunähern.



Prof. Dr. Joachim Merchel, Fachhochschule Münster



Das Jugendamt der Zukunft – „Mädchen für alles“ oder „Restjugendamt“?

Arbeitsgruppe Fachtagungen Jugendhilfe im Deutschen Institut für Urbanistik 15. und 16. April 2010 in Berlin

Prof. Dr. Holger Ziegler, Universität Bielefeld; Norbert Schweers, Jugendamt Potsdam; Dr. Siegfried Haller, Jugendamt Leipzig; Cornelia Scheplitz, Jugendamt Frankfurt (Oder); Bruno Pfeifle, Jugendamt Stuttgart; Kay Biesel

Weitere Informationen:

Dipl.-Soz. Kerstin Landua
Telefon: 030/39001-135
E-Mail: landua@difu.de

Sicherung der sozialen Wohnraumversorgung

„Ältere Menschen in der Sozialen Stadt“

ist der Themenschwerpunkt der neuen Ausgabe des Newsletters zum Bund-Länder-Programm Soziale Stadt (Mai/Juni 2010, Nr. 24), der in Kürze abzurufen ist unter <http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/newsletter/>

Gibt es eine wachsende Altersarmut? Macht Klimaschutz das Wohnen teuer? Wie schaffen wir Ersatz für den rückläufigen Bestand von Belegungsbindungen? Dies sind nur einige der Fragen, die die soziale Wohnraumversorgung zu einem hochaktuellen kommunalpolitischen Thema machen. Sie boten außerdem reichlich Stoff für anregende Vorträge und einen intensiven Meinungsaustausch im Rahmen eines zweitägigen Difu-Seminars. Angesichts der soziodemographischen Entwicklung, einer fortschreitenden Ökonomisierung der Wohnungswirtschaft und der Ungewissheit über Höhe und Ausgestaltung der Wohnbauförderung in den Ländern stand hier vor allem die Frage nach Steuerungsmöglichkeiten bei der sozialen Wohnraumversorgung im Mittelpunkt.

Als eine der Säulen hierfür gelten die kommunalen Wohnungsunternehmen. Mehrere Referenten thematisierten den Umbruch, in dem sich die ehemals gemeinnützige Wohnungswirtschaft derzeit befindet. So suchen kommunale Wohnungsunternehmen nach neuen Aufgabefeldern jenseits der sozialen Wohnraumversorgung, um ihre Wirtschaftlichkeit zu sichern und Renditeziele zu erfüllen, die auch öffentliche Eigentümer verstärkt an ihre Beteiligungen stellen. Auch die Sanierung des Wohnungsbestands aus den 1950er- bis 1970er-Jahren stellt die Unternehmen vor große Herausforderungen. Im Seminar wurde am Beispiel des Märkischen Viertels in Berlin diskutiert, unter welchen Bedingungen eine warmmietenneutrale energetische Anpassung des Wohnungsbestands erfolgen kann. Zentrales Instrument zur Wohnraumversorgung einkommensschwacher Haushalte sind Belegungsbindungen. Der Bestand an mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen ist seit einiger Zeit stark rückläufig. Eine Möglichkeit zur Schaffung von Ersatz, die vor allem in wachsenden Wohnmarktregionen erprobt wird, stellt der Ankauf von Belegungsrechten dar. Mengeneffekte, die den Bestandsrückgang ausgleichen können, sind nach den Erfahrungen in München damit gleichwohl bislang nicht zu erzielen. Einen anderen Weg beschreitet Köln: Gelockerte Modalitäten bei der Belegung haben hier den geförderten Wohnungsbau belebt. Damit wurden zusätzliche Angebote für den dringend benötigten preiswerten Wohnraum ge-

schaffen. Doch in vielen Städten und Regionen trifft man auf zunehmend entspannte Wohnungsmärkte. Gibt es angesichts dieser Entwicklung überhaupt noch einen Bedarf nach öffentlicher Wohnraumförderung? Das Seminar griff diese Frage, die angesichts der anstehenden Verhandlungen zwischen Bund und Ländern über die Fortführung von Ausgleichszahlungen für die Übertragung der alleinigen Kompetenz der Wohnraumförderung auf die Länder derzeit auf der politischen Agenda steht, im Rahmen einer Abschlussdiskussion auf.

