

Berichte



2011

Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Standpunkte des Difu

4

Deutsches Institut für Urbanistik

	Standpunkt		
2	Kostenlose Stellplätze wird es in Innenstädten nicht mehr geben	13	Internationale Konferenz: Städtischer Wirtschaftsverkehr
	Difu-Forschungsergebnisse und Veröffentlichungen	14	Erfolgreich CO ₂ sparen: Neun Kommunen erhalten Klimaschutzpreis
4	Urban Icons	16	Städtetourismus als Wirtschaftsfaktor
5	Klimaschutz und Abwasserbehandlung	17	Gender Mainstreaming in der kommunalen Praxis
5	Klimaschutz und Abfallwirtschaft	18	Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien in der Stadt
6	Nahversorgung in Mittel- und Großstädten – Was tun?	19	Stadtentwicklung für mehr Energieeffizienz
7	Leitfaden für einen Trainingskurs zur Flächenkreislaufwirtschaft	20	Bilanzpolitik und -analyse im neuen kommunalen Rechnungswesen
8	Europäische Zusammenarbeit im Bereich Verkehr und Mobilität	21	Weiterentwicklung kommunaler Bildungsnetzwerke
9	Aktuelles zur Radverkehrsförderung		Weitere Rubriken
10	In eigener Sache: Difu-Leitbild	11	Was ist eigentlich Gentrifizierung?
12	Städtebau und Doppik: Endbericht erschienen	22	Neue Veröffentlichungen im Difu-Inter- und -Extranet
	Neue Projekte	23	Difu aktiv: Auswahl
12	Nachhaltige Finanzplanung	25	Difu-intern: Neubeginn
12	Wiederkehrende Straßenausbaubeiträge	26	Mediennachlese
	Veranstaltungen und Fortbildung	27	Impressum
13	Sauber, leise, klimaneutral – was kann kommunale Verkehrspolitik leisten?	28	Bestellschein

Kostenlose Stellplätze wird es in den Innenstädten nicht mehr geben



Tilman Bracher

Stadtentwicklung durch Parkraummanagement

Die großen städtischen Straßen sind nicht nur Verkehrsadern, sondern gleichzeitig Lebensraum, Wohnstätte, Einkaufs-, Flaniermeile und städtebauliches Aushängeschild. Als Hauptverkehrsstraßen werden sie viel zu oft vom Autoverkehr dominiert und zugeparkt, während der Platz für Fußgänger, örtliche Geschäfte, Gastronomie, Grün und Kunst nicht ausreicht. Priorität sollten gerechte Mobilitätschancen für alle haben, die Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen, die Erreichbarkeit von Geschäften und Quartieren und nicht die einseitige Privilegierung des Autoverkehrs. Die Vermeidung und Verlagerung von Verkehr – verbunden mit einer Reduktion des Autoverkehrs – sind Ziele vieler kommunaler Verkehrsentwicklungspläne.

Parksuchverkehr trotz freier Stellplätze

In den vergangenen Jahrzehnten hat der Bau von Hoch- und Tiefgaragen mit der Zunahme des Autoverkehrs Schritt gehalten. Die kommunalen Parkleitsysteme zeigen täglich an, dass Parkhäuser leer stehen. Private Garagen und Stellplätze sind tagsüber oder am Wochenende oft ungenutzt. Gleichzeitig hält die Nachfrage nach oberirdischem Parkraum an. Selbst dort, wo Parkhäuser ausgewiesen sind, kommt es zu überflüssigem Parksuchverkehr. In unbewirtschafteten Gebieten fahnden Parkplatzsuchende zunächst nach kostenlosen Parkplätzen und erst danach nach kostenpflichtigen Stellplätzen oder sie parken falsch. Falschparker schränken den Raum der Fußgänger ein, behindern alte Menschen und Kinder, die an der Hand geführt werden. Wo parkende Autos die Sicht blockieren, gefährdet dies Radfahrer und Fußgänger. Verstopfte Straßen behindern Notdienste und erschweren das Laden und Liefern.

Seit den 1930er Jahren gibt es in Deutschland einen – aus heutiger Sicht unbefriedigenden – gesetzlichen Rahmen für die Parkraumpolitik. Bis zur Gründerzeit wurden die meisten Gebäude ohne Stellplatz gebaut, neuere Immobilien verfügen über Stellplätze auf privatem Grund. Die Reichsgaragenordnung von 1939 regelte erstmals die Stellplatzpflicht beim Neubau, heute steht diese in den Landesbauordnungen, verbunden mit der Möglichkeit, nicht gebaute Stellplätze

abzulösen. Die Regelung hat vielerorts zu einem Überangebot geführt. In einigen größeren Städten mit verkehrsbelasteten Gebieten und guten öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. Hamburg, München und Frankfurt a.M.) wird der Stellplatzbau beschränkt. Da Stellplätze auch Verkehr erzeugen können, ist darüber nachzudenken, eine Überzahl an Plätzen mit einer Verkehrsabgabe zu belegen.

Die Privilegierung des Parkens ist überholt

Seit 1934 gilt Parken als privilegierte Nutzung („Gemeingebrauch“). Nach dem Straßen- und Wegerecht der Länder als auch der StVO des Bundes kann jeder im Rahmen der Verkehrsvorschriften sein Kfz im öffentlichen Straßenland kostenlos abstellen. Andere genehmigungsfreie Nutzungen (wie z.B. Aufenthalt und Kinderspiel in verkehrsberuhigten Bereichen) werden dadurch eingeschränkt. Ausnahmen sind Busspuren, Fahrradstraßen und Radwege, reservierte Plätze für Behinderte, für den öffentlichen Verkehr und für Taxis sowie die Bevorzugung von Anwohnern. Probleme gibt es auch bei der Ausweisung von Stellplätzen für Carsharing, an elektrischen Ladestationen für Batterieautos und Fahrradabstellplätze, weil eine offensive Auslegung der Straßenverkehrsordnung in der Praxis immer noch selten und durch Gerichtsentscheidungen erschwert und behindert wurde. Ziel sollte die Gleichstellung der Straßennutzungen sein.

Kfz-Stellplätze nicht unter Wert anbieten

Auch die verkehrsrechtlichen Grundlagen der Parkraumbewirtschaftung sind seit Jahrzehnten unzureichend. Dazu gehören die Beschilderung und besonders die Höhe der Bußgelder. Mittlerweile ist eine gesetzliche Regelung für Parkraumzonen wieder in Sicht. Ein Entwurf für den 2012 geplanten Neuerlass der StVO sieht (wie bereits 2009 die für nichtig erklärte 46. StVO-Novelle) die Einführung einer Zonenregelung zur flächenhaften Parkraumbewirtschaftung vor. Dadurch soll auch die häufig kritisierte zu hohe Anzahl eingesetzter Verkehrszeichen reduziert werden.

Gemessen an den innerstädtischen Grundstückspreisen sind die Gebühren für das Parken von Kfz auf öffentlichem Straßenland

viel zu gering. Anwohnerparkausweise dürfen nur gegen eine Verwaltungsgebühr ausgegeben werden. Zwar gibt es – auch wegen der niedrigen Parkgebühren – eine Beziehung zwischen Kontrollintensität, Sanktionen und Befolgung, aber die lokale Praxis verhindert oft, dass Städte die wirtschaftlich effiziente Strategie wählen. Nur wo ausreichend überwacht wird, bleibt die Zahl der Falschparker niedrig.

Höhere Parkgebühren würden die Nutzung privater Garagen fördern, von denen viele halbleer sind, weil das Angebot die Nachfrage übersteigt. Statt Batterieautos, wie aktuell gefordert, an Ladestellen auf der Straße von Parkgebühren zu befreien, sollten die Ladestellen in den Parkhäusern genutzt werden. An zentralen Orten einiger Großstädte ist die Parkgebühr für zwei Stunden bereits höher als das Bußgeld. Um den Autoverkehr gegenüber dem öffentlichen Verkehr nicht weiter zu privilegieren, sollten die Gebühren für innerstädtisches Falschparken mindestens genauso hoch sein wie beim Schwarzfahren im öffentlichen Verkehr: 40 Euro.

Ablösebeiträge und Kfz-Parkgebühren für Fahrradparkplätze nutzen

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Zunahme des Radverkehrs wächst auch der Bedarf an Flächen für das Fahrradparken. Fehlende Möglichkeiten zu sicherem und wettergeschütztem Parken führen dazu, dass moderne Elektrozweiräder und andere hochwertige Fahrräder wegen der Diebstahlgefahr im Zweifel nicht genutzt werden.

Innenstädte brauchen für unterschiedlichen Bedarf passende Lösungen für das Fahrradparken. Um den steigenden Bedarf an zentralen und dezentralen Abstellanlagen zu decken, sind z.B. auch Quartiergaragen und Fahrradstationen erforderlich. Zur Finanzierung können Ablösebeiträge und (Kfz-)Parkgebühren zweckaffin verwendet werden. Um Behinderungen des Fußverkehrs in dicht bebauten Stadtquartieren zu vermeiden, sollten Kfz-Stellplätze oder Fahrstreifen zum Fahrradparken umgenutzt werden.

Parkraummanagement reduziert Kfz-Verkehr und stärkt den ÖPNV

Parkraummanagement kann – in Verbindung mit anderen Maßnahmen der Verkehrslenkung und des Verkehrsmanagements – Mobilitätsverhalten wirksam verändern. Mit der Bewirtschaftung von Parkraum können Anwohner bevorzugt und Einpendler veranlasst werden, ihr Auto stehen zu lassen und den ÖPNV zu nutzen. Am Rande von Gründerzeitvierteln und von autofreien Wohngebieten sind Quartiergaragen sinnvoll.

Die veränderte Mobilität vieler Bürger eröffnet der Verkehrspolitik neue Chancen. Seit über einem Jahrzehnt messen die größeren Städte Verkehrsrückgänge im Autoverkehr. Die jüngeren Erwachsenen besitzen mittlerweile um ein Drittel weniger eigene Autos als vor einem Jahrzehnt. Im Weißbuch Verkehr 2011 geht die Europäische Kommission davon aus, dass es in den Städten 2030 aus Gründen des Klimaschutzes nur noch halb so viele Kfz mit Verbrennungsmotor geben wird, und auch der Wirtschaftsverkehr wird effizienter als heute.