Dass das Thema jedoch umfassender betrachtet werden muss, zeigten sowohl das Spektrum der Vorträge als auch der Diskussionsverlauf. Denn offensichtlich herrscht kein öffentliches Bewusstsein über Höhe und Verteilung der öffentlichen Subventionen im Wohnungswesen: Den Löwenanteil machen derzeit die hauptsächlich von den Kommunen getragenen Kosten der Unterkunft (KdU) aus. Die aktuell ca. 16 Mrd EUR stellen einen gewichtigen Mittelzufluss in die Wohnungsmärkte dar, der gemeinsam mit der Ausgestaltung der Angemessenheitskriterien maßgeblichen Einfluss auf das preiswerte Wohnungsmarktsegment vor Ort ausübt.

Im Seminar wurde neben den Wirkmechanismen auch aufgezeigt, inwieweit sich daraus Steuerungspotenziale für die kommunale Wohnungspolitik ableiten lassen. Angesichts knapper Kassen und schwindender Steuerungsmöglichkeiten bei der Wohnraumversorgung wächst die Bedeutung von Kooperationen mit der Wohnungswirtschaft. Große Potenziale bietet insbesondere die Zusammenarbeit mit Wohnungsgenossenschaften. Zugleich stehen die Genossenschaften selbst vor bedeutsamen Herausforderungen, für die sie sehr unterschiedliche Lösungsoptionen entwickeln. Diesen Wandel gilt es, so ein Fazit aus dem Seminar, ebenso zu berücksichtigen wie die Besonderheiten dieser Rechtsform, in deren Kern die Förderung ihrer Mitglieder steht.

Aufgrund der großen Resonanz des Seminars und der Aktualität ist vorgesehen, in Zukunft regelmäßig Veranstaltungen zu neuen Entwicklungen in der sozialen Wohnraumversorgung am Difu durchzuführen.

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

Neue Veröffentlichungen im Difu-Inter- und Extranet

Seminarberichte, Vorträge, Online-Publikationen

Veröffentlichung: Difu-Berichte, Heft 2/2010

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

Seminardoku: Spielhallen: Trends – Probleme – Steuerungspotenziale

<http://www.difu.de/dokument/spielhallen-trends-probleme-steuerungspotenziale.html>

Seminardoku: Datenschutz in der Kommunalverwaltung

<http://www.difu.de/dokument/datenschutz-in-der-kommunalverwaltung.html>

Seminardoku: Schrottimmobilien – Instrumente zum Umgang mit verwahrlosten Immobilien

<http://www.difu.de/dokument/schrottimmobilien-instrumente-zum-umgang-mit-verwahrlosten.html>

Seminardoku: Jugendliche und Stadt(teil)entwicklung

<http://www.difu.de/dokument/jugendliche-und-stadtteilentwicklung.html>

Aufsatz: Soziale Stadt und ältere Menschen

Von Christa Böhme und Thomas Franke
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2010-04-26/soziale-stadt-und-aeltere-menschen-aufsatz.html>

Veröffentlichung: Flächen- und Standortbewertung für ein nachhaltiges Flächenmanagement. Methoden und Konzepte. Beiträge aus der REFINA-Forschung, V

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=OR9F4XCT>

Veröffentlichung: Novellierungsbedarf bei der BauNVO. Ergebnisse einer Umfrage des Deutschen Instituts für Urbanistik und des Deutschen Städtetages

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=G1LZUY7O>

Veröffentlichung: Modellvorhaben der Sozialen Stadt. Gute Beispiele für sozial-integrative Projekte

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=GXAS0FUK>

Veröffentlichung: KfW Kommunalbefragung 2009

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=IL0346H7>

Vortrag: Leihräder als globaler Trend? Velorution in Paris, Modellversuch in Deutschland

Von Tilman Bracher und Doris Reichel
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2010-05-12/leihraeder-als-globaler-trend-velorution-in-paris.html>

Vortrag Quartiersbezogene Gesundheitsberichterstattung zur Stärkung von Gesundheitsförderung und Prävention – am Beispiel des Programms Soziale Stadt

Von Christa Böhme
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2009-05-07/quartiersbezogene-gesundheitsberichterstattung-zur.html>

Vortrag Gesundheitsförderung in benachteiligten Stadtteilen – Erfahrungen aus Deutschland

Von Christa Böhme
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2010-04-22/gesundheitsfoerderung-in-benachteiligten-stadtteilen.html>

Vortrag: Auswirkungen der Wohnstandortwahl auf Raum und Verkehr

Von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2010-01-28/auswirkungen-der-wohnstandortwahl-auf-raum-und-verkehr.html>

Vortrag: Anforderungen an die Bundesverkehrswegeplanung

Von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2009-12-08/anforderungen-an-die-bundesverkehrswegeplanung.html>

Vortrag: Zukunftsthemen der Stadt- und Freiraumentwicklung

Von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2010-01-20/zukunftsthemen-der-stadt-und-freiraumentwicklung.html>

Vortrag: Finanzierungsbedarf einer nachhaltigen Mobilität in Städten bis 2020

Von Tilman Bracher
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2010-03-22/finanzierungsbedarf-einer-nachhaltigen-mobilitaet-in.html>

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/
Informationen zum Verfahren
<http://www.difu.de/extranet/infos-zum-difu-extranet/>

Links, die ins Extranet führen, sind ausschließlich für Difu-Zuwender frei zugänglich:
<http://www.difu.de/institut/partner/zuwender>



Foto: Doris Reichel

Difu aktiv

Wulf-Holger Arndt nahm am 17.2. beim „Expertensymposium zur Vorbereitung des Klimaschutzkonzepts 2020Plus Baden-Württemberg“ an der Arbeitsgruppe „CO₂-armer Verkehr“ teil, in der er künftig mitwirken wird.

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus. J. Beckmann hielt am 20.1. im Rahmen des Neujahrsempfangs der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin einen Vortrag zu Zukunftsthemen der Stadt- und Freiraumentwicklung. Am 28.1. referierte Beckmann in Dortmund bei der von der TU Dortmund durchgeführten Fachtagung „Individuelle Information bei der Wohnstandortwahl – Steuerung der Siedlungsentwicklung durch weiche Instrumente?“ zu Auswirkungen der Wohnstandortwahl auf Raum und Verkehr“. Ferner nahm er am Kolloquium „Kommunale Selbstverwaltung und Lokale Regierungsführung vor dem Hintergrund des europäischen Integrationsprozesses“ teil, das anlässlich der Verleihung des Kommunalwissenschaftlichen Preises der Carl und Anneliese Goerdeler-Stiftung am 2.2. in Leipzig stattfand.

Der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main führte am 23.2. in Frankfurt/Main einen „Demografie-Dialog des Planungsverbandes Ballungsraum Frankfurt/Rhein“ durch, in dessen Rahmen Prof. Beckmann zu „Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Verkehrsnachfrage – Was Kommunen beachten sollten!“ referierte. Darüber hinaus nahm er am 23. und 24.2. als ständiger Gast an der Hauptausschuss-Sitzung des Deutschen Städtetages in Ludwigshafen teil.

Im Rahmen des vom 29. bis 30.4. in Wismar durchgeführten 36. Oberbürgermeistertreffens Ost hielt Prof. Beckmann den Vortrag „Herausforderungen und Chancen des demografischen Wandels für den Städtebau und den Stadt- und Regionalverkehr“. Am 3.5. nahm er an einem Workshop der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung „Stadtentwicklungsplan Klima“, am 4.5. an der Auftaktveranstaltung Elektromobilität und am 6.5. am Bau- und Verkehrsausschuss des Deutschen Städtetages in Hamburg teil.

Am 19. Mai wurde Prof. Beckmann von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, für die 17. Legislaturperiode in den Beirat für Raumentwicklung des Deutschen Bundestages berufen. Beckmann wurde darüber hinaus

als Mitglied in die Arbeitsgruppe „Rahmenbedingungen für die Steuerungsgruppe „Elektromobilität“ berufen.

Tilman Bracher hielt am 22.3. im Berliner Ernst-Reuter-Haus auf der von der Stiftung Heureka und dem Deutschen Städtetag durchgeführten Veranstaltung „Finanzierungsbedarf & Finanzierungsmöglichkeiten einer nachhaltigen Mobilität in Städten“ einen Vortrag über den „Finanzierungsbedarf einer nachhaltigen Mobilität in Städten bis 2020“. Am 30.3. nahm er in Frankfurt/Main an einem Expertenworkshop des Umweltbundesamtes zum Thema „50% CO₂-Minderung in Tübingen“ und am 28./29.4. an der 28. Sitzung des Bund-Länder-Arbeitskreises Fahrradverkehr in Bremen teil.

Holger Floeting beteiligte sich im Rahmen der Jahrestagung 2010 der Initiative Kompetenznetze Deutschland des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, die am 2.2. in Berlin stattfand an der Podiumsdiskussion „Netzwerke im Strukturwandel“.