Um Kfz-Verkehr mit Parkraumkonzepten effektiv regulieren zu können, sollten diese flächig und unter Berücksichtigung der privaten Stellplatzangebote entwickelt und umgesetzt werden. Die besonders in Großstädten oft über mehrere Ämter und Abteilungen verteilten Zuständigkeiten erschweren eine stringente Umsetzung. Ein beispielhaftes Konzept wurde mit einer Parkhausgesellschaft in kommunaler Trägerschaft im niederländischen Utrecht geschaffen. Die Parkgesellschaft ist sowohl für das Auto- als auch für das Fahrradparken zuständig sowie für den Betrieb der kommunalen Parkhäuser. Mit den Parkgebühren finanziert die Gesellschaft u.a. Fahrradparkhäuser am Bahnhof, im Zentrum, Nachbarschaftsgaragen und Fahrradboxen.

Parkraumbewirtschaftung erweist sich oft als emotionales Thema. Die Einführung bedarf der Öffentlichkeitsarbeit mit einer nachvollziehbaren Botschaft für ein effizientes Parkraummanagement, um die guten Gründe innerhalb der Verwaltung und in der Öffentlichkeit rechtzeitig zu vermitteln. Dabei sollten neue Angebote und technische Lösungen (Parkleitsysteme, Internetangebot, Handy parken) einbezogen werden.

Parkraumbewirtschaftungszonen jetzt zügig einführen

In den Kommunen gehört Parkraummanagement zur strategischen Verkehrsplanung. Innerstädtische Stellplätze sollten flächenhaft bewirtschaftet werden. Die im Neuerlass der StVO erwarteten Parkraumbewirtschaftungszonen bieten den aktuellen Anlass. Wichtig sind eine sorgfältige Vorbereitung und ein gutes Kommunikationskonzept. Der Gesetzgeber sollte jetzt noch einfachere rechtliche Möglichkeiten für Carsharing-Stellplätze, Stellplätze für Batteriefahrzeuge an E-Ladestationen und die straßenrechtliche Gleichbewertung von Parken und bisherigen Sondernutzungen schaffen und die Verwarnungsgelder für Falschparken auf das Niveau des Fahrgelds für Schwarzfahrer anheben.

Tipps zum Weiterlesen:

- Christoph Hupfer, 60 Jahre Parkraumnot. In: Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verl.; 63 (2011); Nr. 2; S. 20-24
- Ralf Huber-Erler, Parkraum als Steuerungsinstrument. in.: T. Bracher u.a. (Hg.), Handbuch der Kommunalen Verkehrsplanung, 56. Ergänzungs-Lieferung 2010, Kap. 3.4.12.1
- Michael Lehmbruck u.a., Einfaches und wirtschaftliches Parkraummanagement. Difu-Impulse 2/2010
- Michael Lehmbruck, Martina Hertel, ÖPNV-Erschließungsqualität als Bemessungsgrundlage für Obergrenzen des Stellplatzbaus: Definition und Regelung, in: T. Bracher u.a. (Hg.) Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 46. Ergänzungs-Lieferung 2007, Kap. 3.4.12.4
- Michael Lehmbruck, Angelika Uricher, Von der Parkraumbewirtschaftung zum Parkraummanagement. (dt.)
- In: Steuerung des städtischen Kfz-Verkehrs. Hrsg.: Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin: Selbstverl. (2008); S. 83-119; ISBN 978-3-88118-460-1, Difu-Impulse; 6/2008
- Jörg Thiemann-Linden u.a., Innerstädtisches Fahrradparken, Difu (Hg.), Forschung Radverkehr I-1/2010

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

Urban Icons

Neues Heft der „Informationen zur modernen Stadtgeschichte“ erschienen

Der Schwerpunkt des Hefts „Urban Icons“ widmet sich emblematischen wahrzeichenhaften Bauten in Städten und richtet den Fokus auf deren gewandelte Gestaltung, Wahrnehmung und Bedeutung seit den 1950er Jahren. Celina Kress und Marc Schalenberg vom Center for Metropolitan Studies der TU Berlin sowie Sandra Schürmann von der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg umreißen in ihrem Leitartikel das Forschungsfeld zwischen der Planung und Errichtung singulärer, einprägsamer Bauten, ihrer bildhaften Reproduktion und medialen Zirkulation, sowie ihrer sozio-kulturellen Aneignung im Zusammenspiel von Akteuren und Netzwerken in der Stadt.

Christa Kamleithner und Roland Meyer von der Universität der Künste Berlin machen ihre kulturtheoretischen Überlegungen zum Prozess der Ikonisierung und der Zirkulation und Funktionsweise von Bildern emblematischer Bauten an klassischen Architektur-ikonen wie dem Eiffelturm oder dem Empire State Building fest und verweisen auf verschiedene mediale Repräsentationsformen bis hin zum Film. In Fallstudien zum Atomium in Brüssel, dem Berliner Fernsehturm und dem Warschauer Kulturpalast verfolgen Dominik Scholz vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Nele Güntheroth von der Stiftung Stadtmuseum Berlin und Anja Früh von der Université de Fribourg/CH sowie Michael Murawski von der University of Cambridge den Bedeutungswandel von Ikonen der Technik und des Fortschrittsglaubens zu vieldeutigen Bildzeichen der Gegenwart, ihrer Zirkulation in Bildern und Reproduktionen sowie ihrer Aneignung in der Bevölkerung. Dem 1997 fertig gestellten, signifikanten Guggenheim Museum in Bilbao stellt Frank Roost vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund die Aufwertungsbemühungen durch Großzeichenarchitektur im Ruhrgebiet gegenüber. Christian Salewski von der ETH Zürich beschäftigt sich mit der Erweiterung des ikonischen Entwerfens vom einzelnen Gebäude auf den Städtebau. Die Analyse urbaner Ikonen aus verschiedenen disziplinären Perspektiven macht politische, ökonomische und gesellschaftliche Ausprägungen des Strukturwandels am Ende des 20. Jahrhunderts und die zentrale Bedeutung ihrer visuellen Kommunikation deutlich sichtbar.

In der Rubrik „Forum“ berichtet Christoph Kreuzmüller von der Humboldt-Universität zu Berlin über neuere Forschungsperspektiven zur Gesellschaftsgeschichte des Nationalsozialismus in Berlin und skizziert ein laufendes größeres Forschungsvorhaben zu diesem Thema. Das aktuelle Heft der Informationen zur Modernen Stadtgeschichte bietet wie stets auch einen umfangreichen Berichtsteil über im zweiten Halbjahr 2011 abgehaltene stadthistorische Konferenzen und informiert über die für die nähere Zukunft geplanten einschlägigen Tagungen.



Foto: Frank Roost, 2011

Das Guggenheim Museum in Bilbao

Weitere Informationen:

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

Bestellung:

siehe Bestellschein

Klimaschutz und Abwasserbehandlung

Praxisbeispiele zum Klimaschutz in der kommunalen Abwasserbehandlung

Kläranlagen gehören zu den größten Energieverbrauchern in den Kommunen, gleichzeitig sind die Potenziale zur Realisierung von Klimaschutz in der Abwasserbehandlung groß. Mit einer neuen Veröffentlichung sollen Möglichkeiten zur Energie- und somit auch Kosteneinsparung in der kommunalen Abwasserbehandlung aufgezeigt werden. Im Vordergrund stehen dabei die Optimierung des Energieverbrauchs von Kläranlagen sowie die Nutzung erneuerbarer Energien auf und durch Kläranlagen (u.a. Abwasserwärme- und Klärgasnutzung). Die Autoren aus Kommunalpolitik und -verwaltung aus Köln, Mannheim, Wolfsburg, Warendorf, Waiblingen und Regensburg geben mit ihren Beiträgen Praxiserfahrungen weiter und zeigen, wie durch ganzheitliche Konzeptionen und die Umsetzung verschiedener, zum Teil ineinandergreifender Maßnahmen, auch in der Abwasserbehandlung ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden kann.



Foto: Wolfsburger Entwässerungsbetriebe

Kläranlage Stahlberg

Weitere Informationen:

Dipl.-Geogr.
Franziska Wittkötter
Telefon: 0221/340308-11
E-Mail: wittkoetter@difu.de

Veröffentlichungen der „Servicestelle: Kommunaler Klimaschutz“

Die beim Difu angesiedelte und vom BMU geförderte „Servicestelle: Kommunaler Klimaschutz“ veröffentlicht u.a. Publikationen, die Kommunen bei der Initiierung und Durchführung ihrer Klimaschutzprojekte unterstützen.

<http://www.kommunaler-klimaschutz.de>

Klimaschutz und Abwasserbehandlung

Klimaschutz und Abfallwirtschaft

Klimaschutz und Unternehmen

Die Veröffentlichungen sind ab Mitte Januar/Anfang Februar lieferbar.

Bestellung:

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

Klimaschutz und Abfallwirtschaft

Aktivitäten und Potenziale der kommunalen Abfallwirtschaft im Klimaschutz

In der Abfallwirtschaft bestehen neben der Abfallvermeidung weitere erhebliche Potenziale zum Klimaschutz. Abfälle müssen so eingesammelt und aufbereitet werden, dass:

- die Freisetzung treibhausgasrelevanter Emissionen minimiert wird (z.B. Methan-gas),
- Energie aus ihnen erzeugt werden kann (energetische Verwertung) und
- sie als Sekundärrohstoffe genutzt werden können (stoffliche Verwertung).

In Deutschland konnten durch die Reduzierung von deponierten Abfällen bereits deutlich Treibhausgasemissionen verringert werden. Zudem werden Restabfälle thermisch umgesetzt, wobei Energie produziert wird. Große Potenziale liegen in der umfassenden

energetischen Nutzung von biogenen Fraktionen, wie Altholz, Restholz aus Wäldern, Biomüll, Straßenlaub etc. und dem Recycling von Papier, Glas etc., da hiermit umfangreich Primärenergie eingespart werden kann. In der neuen Veröffentlichung „Klimaschutz und Abfallwirtschaft“ werden in sechs Beiträgen Potenziale skizziert und Praxisbeispiele zeigen auf, wo Beiträge zum Klimaschutz geleistet werden. Hierbei werden Konzepte und Aktivitäten aus Großstädten wie Hamburg und München ebenso vorgestellt wie aus den Landkreisen Werra-Meißner, Rhein-Hunsrück und dem Neckar-Odenwald

Foto: Maic Verbücheln



Weitere Informationen:

Dipl.-Ing. (FH)
Maic Verbücheln
Telefon: 030/39001-263
E-Mail: verbuecheln@difu.de

Nahversorgung in Mittel- und Großstädten – Was tun?