Thomas Franke war am 22. und 23.4. als – neuer – Ständiger Gast an der 74. Sitzung der Fachkommission „Stadtentwicklungsplanung“ des Deutschen Städtetages in Bremen vertreten.

Jürgen Gies nahm am 8. Deutschen Nahverkehrstag teil, der unter der Überschrift „Öffentlicher Nahverkehr in Deutschland: In der Zwickmühle zwischen hohen Erwartungen und knappen Finanzen“ am 22. und 23.4. in Ludwigshafen stattfand.

Jens Libbe stellte am 3.5. Jens Libbe vor der Bundestagsfraktion von Bündnis90/Die Grünen Ergebnisse aus der REFINA-Forschung vor. Auf Einladung der BTU Cottbus, Lehrstuhl für Stadttechnik und dem Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung (BBSR) nahm er am 18.3. in Bonn an einem Expertengespräch zum Thema „CITY POWER – Energetische Erneuerung im Siedlungsbestand“ teil, in dem Fragen der Umsetzung von Energiestandards in unterschiedlichen Stadtquartieren und daraus resultierende Versorgungsstrukturen erörtert wurden.

Vera Lorke hielt am 30.3. im Rahmen der Winterschool „Public participation and Climate Protection“ in Prag einen Vortrag zum Thema „Participation Approaches in Climate Concepts of German Cities“ und referierte am 28.4. in Berlin auf der Veranstaltung

„Stadtentwicklung und Klimawandel – Bilanz und Möglichkeiten der bisherigen Maßnahmen“ des Instituts für Städtebau zum Thema „Kommunale Klimaschutzkonzepte – Ein Instrument zur Festlegung und Umsetzung kommunaler Klimaschutzziele“.

Cornelia Rösler und **Andrea Wagner** nahmen am 5.5. an der Arbeitsgruppe „Nachhaltiges Wirtschaften“ beim Deutschen Städtetag in Köln teil, deren Schwerpunkt die Schnittstelle zwischen Wirtschaftsförderung und Klimaschutz ist. Auf Wunsch des Deutschen Städtetages übernahm Cornelia Rösler die Leitung der Arbeitsgruppe.

Antje Seidel-Schulze war vom 15. bis 17.3. auf der Frühjahrstagung des Verbandes der Städtestatistiker (VDSt) in Bonn. Zum Thema „Gestalten oder Erdulden: Zertifizierung von Stadtquartieren und kommunalstatistische Monitoring“ betreute Antje Seidel-Schulze zusammen mit dem Programmbeauftragten der Tagung und Prof. Pahl-Weber einen Thementisch, an dem mit Städtestatistikern zu diesem Thema über Perspektiven in der Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik diskutiert wurde.

Maic Verbücheln war am 15.4. Teilnehmer der Veranstaltung im BMVBS „Modellvorhaben zur energetischen Stadterneuerung – Ein ExWoSt-Forschungsfeld“, in der verschiedene Vorhaben und Projekte der Stadterneuerung zur Reduzierung des Energieverbrauchs und CO₂-Ausstoßes vorgestellt wurden

Am 4.5. leitete **Ulrike Vorwerk** mit Unterstützung von **Franziska Kausch** eine Regionalveranstaltung der „Servicestelle: Kommunaler Klimaschutz“ zum Thema „CO₂-Bilanzen: Potenzielle Ansätze“ in Frankfurt am Main.

Daniel Zwicker-Schwarm stellte am 22.4. im Rahmen des Workshops „Europäische Territoriale Zusammenarbeit. Umsetzung, Wirkung, Zukunft“ im BBR in Bonn die Zwischenergebnisse der laufenden MORO-Studie zu transnationalen Projekten vor. Am 29. und 30.4. nahm er erstmals als Ständiger Gast an der Sitzung der Fachkommission Wirtschaftsförderung des DST in Essen teil.

Difu-intern

Abschied und Neubeginn

Seit Dezember 2009 ist **Dr. Jürgen Gies** im Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur tätig. Er hat in Heidelberg Geographie mit den Nebenfächern Volkswirtschaftslehre und Öffentliches Recht studiert und sich insbesondere mit Fragen des öffentlichen Verkehrs befasst. In seiner Dissertation „Die Strategien der deutschen Bahnreform und Diskussionen um die Entwicklungstendenzen des liberalisierten Eisenbahnsektors – eine Untersuchung aus diskursanalytischer Perspektive“ befasste er sich mit der Bahnstrukturreform sowie der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs. Nebenher war er freiberuflich in der Marktforschung tätig. Im Difu liegt sein Arbeitsschwerpunkt beim Öffentlichen Personennahverkehr.