Instrumente zur Sicherung der Nahversorgung

Weitere Informationen:

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

Bestellung:

siehe Bestellschein

Der städtische Einzelhandel hat sich in den letzten 40 Jahren stark verändert. Dies trifft natürlich auch für den Lebensmitteleinzelhandel und die Nahversorgung der Stadtbewohner zu. So gibt es inzwischen viele Discounter in Ortsrandlagen, die fußläufig kaum zu erreichen sind. Gleichzeitig nahm die Anzahl von Wohngebieten ohne eigenen, zu Fuß erreichbaren Supermarkt oder Lebensmittel-Discounter zu.

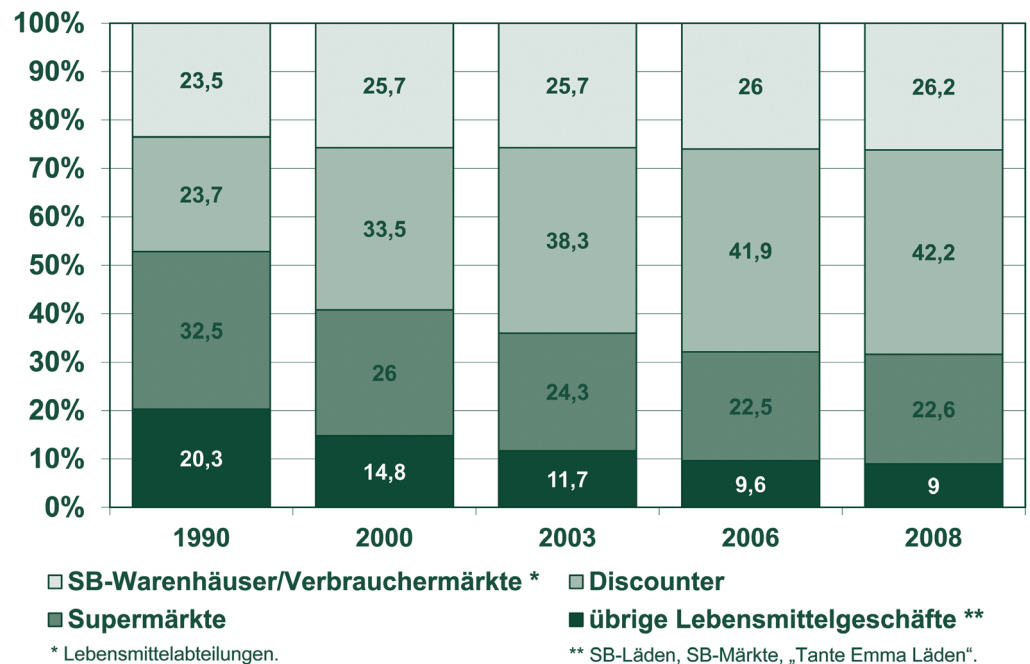
In Großstädten werden zwar noch rund 90 Prozent der Einwohner ausreichend versorgt, in manchen kleinen Mittelstädten ist jedoch nur noch für 50 Prozent der Einwohner ein Supermarkt oder Lebensmittel-Discounter fußläufig erreichbar.

Verantwortliche in den Rathäusern können in die Entwicklungsprozesse steuernd eingreifen, um die Versorgung für ihre Bürger optimal zu sichern. Einzelhandels- und Zentrenkonzepte, das Städtebaurecht und nicht zuletzt Konzepte und Strategien des Einzelhandels selbst müssen in intensiver und vertrauensvoller Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und dem Handel verzahnt eingesetzt werden, um eine gute Versorgung der Bevölkerung zu gewährleisten.

Das Deutsche Institut für Urbanistik hat zu diesem Thema ein „Difu-Paper“ herausgegeben, in dem unter anderem auf Instrumente zur Sicherung der Nahversorgung sowie Praxisbeispiele eingegangen wird.



Die Entwicklung der Umsatzanteile von Betriebstypen im deutschen Lebensmitteleinzelhandel zwischen 1990 und 2008 (in Prozent)



Quelle: Eigene Darstellung nach EHI Retail Institute (Hrsg.), Handel aktuell. Struktur, Kennzahlen und Profile des internationalen Handels. Schwerpunkt Deutschland, Österreich, Schweiz, Ausgabe 2008/2009, S.193.

Leitfaden für einen Trainingskurs zur Flächenkreislaufwirtschaft

Nachhaltiges Flächenmanagement ist eine Grundvoraussetzung, um Städte und Regionen als Lebens- und Wirtschaftsstandort zu stärken und um Ziele einer integrierten Stadtentwicklung zu erreichen. Um hierbei zugleich Zielsetzungen von Klimaschutz und -anpassung, Energieeffizienz und der Bewältigung des demographischen Wandels zu berücksichtigen, bedarf es wirksamer Politik- und Managementmethoden im Sinne einer Flächenhaushaltspolitik bzw. Flächenkreislaufwirtschaft.

Das Modell der Flächenkreislaufwirtschaft wird im CENTRAL EUROPE-Vorhaben „Circular Flow Land Use Management (CircUse)“ in die Praxis verschiedener europäischer Staaten transformiert. Im Rahmen des Vorhabens wurden ein Pilottrainingskurs für lokale Akteure sowie Workshops in einer Schule durchgeführt.

Pilottrainingskurs zur Flächenkreislaufwirtschaft

Ein zweitägiger Trainingskurs zur Flächenkreislaufwirtschaft wurde in Bärnbach in der Pilotregion Voitsberg (Steiermark) durchgeführt. Ziel des Workshops war es, die Philosophie der Flächenkreislaufwirtschaft auf lokaler Ebene zu verankern. An dem Workshop nahmen über 15 kommunale und regionale Akteure aus dem öffentlichen und privaten Sektor teil, u.a. Planungsexperten aus den Verwaltungen, Flächeneigentümer, Lokalpolitiker und Vertreter der Landwirtschaft. Der Pilottrainingskurs bestand aus folgenden sechs Modulen:

- Flächeninanspruchnahme – Problemanalyse und Wechselwirkungen,

- Prinzip, Ziele und Strategie der Flächenkreislaufwirtschaft,
- Pilotregion Voitsberg – Flächenpotenziale und Entwicklungsszenarien,
- Akteure der Flächenkreislaufwirtschaft,
- Instrumente der Flächenkreislaufwirtschaft,
- Aktionspläne für eine Flächenkreislaufwirtschaft.

Die Module orientierten sich eng an den räumlichen Bedingungen, der Entwicklung der Flächeninanspruchnahme sowie an verfügbaren Bestandsflächenpotenzialen in Österreich (Steiermark) und insbesondere der Region Voitsberg. Diese wurden mit Hilfe von Datenerhebungen und kartografischen Darstellungen veranschaulicht. Auf der Basis ihrer eigenen Praxiserfahrungen erörterten die Kursteilnehmer die Wirksamkeit bestehender Instrumente bzw. die Notwendigkeit neuer Instrumente zur Steuerung der Flächeninanspruchnahme und entwickelten konkrete Visionen sowie ein Handlungskonzept für Bärnbach und die Region Voitsberg.

CircUse in der Schule

Workshops zum Thema Flächenkreislaufwirtschaft wurden vom Österreichischen Umweltbundesamt mit 16- bis 17-jährigen Schülern der Allgemeinbildenden höheren Schule (AHS) Köflach (Pilotregion Voitsberg) durchgeführt. Hierbei wurden die Themen Wohnen, Auswirkung von Wohnwünschen auf die regionale Flächeninanspruchnahme, Versiegelung sowie Mobilität behandelt.

Weitere Informationen:

Dipl.-Ing. (FH)
Maic Verbücheln
Telefon: 030/39001-263
E-Mail: verbuecheln@difu.de

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

Leitfaden für Kommunen:

http://www.circuse.eu/images/NaszePliki/Downloads/2.4.2_Guideline_CircUse_Trainings_Course_.pdf

Materialien für Schulen:

http://www.circuse.eu/images/NaszePliki/Downloads/UmwelteffekteFlaechennutzung_klein.pdf
http://www.circuse.eu/images/NaszePliki/Downloads/CircUse-Report-CourseMaterial_2.4.1.pdf

CircUse-Anwendung in Schulen

Foto: Barbara Birli



Europäische Zusammenarbeit im Bereich Verkehr und Mobilität

Neue Publikation zu INTERREG erschienen

Weitere Informationen:

Dipl.-Verwaltungswiss.
Daniel Zwicker-Schwarm
Telefon: 030/39001-154
E-Mail:
Zwicker-schwarm@difu.de



Städte und Regionen Europas sehen sich bei der Gestaltung eines nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Verkehrssystems ähnlichen Aufgaben gegenüber. Gemeinsam können sie beispielsweise nachhaltige Verkehrskonzepte erarbeiten, zur Verbesserung des ÖPNV beitragen oder Impulse für großräumige Verkehrskorridore entwickeln, mit denen Güterverkehr von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Bahn und Schiff verlagert werden kann. Im Rahmen eines vom Bund geförderten Forschungsprojekts hat das Difu eine Veröffentlichung zu fünfzehn ausgewählten INTERREG-Projekten des Themenfelds Mobilität und Verkehr erarbeitet. Sie zeigt beispielhaft die verschiedenen Handlungsfelder transnationaler Kooperationen in den Bereichen Mobilität und Verkehr auf.

Mit dem Ziel „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ – besser bekannt unter dem Programmtitel INTERREG – fördert die EU im Rahmen ihrer Regionalpolitik die Zusammenarbeit von Städten, Regionen, Wissenschaft, Wirtschaft und Verbänden. Das Programm INTERREG IV B unterstützt in den Jahren 2007 bis 2013 die transnationale Zusammenarbeit deutscher Akteure mit ihren Partnern in den fünf staaten-übergreifenden Kooperationsräumen Alpenraum, Mitteleuropa, Nordwesteuropa, Nordsee- sowie Ostseeraum mit insgesamt 1,1 Mrd. Euro. Grundanliegen des Programms ist es, über eine fachübergreifende Zusammenarbeit in

den einzelnen Kooperationsräumen eine nachhaltige Raumentwicklung zu fördern. In der aktuellen Programmperiode sind Mobilität und Verkehr ein eigener Förderschwerpunkt. Weitere Themen sind Innovation, das nachhaltige Management der Umwelt sowie die Förderung nachhaltiger und wettbewerbsfähiger Städte und Regionen.

In der Studie wird dargestellt, dass Städte und Regionen auf vielfältige Weise von einer Zusammenarbeit mit europäischen Partnern profitieren. Aus dem fachlichen Erfahrungsaustausch zu bewährten verkehrsbezogenen Modellen ergeben sich oft Anregungen für eigene Strategien und Maßnahmen – etwa Ideen zur besseren Verknüpfung umweltfreundlicher Mobilität wie Radfahren, Car-sharing, Bus- oder Bahnverkehr. INTERREG-Mittel erlauben auch die Umsetzung wichtiger Schlüsselmaßnahmen, etwa für Energieeinsparungen im ÖPNV. Über Machbarkeitsstudien zeigen sie beispielsweise das Potenzial für neue Geschäftsfelder und schaffen so die Voraussetzungen für private Folgeinvestitionen. Ein Beispiel dafür sind neue intermodale Angebote für den Güterverkehr über die Alpen. Schließlich ergänzen die untersuchten INTERREG-Projekte die Entwicklung transeuropäischer Verkehrsnetze, indem sie die Städte und Regionen an diese großräumigen Straßen- und Schienennetze anbinden und deren Impulse für die eigene Wirtschafts- und Raumentwicklung nutzen.

Bestellung:

E-Mail:
Beatrix.thul@bbr.bund.de

kostenloser Download unter:
<http://www.difu.de/publikationen/sonderveroeffentlichungen>
(ab Februar 2012)

Verkehr in Magdeburg

Foto: Martin Spangenberg



Aktuelles zur Radverkehrsförderung

Die Zunahme des Radverkehrs in den meisten deutschen Städten ist unübersehbar – und ein europaweiter Trend. Hieraus ergeben sich neue Chancen für die Stadtentwicklung, aber auch neue Herausforderungen, z.B. beim Fahrradparken als „Mengenproblem“.

Die Publikationsreihe „Forschung Radverkehr“ des Difu berichtet über neue Praxiserfahrungen und Forschungsergebnisse, die für die Kommunen in Deutschland eine zusätzliche Orientierung geben können. Sie fasst in bisher 18 kompakten Dossiers zusammen, was in anderen europäischen Ländern zum Radverkehr diskutiert bzw. erprobt wird. Die jeweils vier Seiten umfassenden Ausgaben stehen (neben Printausgaben) auf dem Fahrradportal unter www.nrvp.de/transferstelle/ zum Download bereit. Darüber hinaus werden im Fahrradportal zahlreiche Projekte – überwiegend aus Deutschland – unter dem Stichwort Praxisbeispiele dokumentiert.

Folgende Neuerungen der Radverkehrswelt werden in aktuellen Ausgaben von „Forschung Radverkehr“ diskutiert:

- der Trend zu elektrounterstützten Pedelects und die sich hieraus ergebenden Konsequenzen,
- Radschnellwege in der integrierten Planung von Verkehrsnetzen, internationale Erfahrungen mit dem Bahntrassenradeln,
- Shared Space (gemeinsam genutzter Raum) als Ansatz der Straßenraumgestaltung,
- Erfahrungen mit Fahrradverleihsystemen in größeren Städten,
- Mobilitätsstrategien für nachhaltigen Stadtverkehr (Radverkehr im VEP).

Es werden konkrete Aktionen für häufigeres Radfahren zur Schule und für den Einkauf mit dem Rad sowie für das betriebliche Mobilitätsmanagement mit Schwerpunkt Radverkehr beschrieben. Das Thema Fahrradparken wird für die Einkaufscity, für Bahnhöfe und für dicht bebaute Wohngebiete erörtert, es werden Möglichkeiten für ein besseres Zusammenleben von Fußgängern und Radfahrern auf gemeinsamen Flächen aufgezeigt sowie Bewertungsmethoden zur Radverkehrsqualität aus den europäischen Vorreiterländern des Radverkehrs, Dänemark und den Niederlanden, diskutiert.

Aktuelle Argumente zur Radverkehrsdiskussion in den Gemeinden und ein besseres Verständnis der Wirkungszusammenhänge

liefern schließlich die „Forschung-Radverkehr“-Ausgaben zu ökonomischen Aspekten des Radverkehrs, zum Klimaschutz, zur alternden Gesellschaft und zur Einzelhandelsentwicklung.

Die Reihe wird im Jahr 2012 mit Schwerpunkt Verkehrssicherheit und Radverkehrsinfrastruktur fortgesetzt.

Weitere Informationen:
Dipl.-Geogr.

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

Download unter:
<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/>

Forschung Radverkehr international

Die Alterung der Gesellschaft und das Fahrrad

Spezifischer Mobilitätsbedarf älterer Menschen

Das dritte Lebensjahr nach der Berufstätigkeit ist häufig mit veränderter Fahrfähigkeit verbunden. Die meisten Diäten für Arbeitslose verfallen, und die Orientierung in den Angelegenheiten der Lebensführung nimmt wieder zu. Gesundheit und geistiges Zusammenspiel gewinnen im Alter an Bedeutung. Daher spricht für mehr Rad fahren. Dafür ist nicht zuletzt der fahrdynamische Reiz eines kraftvollen Kraftfahrens im dritten Lebensjahr ein Beleg.

In mehreren europäischen Ländern wird es nach altersorientierten Programmen in den nächsten Jahrzehnten zu einem deutlich höheren Anteil älterer Menschen kommen. Damit sind rund 19 Prozent aller Deutschen mindestens 65 Jahre alt – bis 2020 steigt dieser Wert auf mehr als ein Viertel. Insgesamt werden dann knapp 27 Millionen ältere Menschen in Deutschland leben. Eine neue Region, wie zum Beispiel Ostdeutschland, der Norden und auch Süddeutschland, müssen sich gut auf eine massive Zunahme von Hochbetagten (65+) vorbereiten.

Bereits heute schon ist sichtbar, dass es sich bei den Senioren und Senioren keineswegs um eine homogene Gruppe handelt. Sie unterscheiden sich deutlich hinsichtlich ihrer gesundheitlichen Verfassung, die zur Verfügung stehenden Einkommensressourcen, Vermögens- oder ihre Mobilitätsstrategie. Gemeinsam haben Sie, dass ein Lebensentwurf im Vergleich zu früheren Generationen deutlich geistig ist und sie sich dem Aussehen

den aus dem Erwarteten über ihr Zeitbudget bereitwillig klären. Vor der Benutzung von aggregierten Daten – zum Beispiel aus der Untersuchung „Alte und in Deutschland aktiv?“ – sind diese Gemeinsamkeiten aber auch Unterschiede zu bedenken.

Der durchschnittliche Verkehrsaufwand geht ab einem Alter von 60 Jahren deutlich zurück, wobei die Abstände zwischen den Generationen angesichts steigender Lebenserwartungen bei Senioren aber geringer werden. Die Mobilitätsquote – der Anteil von Personen einer Altersgruppe, die am Erhebungsdatum das Haus verlassen haben – steigt. Gleiches gilt für die Wegzahl, die bei 65 bis 68 Jahren heute bereits über dem deutschen Durchschnitt liegt. Erst nach 70 ist eine klare Reduktion

Inhalt

- Spezifischer Mobilitätsbedarf älterer Menschen
- Wirkungen des Radfahrens im Alter
- Verkehrswirtschaftliche Aspekte
- Radverkehrsförderung durch bauliche Maßnahmen
- Radverkehrsförderung durch kommunikativen
- Fazit

Forschung Radverkehr international

Begegnungszonen, Shared Space

Separation oder Mischung des Verkehrs?

Halt die Geschwindigkeiten reduzieren (siehe Seite 4) – zum Beispiel aus der Untersuchung „Alte und in Deutschland aktiv?“ – sind diese Gemeinsamkeiten aber auch Unterschiede zu bedenken.

Der durchschnittliche Verkehrsaufwand geht ab einem Alter von 60 Jahren deutlich zurück, wobei die Abstände zwischen den Generationen angesichts steigender Lebenserwartungen bei Senioren aber geringer werden. Die Mobilitätsquote – der Anteil von Personen einer Altersgruppe, die am Erhebungsdatum das Haus verlassen haben – steigt. Gleiches gilt für die Wegzahl, die bei 65 bis 68 Jahren heute bereits über dem deutschen Durchschnitt liegt. Erst nach 70 ist eine klare Reduktion

Inhalt

- Separation oder Mischung des Verkehrs?
- Unterschiedliche Begriffe, unterschiedliche Praxis
- Altspezifische
- Mobilitätsdiskussionen
- Fazit

Forschung Radverkehr international

Bahntrassenradeln

Neue Nutzungsmöglichkeiten für stillgelegte Trassen

In den letzten Jahren haben Bahnstrecken in Europa zahlreiche Umnutzungsmöglichkeiten gefunden. Die Umnutzung ist nicht mehr notwendig, wenn die Trasse vorwiegend von alten Nebenstrassen, auf denen die Nachfrage im Personenverkehr zurückgegangen ist. Vor dem Hintergrund eines signifikanten Bevölkerungsrückgangs und einer deutlich angesunkenen Mobilitätsnachfrage in ländlichen Regionen wurde die Schienenverkehrsinfrastruktur in Teilen der Bundesrepublik, insbesondere in den abstrahierten Zentren, wie dem Ruhrgebiet oder dem Saarland, wieder große Stillestände, Zerschlagungen und andere Produktionsformen geschlossen. Bahntrassen, durch welche diese Stillestände an das Schienennetz angeschlossen werden, verlieren ihre Funktion.