Hadia Köhler ist zum 28.2.2010 nach knapp eineinhalbjähriger Tätigkeit aus dem Difu ausgeschieden. Sie war als wissenschaftliche Mitarbeiterin zeitlich befristet im Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur beschäftigt und hat – zusammen mit Jens Libbe – vor

allem das Projekt „Infrastruktur und Stadtentwicklung“ im Auftrag der Wüstenrot-Stiftung bearbeitet. Frau Köhler arbeitet seit dem 10. Mai 2010 im Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf im Referat Regionalentwicklung, Regionalräte, Raumb Beobachtung. Die ehemaligen Difu-Kollegen wünschen weiterhin viel Erfolg!



Hadia Köhler



Dr. Jürgen Gies



Mediennachlese – Auswahl

[...] Diese Klimawochen vom 28. Mai bis zum 24. Juni umrahmen die zweite bundesweite Düsseldorfer Fachtagung „Kommunaler Klimaschutz – Strategien und Herausforderungen“, die das Deutsche Institut für Urbanistik, der Deutsche Städtetag und die Stadt Düsseldorf am 8. und 9. Juni im Rathaus veranstalten. Die Tagung richtet sich an das Fachpublikum, während die vier Klimawochen die Allgemeinheit miteinbeziehen.

Rheinische Post, 29.05.10

[...] Um Lösungsansätze soll es am 27./28. Mai bei einem Seminar des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) in Berlin gehen: Im Seminar „Neue Sicherheitsanforderungen an die Städte“ wird auch über den Umgang mit Alkoholkonsum und Störungen der öffentlichen Ordnung debattiert. [...] **Berliner Zeitung, 25.05.10**

Wie hat sich das Thema Öffentlich-Private Partnerschaften in Deutschland in der jüngsten Vergangenheit entwickelt, wie viele Projekte wurden und werden umgesetzt und wie schätzen die Rathäuser die Bedeutung von ÖPP-Lösungen ein? Auf diese und andere wichtige Fragen gibt die Studie „PPP-Projekte in Deutschland 2009“ des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) Antworten. [...] **Der Gemeinderat, Heft 4 / 2010**

[...] Die Brücken dürften nicht die letzten Investitionsfälle gewesen sein, in denen Kommunen über Öffentlich-Private Partnerschaften nachdenken. Bis zum Jahr 2020 berechnete das Deutsche Institut für Urbanistik einen Investitionsbedarf der Kommunen in Höhe von 704 Milliarden Euro. Der größte Batzen würde auf den Bau und den Erhalt von Straßen entfallen: 161 Milliarden. [...] **Frankfurter Rundschau, 12.05.10**

Mit dem aktuellen Urteil vom 25. März 2010 beseitigt der Europäische Gerichtshof eine Vielzahl der insbesondere durch die sogenannte Ahlhorn-Rechtsprechung des OLG Düsseldorf verursachten Unsicherheiten der Kommunen zur Ausschreibungspflicht von Grundstücksgeschäften, die im Zusammenhang mit städtebaulichen Verträgen stehen. Deshalb ist zu erwarten, dass bis dato zurückgestellte Vertragsverhandlungen wieder aufgenommen und überfällige Investitionen angeschoben werden. Dazu bedarf es einer praxis- und zeitnahen Aufbereitung der nunmehr bestehenden Rechtslage. Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) hat daher kurzfristig ein „Brennpunktseminar“ in sein Fort-

bildungsprogramm aufgenommen, um einen wesentlichen Beitrag zur Aufbereitung und zum Umgang mit der neuen Rechtslage zu leisten. **Bula, 10.05.10**

[...] Menschen wie Schäfer, der selbst seit 30 Jahren im Kiez wohnt, beobachten die Veränderungen mit Sorge. Menschen wie der Sprecher des Immobilienverbands Deutschland, Jürgen Michael Schick, sehen das anders: „Für ein Viertel wie Neukölln ist Gentrifizierung ein Glücksfall. Man könnte sagen, dass hier ganze Stadtviertel aus dem Dornröschenschlaf erwachen.“ Das Phänomen der Gentrifizierung habe sich in den vergangenen Jahren grundlegend gewandelt, sagt Neil Smith, Professor an der City University of New York. Smith untersucht die Stadtteilveredelung seit den 1970er Jahren. Soziales und Ökonomisches seien bei diesen Prozessen besonders eng miteinander verknüpft, betont er. „Was hier geschieht“, sagt Smith, „ist eine Umschichtung sozialer Klassen durch die Immobilienwirtschaft.“ Diese Umschichtung ist durchaus gewünscht, wenn man dabei weg von den Problemvierteln kommt. Aber inzwischen weiß man, dass das Aufwertungsdomino nur schwer zu stoppen ist. In begehrten Lagen ist der Idealzustand der sozialen Mischung allenfalls ein Übergangsfaktor. Und wenn die Dominosteine einmal fallen, dann folgt auf den Mix aus arm, reich, konservativ und kreativ nicht die Integration, sondern doch wieder die Segregation, und übrig bleibt das obere Ende. „Aufwertung ist ein Prozess, der ab einem bestimmten Punkt immer unerwünscht ist“, bestätigt Gregor Jekel, Bereichsleiter beim Deutschen Institut für Urbanistik. [...] **Die Zeit, 29.04.10**

[...] 25 Prozent des Verkehrsaufkommens der Landeshauptstadt [[Wiesbaden]] sollen eines nicht allzu fernen Tages auf das Rad entfallen. Es sind jene 25 Prozent, die der Branchenkongress Vivavelo im Februar des Jahres als Radverkehrsanteil für das Jahr 2020 in Deutschland ausgerufen hat. Ein Anteil, der durch weniger Kurzfahrten mit dem Auto in der Stadt erzielt werden soll. Um das zu erreichen, soll der Bund die Mittel für den Radverkehr von bislang 100 Millionen Euro auf eine Milliarde Euro pro Jahr erhöhen. Um den Radverkehr heute schon zu fördern, organisiert das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) seit drei Jahren so genannte Fahrradakademien. Das Ziel: Lokale Akteure fortzubilden und zu vernetzen. Manche Radbeauftragten, die in benachbarten Städten ar-

beiten, kennen sich häufig nicht persönlich „und treffen sich zum ersten Male in der Akademie“, sagt Arne Koerdt, Leiter der Akademien. Seit drei Jahren tourt das Institut durchs Land, rund 70 Seminare hat die Akademie bislang ausgerichtet. [...] **Frankfurter Rundschau, 30.04.10**

[...]Die Gruppe mit der höchsten Brisanz ist folglich die siebte. Die „AG Rahmenbedingungen“ soll BMW-Entwicklungsvorstand Klaus Draeger leiten. Schafft der Bund doch Kaufanreize für Elektroautos, so wie es andere Staaten weltweit beschlossen haben? Kaufen zumindest Behörden künftig nur noch Elektroautos? Und wie lässt sich Forschung fördern und Bürokratie abbauen, um etwa Tankstellen schneller aufzubauen? Deshalb will der Bund einen Kovorsitzenden entsenden - vermutlich Klaus Beckmann, Chef des Deutschen Instituts für Urbanistik. [...] **Handelsblatt, 28.04.10**

[...] Ramsauer stellte klar: Alle müssten für ihre eigenen Straßen aufkommen. Zwar sei das Problem eine „Gemeinschaftsaufgabe“ - aber eine mit geteilter Verantwortung. Die Kommunen haben bei weitem die größte Last zu tragen. Ihr Straßennetz umfasst 430.000 Kilometer, während Bundesstraßen und Autobahnen nur 16.000 Kilometer lang sind. [...] Auf knapp 31 Milliarden Euro schätzt das Deutsche Institut für Urbanistik den Nachholbedarf bei kommunalen Straßen. Mit anderen Worten: An mancher löchrigen Fahrbahn hatte schon vor dem langen Winter der Zahn der Zeit genagt. [...] **Süddeutsche Zeitung, 26.04.10**

[...]Sowohl auf institutioneller als auch inhaltlicher Ebene hat das Vorhaben «Soziale Stadt Setterich-Nord» in den vergangenen Wochen Fortschritte gemacht. Nun soll das Projekt zusätzlich professionalisiert werden. Die Stadt Baesweiler will deshalb dem «Städtenetz Soziale Stadt NRW» beitreten. In dieser Organisation sind derzeit 32 Kommunen mit 59 Stadtteilprojekten zusammengeschlossen, die teils bereits über reichhaltige Erfahrungen verfügen. Zudem hat das Städtenetz kompetente Partner an der Seite: Es ist angebunden an den Städtetag NRW, kooperiert mit dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung sowie mit dem Deutschen Institut für Urbanistik. [...] **Aachener Zeitung, 12.04.10**