Nach ihrer Stilllegung bleiben die Trassen zusätzlich im Besitz der Bahngesellschaften. Die umgenutzten Bahnstrecken verbleiben weiterhin. Zusätzlich werden aber auch historisch wertvolle Bahnhofsgebäude, Betriebsanlagen, Brücken und andere Infrastrukturelemente der Strecke, so das nicht nur deren Erhalt ein zeitliches Umnutzungsmoment sind, sondern es nicht geringere, oft andere Umnutzungsoptionen sind. Umnutzung und Wiederherstellung des Bereichs zu bewegen, sind die Regel, die Grundidee, auf denen die Schienen

am verfallen, zu verfallen. Hinsichtlich lassen sich auf Bahngelände interessante Möglichkeiten, auch als Transitnutzung für eine Option auf spätere Wiedernutzung.

Vorteile für die Radfahrer – Vorteile für die Kommunen

Die Umnutzung stillgelegter Bahntrassen macht es möglich, mit einem vergleichsweise geringen Aufwandsniveau und kostengünstigen Radverkehrsmaßnahmen einen hohen Nutzen zu realisieren. Die Radfahrer auf den Bahntrassen können in

Inhalt

- Neue Nutzungsmöglichkeiten für stillgelegte Trassen
- Vorteile für die Radfahrer
- Formale Voraussetzungen der Umnutzung für den Radverkehr
- Planerische Herausforderungen
- Praxisbeispiele aus dem In- und Ausland
- Fazit

Forschung Radverkehr international

Radfahrer und Fußgänger auf gemeinsamen Flächen

Fuß- und Radverkehr als Nahmobilität

Unter dem Stichwort „Nahmobilität“ erhalten der Fußverkehr und der Radverkehr einen besonderen Stellenwert. Dabei stehen nicht nur die beiden Verkehrsmittel im Vordergrund, sondern vor allem, dass sie sich in der Stadt so gut integrieren lassen, dass sie einen Beitrag zum Nahverkehr ermöglichen, sie die öffentliche Räume beleben und so die soziale Zusammengehörigkeit stärken können. Sie sichern kostengünstig Mobilität, können auch einen positiven Einfluss auf die Luft- und Lärmsituation für einen erfolgreichen öffentlichen Nahverkehr ausüben und die körperliche Bewegung positive gesundheitliche Effekte ist und unterstützen.

Aufgrund der vielen Gemeinsamkeiten haben beide Gruppen auch ähnlich ähnliche Bedürfnisse. Diese Bedürfnisse sind so unvermeidlich, bedürftig und in Wegweisungen und möglichst effektiver Natur: Die Qualität des Straßenraums und Umnutzungsoptionen werden durch Fußgänger, Radfahrer und andere Verkehrsmittel beeinflusst. Auch im Verkehr nach behinderten, abgrenzungsfreier und verkehrsberuhigten Straßenräumen unterscheiden sich die beiden Verkehrsmittel nur wenig. Ausserdem Paris, die Größe, nicht ständig eine Umnutzungsmöglichkeit zu sein, und zeitliche Gestaltung und Voraussetzungen dafür, dass Fuß- und Radverkehr in einer Kommune „abgeben können“.

In den bisherigen Praxis belegen sich die unvermeidlichen Kräfteverhältnisse von Fußgänger und Radfahrer

denfalls Seitenwegen der Straßen, beispielsweise in stark belebten Ortskernbereichen. Inzwischen gibt es entsprechende Hinweise aus Forschung und Praxis, dass Radverkehr aber auf die Fußwege gehen, und der Gehweg über den Gehweg durch Radfahrer den Fußgänger zu behaupten können soll. Auch wenn das Radfahren von Fußgänger und Radfahrer nicht gut funktioniert und weniger schwere Unfälle verursacht werden, ist es nicht unbedingt ein Zeichen für einen guten Zustand des öffentlichen Raums und der Verkehrsplanung.

Grundlagen der Mischung

In den verschiedenen Fällen besteht eine Orientierung auf Promenaden entlang von Gewässern, in Parks, weitläufige Fußgängerwege und lokale Mobilitätsformen gemeinsam umzusetzen, hat aber wichtige Ziele und Verbindungen außerhalb von Kib-Beziehungen

Inhalt

- Fuß- und Radverkehr als Nahmobilität
- Grundlagen der Mischung
- Maßnahmen für bessere Verträglichkeit
- Fazit

In eigener Sache: Leitbild des Deutschen Instituts für Urbanistik

Leitbild des Deutschen Instituts für Urbanistik



Download:

http://www.difu.de/sites/difu.de/files/archiv/presse/difu_flyer_leitbild.pdf

Weitere Informationen:

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

Durch die veränderten Aufgaben und Bedingungen der deutschen Städte und Gemeinden sowie den in den letzten Jahren erfolgten Umstrukturierungsprozess des Difu haben sich für die Institutsarbeit eine Reihe von Rahmenbedingungen verändert. Diesen Veränderungen sollte durch die Entwicklung eines Leitbildes sowie einer darauf aufbauenden Institutsstrategie Rechnung getragen und zugleich die Positionierung des Instituts nach innen und außen gestärkt werden. Eine Difu-interne Arbeitsgruppe bereitete den Prozess konzeptionell vor. Im Frühjahr startete dann – extern moderiert – ein institutsweiter Diskussionsprozess, an dem sich Difu-Mitarbeiter aus sämtlichen Arbeitsbereichen und Sachgebieten intensiv beteiligten. Das Difu-Leitbild ist daher Ausdruck eines gemeinsamen Grundverständnisses: von allen gestaltet und getragen. Im Sommer wurde, basierend auf den Diskussionsergebnissen, das unten aufgeführte Difu-Leitbild verabschiedet. Darauf aufbauend überarbeitet das Difu zurzeit sein Strategiekonzept, das einerseits für die innere Gestaltung und die Arbeitsabläufe des Difu, andererseits aber auch für die inhaltlich-methodischen Arbeitsschwerpunkte der nächsten fünf bis sieben Jahre stehen soll. Ein Baustein wird das soeben verabschiedete Personalentwicklungskonzept sein.

Unser Selbstverständnis

Das Deutsche Institut für Urbanistik versteht Städte als kulturellen Ausdruck der in ihnen lebenden Menschen.

Das Difu sieht sich in der Tradition der europäischen Stadt. Es trägt durch seine Arbeit zu einem demokratisch verfassten Gemeinwesen sowie zur Stärkung der lokalen Demokratie bei. Ein funktionierendes Gemeinwesen ist Voraussetzung für eine sozial gerechte Verteilung von Lebenschancen, ressourcenschonende Wirtschaftsweisen und den Schutz der natürlichen Umwelt. Das Difu hat die Interessen aller Bürgerinnen und Bürger im Blick und unterstützt mittelbar deren Teilhabe an Entscheidungsprozessen.

Das Difu fühlt sich den Aufgaben und Interessen der deutschen Kommunen und dem Gemeinwohl verpflichtet. Es versteht sich als „Think Tank“ und Impulsgeber für die deutschen Städte und Gemeinden. Das Difu ist in seiner Arbeitsweise und seinen Ergebnissen unabhängig.

Das Difu ist innovativ. Es versteht sich als lernende Organisation und wandelt sich mit seinen Aufgaben, Themen und Produkten. In seiner Forschung denkt es voraus und berücksichtigt die künftigen Herausforderungen der Städte und Gemeinden. Sein Ziel ist es, produktive Ideen in die Kommunen hineinzutragen und die Städte und Gemeinden bei der Bewältigung ihrer Zukunftsaufgaben zu unterstützen.

Das Difu ist Mittler zwischen Wissenschaft und kommunaler Praxis. Es erbringt Forschungs- und Serviceleistungen in exzellenter Qualität. Die Arbeitsergebnisse des Difu sind fundiert und belastbar. Sie lassen sich verlässlich in der Praxis der Städte und Gemeinden anwenden.

Das Difu ist in Forschung und Kommunen gleichermaßen gut vernetzt. Es bringt als aktiver Partner fachliche Expertise in diese Netzwerke ein und nimmt Impulse auf.

Das Difu ist ein Ort des Erfahrungs- und Informationsaustausches für Städte und Gemeinden. Es ist ein Netzknoten der kommunalen Familie und bietet Verwaltung und Politik, aber auch Zivilgesellschaft und Wirtschaft ein Forum.

Unsere Arbeit

Das Deutsche Institut für Urbanistik orientiert sich in seiner Forschung und seinen Dienstleistungen an den Anforderungen, denen sich die Kommunen als Kunden und Partner des Instituts gegenübersehen. Es bezieht seine Arbeit auf aktuelle Themen, zugleich ist seine Forschung vorausschauend. Es unterstützt die Städte und Gemeinden in der Erfüllung ihrer Aufgaben durch anwendungsorientierte Forschung, durch Fortbildung, Wissenstransfer und Handlungsempfehlungen. Seine Arbeit ist durch große Praxisnähe gekennzeichnet.

Das Difu befasst sich mit den vielfältigen Handlungsfeldern nachhaltiger ökonomischer, ökologischer, sozialer, kultureller, baulicher und städtebaulicher Entwicklung der Kommunen einschließlich deren Steuerung und Aufgabenorganisation. Das Difu unterstützt das Zusammenwirken von demokratisch legitimierten Gremien, Verwaltung, Zivilgesellschaft und Wirtschaft. Es arbeitet zugleich an den Schnittstellen der föderalen

Ebenen zwischen Bund, Ländern, Kommunen und der Europäischen Union.

Das Difu nutzt und entwickelt Methoden und Kommunikationsformen der Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure. Es gibt Empfehlungen zur Verbesserung des inhaltlichen und prozessualen Handelns von Politik und Verwaltung. Sie sind wesentliche Bestandteile der Leistungen des Instituts. Die Arbeit des Difu ist gekennzeichnet durch Interdisziplinarität, ein enges Zusammenwirken von Forschung und Praxis sowie die Kooperation mit nationalen und internationalen Partnern.

Unsere Unternehmenskultur

Das Deutsche Institut für Urbanistik bietet seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern attraktive Arbeitsplätze und schafft bestmögliche Rahmenbedingungen zur Realisierung unterschiedlicher Arbeitsformen für verschiedene Lebenssituationen. Das Difu verwirklicht die Chancengleichheit aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, unterstützt die Vereinbarkeit von Familie und Beruf und geht auf spezifische Bedürfnisse der Beschäftigten ein.

Die Arbeit am Difu ist gekennzeichnet durch ein hohes Maß an Eigenverantwortlichkeit, Kollegialität und solidarischem Miteinander. Dies findet seinen Ausdruck insbesondere in einer offenen Kommunikation sowie einer wertschätzenden Diskussions-, Feedback- und Anerkennungskultur. Die Führungskräfte stellen die Nachvollziehbarkeit und Transparenz von Entscheidungen sicher und nehmen ihre Führungsverantwortung aktiv wahr.

Das Difu sieht die unterschiedlichen Qualifikationen und Kompetenzen seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als wertvollste Ressource seiner Arbeit an. Es trägt durch seine Arbeitsformen und Organisationsstrukturen dazu bei, diese möglichst produktiv zu nutzen und vorhandene Potenziale zu entwickeln. Das Difu fördert konsequent die Fähigkeiten und Qualifikationen seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Difu setzen ihre Kompetenzen ergebnis- und serviceorientiert ein. Sie gehen mit Ressourcen verantwortlich um und arbeiten effektiv und effizient.

Was ist eigentlich Gentrifizierung?

Der Begriff Gentrifizierung wurde in den 1960er Jahren von der britischen Soziologin Ruth Glass geprägt, die Veränderungen im Londoner Stadtteil Islington untersuchte. Abgeleitet vom englischen Ausdruck „gentry“ (= niederer Adel) wird er seither zur Charakterisierung von Veränderungsprozessen in Stadtvierteln verwendet und beschreibt den Wechsel von einer statusniedrigeren zu einer statushöheren (finanzkräftigeren) Bewohnerschaft, der oft mit einer baulichen Aufwertung, Veränderungen der Eigentümerstruktur und steigenden Mietpreisen einhergeht.

Ausgangssituation bei solchen Prozessen ist häufig zunächst Leerstand. In solche leerstehenden Gebäude ziehen „Kreative“, die sie als Ateliers und für preiswertes Wohnen nutzen. Dies wiederum verändert das Image zuvor unattraktiver Quartiere, die sich nun in „Szenequartiere“ wandeln und damit öffentliche Aufmerksamkeit – und Begehrlichkeiten – auf sich ziehen.

Im Zusammenhang mit dem Aufwertungsprozess erfolgt oft die Verdrängung sowohl der alteingesessenen, gering verdienenden Bevölkerung als auch von langansässigen Geschäften, die dem Zuzug der neuen kaufkräf-

tigeren Bevölkerung und deren entsprechend veränderten Nachfrage weichen müssen. In der Regel sind es innerstädtische Viertel, die von Gentrifizierung betroffen sind.

Wie schnell Gentrifizierungsprozesse voranschreiten, hängt dabei stark von intervenierenden Faktoren, wie etwa den jeweiligen Mietgesetzen ab.

Die Entwicklung des deutschen Wohnungsmarktes zeigt, dass – auch durch das seit der Jahrtausendwende zunehmende Agieren internationaler Finanzinvestoren auf dem deutschen Immobilienmarkt – hierzulande Gentrifizierung zu einem wachsenden Problem geworden ist.

Neben der Tatsache, dass Gentrifizierungsprozesse selten konfliktfrei verlaufen, ist auch die Belastung öffentlicher Haushalte von Bedeutung. Geht Gentrifizierung mit einer Verdrängung einkommensschwacher Haushalte einher, steigen meist auch die Ausgaben der öffentlichen Hand für die Absicherung des Wohnens derjenigen Bevölkerungsschichten, die sich ihre alten Wohnungen aufgrund von Mietpreissteigerungen nicht mehr leisten können.

Städtebauförderung und Doppik – Eine neue Grundlage für den zielgerichteten Einsatz von Fördermitteln

Im letzten Berichte-Heft wurde bereits auf die Studie hingewiesen. Der Endbericht ist inzwischen erschienen und kann unter folgendem Link abgerufen werden:

http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ReFo/Staedtebau/2011/Doppik/05_Veroeffentlichungen.html

Weitere Informationen:

Dipl.-Kfm. (FH)
Stefan Schneider
Telefon: 030/3900-261
E-Mail: schneider@difu.de

Nachhaltige Finanzplanung

Neues Difu-Projekt gestartet

Die Rahmenbedingungen städtischer Finanzpolitik wandeln sich grundlegend. Mit dem „Neuem Kommunalen Finanzmanagement“ und der ganzheitlichen Betrachtung des „Konzern Stadt“ sind die Voraussetzungen wesentlich verbessert, um den damit verbundenen finanziellen Herausforderungen systematisch und rational begegnen zu können.

Am Beispiel und im Auftrag der Stadt Köln soll im Rahmen einer Vorstudie untersucht werden, wie ein Daten- und Berechnungsrahmen entwickelt werden könnte, der die finanzwirtschaftliche Situation des „Konzern Stadt Köln“ in einer langfristigen Perspektive transparent macht und der die fiskalischen Folgen zukunftsrelevanter politischer Entscheidungen (bzw. Unterlassungen) in ver-

lässlichen Schätzrechnungen verdeutlichen würde.

Das Deutsche Institut für Urbanistik wird deshalb gemeinsam mit dem Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstitut an der Universität zu Köln (FiFo Köln) zunächst Ansatzpunkte, Möglichkeiten und Grenzen der Gestaltung eines infrastrukturbasierten Nachhaltigkeitskonzepts für die städtischen Finanzen eruieren.

Die Vorstudie soll alle notwendigen, praktischen Grundlagen für die weitere Auseinandersetzung mit den entsprechenden Fragestellungen legen. Die Ergebnisse der Vorstudie sollen Ende April 2012 vorliegen.

Wiederkehrende Straßenausbaubeiträge

Neues Difu-Projekt gestartet

Das gemeindliche Straßennetz muss nicht nur unterhalten, sondern vielerorts auch aus- und umgebaut werden. Aber die Gemeindekassen sind notorisch leer, viele Gemeindehaushalte haben jegliche Gestaltungsspielräume eingebüßt, weil sämtliche Mittel für Pflichtaufgaben und Schuldendienst verwendet werden müssen. Den Gemeinden fehlen bereits die Mittel für normale Unterhaltung und Instandsetzung, an Um- und Ausbauten ist gar nicht zu denken. Indessen kann gerade letzteres durch die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen zumindest teilweise gegenfinanziert werden. Darum ist diese Beitragsart aktueller denn je.

In den meisten Bundesländern werden Straßenausbaubeiträge von Grundstückseigentümern dann erhoben, wenn eine konkrete Baumaßnahme durchgeführt wird. Abgabepflichtig sind in der Regel die Anlieger der Straße, die ausgebaut wird. Eine Umlegung der Kosten auf die Anlieger ist jedoch so manches Mal politisch schwer durchsetzbar. Das hat vielerorts zu einem erheblichen Stöcken städtebaulich sinnvoller Projekte geführt. Dort, wo Ausbaubeiträge erhoben

werden, gibt es nicht selten Bürgerproteste. Daher haben sich einige Bundesländer entschieden, sogenannte wiederkehrende Straßenausbaubeiträge einzuführen. Wiederkehrende Beiträge werden in regelmäßigen, meist jährlichen Abständen von allen oder einem abgegrenzten Kreis von Grundstückseigentümern in der Gemeinde erhoben und einem gemeinsamen Topf für Straßenausbauarbeiten in einem bestimmten Gebiet zugeführt. Sie erleichtern gegenüber den einmaligen Beiträgen die gleiche Verteilung der Lasten, da grundsätzlich mehr Bürger einzahlen, weil nicht nur die Anlieger, sondern alle Grundstückseigentümer im Gebiet abgabepflichtig sind. Außerdem ist die jährliche Umlage weniger belastend für den einzelnen, weil die Beiträge für eine Ausbaumaßnahme nicht auf einmal aufgebracht werden müssen. Allerdings gibt es auch bei der Einführung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge Fallstricke, die es zu umgehen gilt. Zu diesem Thema ist eine Veröffentlichung in der Reihe der Difu-Papers für Anfang Januar mit entsprechenden Hinweisen vorgesehen.

Fotos: Elke Postler

Weitere Informationen:

Ass. iur. Irene Schlünder
Telefon: 030/39001-256
E-Mail: schluender@difu.de

Sauber, leise, klimaneutral – Was kann kommunale Verkehrspolitik leisten?

Eine nach wie vor zu hohe Emission von Klimagasen sowie Lärm und Luftverschmutzung kennzeichnen den städtischen Verkehr und beeinträchtigen indirekt und direkt die Lebensqualität in der Stadt. Auf europäischer und nationaler Ebene gibt es ehrgeizige Klimaschutzziele und für Lärm sowie Luftschadstoffe strenge gesetzliche Regelungen, die es einzuhalten gilt.

In einem Difu-Seminar im September wurden die Handlungsmöglichkeiten der Städte beleuchtet, verkehrsbedingte Schadstoffbelastungen zu reduzieren. Themenschwerpunkte waren die Lärminderungsplanung und die Verbesserung der Luftqualität durch das Instrument der Luftreinhalteplanung und die Umsetzung von Umweltzonen. Am Beispiel der Region Hannover wurde aufgezeigt, wie sich durch eine bessere Verzahnung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung CO₂-Emissionen einsparen lassen. Als Maßnahmen, die sowohl die Lärmproblematik als auch die Luftverunreinigung und die CO₂-Emissionen gleichermaßen effektiv bekämpfen können, sind – als Resümee aus den Vorträgen – die Stärkung des Umweltverbands sowie die Entwicklung verkehrssparender Siedlungsstrukturen zu nennen. Heute wird das Auto zunehmend rational als Verkehrsmittel und weniger als Statussymbol gesehen. Angesichts steigender Kraftstoffpreise wird zudem die Verkehrsmittelwahl stärker reflektiert. Dies eröffnet dem öffentlichen Verkehr Chancen, durch attraktive Angebote neue Fahrgäste zu gewinnen. Gleichfalls gilt es, die Potenziale für den Radverkehr zu erschließen, nicht zuletzt auch durch den Ausbau einer attraktiven Infrastruktur.