[...] Der demografische Wandel in Deutschland verändert das ökonomische und soziale Gefüge in vielen Städten, und er verpasst ihnen zunehmend ein neues Gesicht. Jahrzehntlang war es vornehmste Aufgabe der Stadtentwickler, Wachstum zu managen,

Straßen bauen zu lassen und neue Wohnviertel und Gewerbeflächen zu erschließen. Jetzt müssen Politiker und Stadtplaner das Schrumpfen organisieren, das im Verwaltungsdeutsch „Rückbau“ heißt - und weitaus schwieriger zu bewältigen ist. Wohnblöcke, Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Kanäle, Wasser- und Fernwärmeleitungen, Ämter, Theater: Was wird aus einer teuren Infrastruktur, die immer weniger Menschen nachfragen? [...] Mobile Dienste auf dem Land: „Auf dem Land werden viele Angebote in Zukunft nur noch mobil verfügbar sein“, glaubt der Stadtforscher Klaus Beckmann, Leiter des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) in Berlin. Die medizinische Versorgung erbrächten dann womöglich „Ärzte auf Rädern“, die zwischen den Orten pendeln. Den örtlichen Supermarkt könnten Lebensmittel-Busse oder Inhouse-Dienste ersetzen, die Einkäufe direkt nach Hause liefern. Im Schulbereich werde laut Beckmann die „lange Zeit verpönte Ein-Klassen-Schule wieder auf die Agenda kommen“, in der Schüler unterschiedlichen Alters gemeinsam lernen. [...] Mehr noch: Innerhalb der Städte könnten sich soziale Gegensätze dramatisch verschärfen. Stadtforscher Beckmann warnt vor einem wachsenden Gefälle zwischen „den noch prosperierenden, den stagnierenden und den vom demografischen und wirtschaftlichen Rückgang geprägten Schrumpfungsräumen“. Zum anderen sieht er „eine Verschärfung der sozialen Disparitäten zwischen verschiedenen sozialen und ethnischen Gruppen, zum Teil aber auch Altersgruppen“ voraus. Um Derartiges zu verhindern, hatten Bund, Länder und Kommunen zwar schon vor gut zehn Jahren das Programm „Soziale Stadt“ ins Leben gerufen; seitdem sind über 2,3 Milliarden Euro in die Aufwertung von Problemvierteln geflossen. [...] **Handelsblatt, 12.04.10**

[...] Experten diskutierten rund eine Stunde live über das Thema „In der Schuldenklemme - Wie kommen die deutschen Städte und Gemeinden aus der Finanzkrise?“. [...]Zu Gast bei NDR Info waren neben Lübecks Bürgermeister Bernd Saxe der Sozialökonom und Volkswirt am Institut für Urbanistik, Jens Libbe, sowie der Institutsdirektor des Instituts für Öffentliche Finanzen und Public Management an der Universität Leipzig, Prof. Dr. Thomas Lenk. [...] **HL-live, 01.04.10**

ZDF-Beitrag „Nicht nur Wuppertal ist klamm“ mit O-Ton von Difu-Mitarbeiter Dr. Busso Grabow, <http://www.zdf.de/ZDF-mediathek/hauptnavigation/startseite/#/beitrag/video/1003432/Nicht-nur-Wuppertal-ist-klamm>. **ZDF-Morgenmagazin, 23.3.2010**

Impressum

Berichte

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

Herausgeber

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) GmbH, Zimmerstraße 15, 10969 Berlin

Redaktion

Cornelia Schmidt
Sybille Wenke-Thiem (V.i.S.d.P.)
Stephanie Zachareck
(Praktikantin)

Layout + DTP

Elke Postler, Eva Hernández (Titel)

Buchbestellung (bitte schriftlich):

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

Redaktionskontakt und Berichtevertreiber

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

Online-Newsletter-Abo:

<http://www.difu.de/newsletter>

Erscheinungsweise

vierteljährlich

Jahrgang

Jahrgang 36

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: presse@difu.de. Anschrift s.o.