Im Rahmen eines intensiven Erfahrungsaustauschs, der für Difu-Seminare kennzeichnend ist, wurde deutlich, dass die im Interesse einer effektiven Verbesserung der städtischen Umweltqualität notwendige Zusammenarbeit zwischen Verkehrs- und Umweltressorts oft noch ausbaufähig ist. Aber nicht nur die interne Kommunikation muss weiter verbessert werden, sondern auch – angesichts einer zunehmend kritischen Bürgerschaft – die Kommunikation mit der Bevölkerung. Hierzu wurde die gute Praxis der Stadt Kassel vorgestellt, wo man im Rahmen einer innerstädtischen Straßen-

erneuerung mit neuer Schwerpunktsetzung in der Flächenverteilung für den motorisierten und den nichtmotorisierten Verkehr die Bürger bereits in einer frühen Projektphase eingebunden hat.

Die Beiträge im Seminar haben die wichtige Rolle des ÖPNV zur Verminderung der Umweltbelastungen in der Stadt hervorgehoben. Über dem ÖPNV schwebt allerdings als Damoklesschwert die offene Frage, wo künftig das Geld für Investitionen herkommt. Ein Ende des GVFG-Bundesprogramms sowie der Mittel aus dem Entflechtungsgesetz ist terminiert, gleichzeitig entstehen durch einen zunehmenden Instandhaltungsbedarf bei der bestehenden Infrastruktur in den Städten neue Finanzierungsanforderungen. Es müssen dringend Wege gefunden werden, die den Städten einen größtmöglichen Handlungsspielraum für die Umsetzung der für sie passenden ÖPNV-Maßnahmen eröffnen. Die Städte werden nicht in der Lage sein, die absehbar entstehenden Finanzierungslücken mit eigenen Mitteln zu schließen. Dass der ÖPNV auch in einer stärker durch das Elektroautomobil geprägten Zeit eine zentrale Handlungsoption für umweltfreundliche Mobilität bleibt, wurde während des Seminars ebenfalls deutlich. Ein Austausch des Verbrennungsmotors durch einen elektrischen Motor ändert nichts an der durch einen überbordenden Autoverkehr verursachten Flächeninanspruchnahme in der Stadt, Staus, Unfallgefährdung sowie den Trenn- und Zerschneidungswirkungen des Straßenverkehrs. In diesem Sinne bleibt der ÖPNV auch im weiteren 21. Jahrhundert aktuell.

Terminhinweis: Internationale Konferenz Städtischer Wirtschafts- verkehr

6. – 7. Februar 2012, Berlin
Konferenz des Difu in Kooperation mit Laboratoire d'Economie des Transports, POLIS – European Cities and Regions networking for Innovative Transport Solutions

Schwerpunkt der Konferenz sind Notwendigkeiten und Möglichkeiten für die Integration des Wirtschaftsverkehrs in die städtische Planung: Entwicklungstrends, Datenerhebungsmethoden und Modelle, praktische Beispiele für Strategien und Maßnahmen sowie rechtliche Umsetzungsmöglichkeiten.

Programm/Konditionen:
<http://www.difu.de/veranstaltungen/2012-02-06/ctua.html>

Anmeldung:
Sylvia Bertz
Telefon: 030/39001-258
Telefax 030/39001-268
E-Mail: Bertz@difu.de

Weitere Informationen:

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

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

Erfolgreich CO₂ sparen: Neun Kommunen erhalten Klimaschutzpreis

240 000 Euro Preisgeld für weitere Klimaschutzprojekte

Weitere Informationen:

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

servicestelle:
kommunaler
klimaschutz

Beim Thema CO₂-Sparen sind deutsche Kommunen kreativ und erfolgreich. Dafür wurden neun Kommunen, die besonders vorbildliche Maßnahmen, Strategien oder Aktionen im Klimaschutz umgesetzt haben, am 23. November in Berlin als Gewinner des Wettbewerbs „Kommunaler Klimaschutz 2011“ ausgezeichnet. Ausgerufen hat den Wettbewerb das Bundesumweltministerium in Kooperation mit der „Servicestelle: Kommunaler Klimaschutz“ beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu). Bundesumweltminister Dr. Norbert Röttgen überreichte die Preise persönlich und unterstrich: „Ohne das Engagement von Städten, Gemeinden und Landkreisen wäre die Energiewende nicht möglich. Viele Kommunen tragen heute schon aktiv zur Verbesserung der Energieeffizienz und zum Ausbau der erneuerbaren Energien bei. Sie zeigen in einer Vielzahl von Erfolgsgeschichten, dass Klimaschutz vor Ort möglich ist. Damit stärken uns die Kommunen auch den Rücken für die nun anstehenden UN-Klimaverhandlungen in Durban, bei denen sich die Bundesregierung für einen starken und verbindlichen Klimaschutz auf internationaler Ebene einsetzen wird.“

Kommunen und Regionen konnten sich von Mitte Januar bis zum 31. März 2011 mit ihren Projekten bewerben. Insgesamt wurden 237 Bewerbungen in drei Kategorien eingereicht.

- **Kategorie 1:** Innovative technische und/oder bauliche Maßnahmen für den Klimaschutz in einem kommunalen Gebäude oder einer kommunalen Einrichtung (92 Bewerbungen)
- **Kategorie 2:** Innovative und vorbildliche Strategien zur Umsetzung des kommunalen Klimaschutzes (73 Bewerbungen)

- **Kategorie 3:** Erfolgreich umgesetzte, innovative Aktionen zur Beteiligung und Motivation der Bevölkerung bei der Realisierung von Klimaschutzmaßnahmen (72 Bewerbungen)

In der ersten Kategorie gibt es für jeden Preisträger 40 000 Euro, in den beiden anderen Kategorien jeweils 20 000 Euro. Die Preisgelder müssen wieder für Klimaschutzprojekte eingesetzt werden.

Kooperation und Vernetzung wichtig für erfolgreichen Klimaschutz

Die Preisverleihung erfolgte im Rahmen der Konferenz „Kooperation und Vernetzung – aktuelle Herausforderungen für den kommunalen Klimaschutz“, ausgerichtet vom Bundesumweltministerium und der beim Difu angesiedelten „Servicestelle: Kommunaler Klimaschutz“ in Kooperation mit den kommunalen Spitzenverbänden. Der Leiter des Difu, Professor Klaus J. Beckmann, unterstrich in seinem Impulsvortrag die Notwendigkeit, Klimaschutz in Anbetracht der anstehenden Herausforderungen als „Gemeinschaftsaufgabe zu betrachten, die es unter Einbeziehung aller Akteure zu meistern gelte“. Kommunen seien hier oft gute Vorbilder, die andere mit ihren Projekten zur Nachahmung anregen.

Die Projekte der Gewinnerkommunen 2011:

Landkreis Barnim (Brandenburg): „Energieeffizientes Dienstleistungs- und Verwaltungszentrum ‚Paul-Wunderlich-Haus‘“

Mit dem „Paul-Wunderlich-Haus“ hat der Landkreis einen Gebäudekomplex von herausragender nachhaltiger und energieeffizienter Qualität geschaffen, der viele innovative und ökologische Technologien in einem ausgereiften Gesamtkonzept verbindet. Darüber hinaus ermöglicht die Langzeitauswertung der Verbrauchsdaten einen energetisch optimalen Gebäudebetrieb.

Landkreis Görlitz (Sachsen): „Energetische Sanierung des Schulkomplexes Olbersdorf bei Zittau“

Mit der Sanierung des Olbersdorfer Schulkomplexes zeigt der Landkreis Görlitz, dass energetisch effiziente Lösungen auch im

Bundesumweltminister Dr. Norbert Röttgen und Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann, mit dem Team der „Servicestelle: Kommunaler Klimaschutz“



Bereich des Denkmalschutzes möglich sind. Die hier gewählten innovativen und besonders energieeffizienten Technologien tragen außerdem dazu bei, ein optimales Lernumfeld zu schaffen.

Gemeinde Hillesheim (Rheinland-Pfalz): „Passivhausprojekt: Bürgerhaus Hillesheim“

Mit der energetischen Sanierung einer leerstehenden Scheune in Kombination mit einem Anbau in Passivhausbauweise hat die Ortsgemeinde Hillesheim ein innovatives und energieeffizientes Versammlungsgebäude geschaffen und damit gezeigt, dass auch kleine Gemeinden ökologisch und zukunftsweisend bauen können. Besonders hervorzuheben ist das Engagement der Bürgerinnen und Bürger, die mit rund 8 500 Arbeitsstunden Eigenleistung erheblich zum Erfolg beigetragen haben.

Landeshauptstadt Stuttgart (Baden-Württemberg): „Stadtinternes Contracting“

Mit ihrem „internen Contracting“ hat die Landeshauptstadt Stuttgart ein innovatives und wirkungsvolles Finanzierungsmodell für städtische Projekte zur Energie- und Wassereinsparung entwickelt. Das Budget, mit dem das Amt für Umweltschutz energetische Maßnahmen der städtischen Ämter und Eigenbetriebe vorfinanziert, bleibt durch Rückzahlung der eingesparten Kosten dauerhaft erhalten. Auf diese Weise realisiert die Landeshauptstadt kontinuierlich und unabhängig von der aktuellen Haushaltslage kommunale Klimaschutzmaßnahmen.

Gemeinde Bollewick (Mecklenburg-Vorpommern): „Kooperationsnetzwerk (Bio)Energiedörfer Mecklenburg-Vorpommern“

Die Gemeinde Bollewick hat ein funktionierendes Kooperationsnetzwerk gegründet, das den – insbesondere für einzelne kleine Gemeinden oft schwierigen – Weg zum CO₂-sparenden Bioenergiedorf ebnet. Seit 2009 haben sich bereits 68 Gemeinden und verschiedene Organisationen zusammengeschlossen. Da das Netzwerk weiter wächst, profitiert die gesamte Region, und der Umweltschutz wird aktiv gestärkt.