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

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

Bitte nehmen Sie mich in Ihren E-Mail-Newsletter auf (erscheint kostenfrei ca. ein- bis zweimal im Monat).

Edition Difu – Stadt Forschung Praxis**__ Expl. Mehr Gesundheit im Quartier**

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

__ Expl. Stadtpolitik und das neue Wohnen in der Innenstadt

Von Gregor Jekel, Franciska Frölich von Bodelschwingh,
Hasso Brühl und Claus-Peter Echter
2010. Bd. 8. 352 S., zahlr. Abb., 39,- Euro
ISBN 978-3-88118-475-5

wieder lieferbar:

__ Expl. Neue Baugebiete: Gewinn oder Verlust für die Gemeindekasse?

Fiskalische Wirkungsanalyse von Wohn- und
Gewerbegebieten
Von Michael Reidenbach u.a.
2007. Bd. 3. 232 S., zahlreiche Abb., Tab. und Übers.,
28,- Euro, ISBN 978-3-88118-432-8

Difu-Impulse**__ Expl. Einfaches und wirtschaftliches Parkraummanagement**

Eine Fallstudie in Berlin
Von Michael Lehmbeck u.a.
Bd. 2/2010. Ca. 170 S., Schutzgebühr ca. 20,- Euro
ISBN 978-3-88118-485-4

__ Expl. Kooperationen im kommunalen Energie management

Dokumentation des 14. Deutschen Fachkongresses der
kommunalen Energiebeauftragten
Hrsg. Cornelia Rösler
Bd. 1/2010. 196 S., Schutzgebühr 20,- Euro
ISBN 978-3-88118-482-3

Difu-Arbeitshilfen**__ Expl. Städtebauliche Gebote nach dem BauGB**

Hrsg. Arno Bunzel, Autoren Anton Strunz und
Marie-Luis Wallraven-Lindl
2010. Ca. 180 S., Schutzgebühr ca. 30,- Euro
ISBN 978-3-88118-486-1

__ Expl. Kinder- und jugendbezogene Gesundheitsförderung im Stadtteil

Von Gesine Bär, Christa Böhme und Bettina Reimann
2009. 232 S., vierfarbig, Schutzgebühr 33,- Euro
ISBN 978-3-88118-471-7

__ Expl. Datenschutz und Informationsfreiheit in der Kommune

3., vollständig neu bearb. und erheblich erw. Auflage
Von Martin Zilkens
2009. 208 S., inklusive Checklisten und Muster,
Schutzgebühr 28,- Euro
ISBN 978-3-88118-468-7

__ Expl. Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche

Von A. Bunzel, H. Janning, S. Kruse und G. Kühn
2009. 260 S., teilw. farbig, Schutzgebühr 33,- Euro
ISBN 978-3-88118-462-5

Sonderveröffentlichungen**__ Expl. Flächen- und Standortbewertung für ein nachhaltiges Flächenmanagement – Methoden und Konzepte**

Hrsg. S. Frerichs, M. Lieber und T. Preuß
2010. Beiträge aus der REFINA-Forschung,
Reihe REFINA Band V, 258 S., vierfarbig,
zahlr. Abb., Tab. und Übers., kostenlos,
ISBN 978-3-88118-444-1

__ Expl. Nutzung erneuerbarer Energien durch die Kommunen

Hrsg. Deutsches Institut für Urbanistik
(Autorinnen: Vera Lorke, Cornelia Rösler)
2010. 280 S., vierfarbig, Schutzgebühr 12,- Euro
ISBN 978-3-88118-464-9

__ Expl. Kommunaler Klimaschutz 2009

Wettbewerb. Die Preisträger und ihre Konzepte
Hrsg. „Servicestelle: Kommunaler Klimaschutz“
beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu)
2010. 110 S., vierfarbig, kostenlos

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

Heft II/2009: Prekarität, Segregation und Armut
im Sozialraum, 100 S., 20,- Euro
ISBN 978-3-88118-481-6

__ Expl. Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften

Heft I/2009: Kommunale Bildungspolitik
106 S., 20,- Euro
ISBN 978-3-88118-476-2

__ Expl. Informationen zur modernen Stadtgeschichte

(IMS) Halbjahresschrift, Heft 1/2010: Der Wettbewerb
Groß-Berlin 1910 im internationalen Kontext
Ca. 120 S., Einzelpreis 10,- Euro, Jahresabo 16,- Euro
(in Vorbereitung)