Freie und Hansestadt Hamburg (Hamburg): „Unternehmen für Ressourcenschutz“

Mit ihrem klar strukturierten und fokussierten Programm „Unternehmen für Ressourcenschutz“ motiviert und fördert die Freie und Hansestadt Hamburg kleine und mittlere Unternehmen kontinuierlich bei der Entwicklung und Umsetzung effektiver Klimaschutz-

maßnahmen. Die verschiedenen Programmbausteine sowie die Vernetzungs- und Öffentlichkeitsarbeit fügen sich zu einer passgenauen Strategie zusammen, die in die übergeordnete Hamburger Umweltpolitik eingebunden ist.

Stadt Bad Hersfeld (Hessen): „Bad Hersfeld saniert sich“

Die Altbausanierungskampagne „Bad Hersfeld saniert sich“ ist ein gut durchdachtes und strukturiertes Konzept zur Förderung privater energetischer Gebäudesanierung. Eine gelungene Kombination aus Beratung, Bereitstellung von Gebäudedaten, finanzieller Förderung und Öffentlichkeitsarbeit unterstützt Bürgerinnen und Bürger beim gesamten Sanierungsprozess. Öffentliche Aktionen und eine umfangreiche Presseberichterstattung sensibilisieren darüber hinaus die Bevölkerung für die Problematik hoher CO₂-Emissionen.

Stadt Herten (Nordrhein-Westfalen): „Herten steigt auf – Strukturwandel mit dem Rad erfahren“

Die Stadt Herten motiviert mit ihrer bürger-nahen und strategisch ausgerichteten Kampagne Menschen aller Altersgruppen dazu, möglichst viel und möglichst regelmäßig auf das Fahrrad umzusteigen. Die Aktion führt neben der allgemeinen Sensibilisierung für Umweltfragen und Fragen des Strukturwandels zur konkreten Verminderung des CO₂-Ausstoßes in der Stadt.

Stadt Karlsruhe (Baden-Württemberg): „Ich mach Klima“

Hinter dem Titel „Ich mach Klima“ verbirgt sich die innovative Idee eines Klima-Vertrags, bei dem sich die Bürgerinnen und Bürger symbolisch und praktisch zum Klimaschutz verpflichten. In einer breit angelegten Mitmachaktion hat die Stadt Karlsruhe die Menschen gezielt angesprochen und mit vielfältigen Aktionen zum praktischen Klimaschutz motiviert. Die Idee der freiwilligen Selbstverpflichtung hat wegweisenden Charakter.



Bundesumweltminister
Dr. Norbert Röttgen

Detaillierte Informationen zu den ausgezeichneten Projekten, zum Wettbewerb sowie Fotos und Filme über die Preisträger und die Veranstaltung finden Sie im Internet unter:

<http://www.kommunaler-klimaschutz.de/wettbewerbe/kommunaler-klimaschutz/wettbewerb-2011>.

Der Bundesumweltminister und die Laudatoren mit den Gewinnern des Wettbewerbs „Kommunaler Klimaschutz 2011“



Städtetourismus als Wirtschaftsfaktor

Handlungsfelder, Trends und Perspektiven

Der Städtetourismus zählt seit einigen Jahren zu den dynamischsten Segmenten des Tourismussektors und trägt in vielen Städten zunehmend zum wirtschaftlichen Wachstum bei. Auch die Finanz- und Wirtschaftskrise hat lediglich zu einem kleineren Abschwung geführt, 2010 sind die Besucherzahlen bereits wieder deutlich gestiegen. Gründe für diese positive Entwicklung liegen in den Trends zu Kurz- und Tagesreisen, zu Zweit- und Drittreisen, in einem zunehmenden Eventtourismus, sowohl im Kulturbereich als auch im Shoppingtourismus.

Markus Seibold von der dwif-Consulting GmbH erläuterte in seinem Einführungsvortrag „Boomsegment Städtetourismus in Deutschland – Standortbestimmung, Erfolgsfaktoren und Beispiele“ die aktuelle Situation im Städtetourismus in Deutschland und die Bedeutung als Wirtschaftsfaktor. Die Städtereise ist die beliebteste Form der Kurzreise. Die gute Entwicklung im Städtetourismus seit 2010 machte sich auch in Mittel- und Kleinstädten positiv bemerkbar. Mehr als 1,6 Mio. Beschäftigte „leben“ vom Städtetourismus. Vor allem Einzelhandel und Gastronomie profitieren davon.

Christoph Pienkoß vom Deutschen Verband und Geschäftsführer der Europäischen Route der Backsteingotik e.V. erläuterte an diesem Beispiel die Chancen aus einer europäischen Zusammenarbeit. Das ursprünglich EU-geförderte Projekt wurde in einen Verein überführt, dem inzwischen 30 Städte angehören, die sich gemeinsam im Kulturtourismussegment vermarkten. Judith Drescher von der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen in Berlin stellte in ihrem Vortrag das Tourismuskonzept Berlin 2011+ vor. An diesen Vortrag schloss sich eine Fachexkursion unter der Leitung von Ares Kalandides (Stadt- und Regionalplaner, Geschäftsführer der Gesellschafter, INPOLIS, Berlin) an, der die unterschiedlichen Facetten des Tourismus in Berlin vorstellte und den Zusammenhang zwischen Tourismus, Wirtschaft, Stadtentwicklung und Kultur in unterschiedlichen Stadtvierteln an konkreten Beispielen sehr anschaulich darstellte.

Das Thema „Finanzierung des kommunalen Tourismus – Woher kommt das Geld?“ wird gegenwärtig im Städtetourismus intensiv und

kontrovers diskutiert. Claudia Gilles, Hauptgeschäftsführerin des Deutschen Tourismusverband e.V. (DTV) zeigte die aktuellen Diskussionen auf und beleuchtete das Für und Wider einer „Bettensteuer“ (auch „city tax“, „Kulturförderabgabe“). Das Problem einer zukunftssicheren Tourismusfinanzierung erfordert innovative Organisations- und Finanzierungskonzepte für alle drei Ebenen, Kommune, Region und Land.

Dr. Wolfram Friedersdorff, Beigeordneter für Wirtschaft, Bauen und Ordnung der Landeshauptstadt Schwerin erläuterte am Beispiel der BUGA 2009 in Schwerin die Frage, inwieweit sich Großereignisse „nachhaltig“ für den Städtetourismus nutzen lassen. In Schwerin sind neben Imageeffekten vor allem die Impulse für die Stadtentwicklung aus der BUGA hervorzuheben.

Der Shoppingtourismus gilt als einer der zentralen „Treiber“ des Städtetourismus. Mario S. Mensing, Geschäftsführer der CIMA Beratung + Management GmbH in Lübeck, erläuterte im Vortrag, dass viele Städte ihre Qualitäten als Shoppingdestination überschätzen. Wichtig sei es, ein „stimmiges“ Produkt, gut aufbereitete Informationen, Events, aber kein Tamtam und „herzliche Professionalität“ anzubieten. Zu bedenken sei immer, dass Innenstadt ein gesellschaftlicher Ort sei und keine „Konsummaschine“ werden solle.

Am Beispiel des „Städtetourismus in der Metropole Ruhr“ zeigte Axel Biermann, Geschäftsführer der Ruhr Tourismus GmbH, wie Großereignisse wie die IBA Emscher Park und vor allem die „Kulturhauptstadt Essen 2010“ neue Impulse geben konnten. Diese Erfolge der „Produkteinführung“ Metropole Ruhr als städtetouristische Destination fortzuführen und den Imagewandel zu verstetigen, sind Langfristaufgaben. Sie erfordern eine effiziente Bündelung der Kräfte der Region und eine intensive Netzwerkarbeit.

In Abschlussbeitrag zeigte Prof. Karl Born, wo die Reise im Städtetourismus mit Blick auf das Jahr 2020 hingehen könnte. Die Nachfrage im Tourismus wird sich stärker polarisieren. Qualität der Angebote und Einzigartigkeit werden – in einem kaum größer werdenden Markt bei wachsender internationaler Konkurrenz – noch wichtiger.

Weitere Informationen:

Dr. rer. nat.

Beate Hollbach-Grömig

Telefon: 030/39001-293

E-Mail:

hollbach-groemig@difu.de



Foto: Sören Theussig

Gender Mainstreaming in der kommunalen Praxis

Wo stehen die Kommunen auf dem Weg zu einer geschlechtergerechten Stadt? In welchen kommunalen Handlungsfeldern wurde etwas erreicht, wo bestehen noch Defizite? Und hat sich Gender Mainstreaming als geeignete Methode zur Integration der Geschlechterperspektive in das Verwaltungshandeln erwiesen? Über diese und weitere Fragen diskutierten über 40 Teilnehmerinnen und (einige wenige) Teilnehmer in einem ausgebuchten Difu-Seminar, das in Kooperation mit dem Deutschen Städtetag am 26. und 27.9.2011 in Berlin stattfand.

Auch wenn der Begriff Gender Mainstreaming in der breiten Öffentlichkeit weitgehend unbekannt ist, da es sich um ein verwaltungsinternes Organisations- und Managementkonzept handelt, setzen mittlerweile viele Kommunen in unterschiedlicher Intensität diese gleichstellungspolitische Strategie um. Auf die mit diesem Ansatz verbundenen Chancen und Risiken wies Dr. Barbara Stiegler, Leiterin des Arbeitsbereichs Frauen und Geschlechterpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung, in ihrem Einführungsvortrag hin. Mit der Reduzierung auf die Erstellung und Abarbeitung von Checklisten, Fragebögen und Handlungsanleitungen gerate, so ihr eindrücklicher Hinweis, das Thema „Gender“ in die Gefahr, als technokratisch und bürokratisch abgelehnt zu werden. Vor allem warnte sie davor, verschiedene gleichstellungspolitische Ansätze gegeneinander auszuspielen.

Mit Blick auf die unterschiedlichen Bedürfnisse, aber auch Potenziale von Männern und Frauen unterschiedlichen Alters und in unterschiedlichen Lebenssituationen, werden Vielfaltsmanagement und Genderkompetenz künftig eine wachsende Bedeutung für die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Kommunen erlangen. Um zu verdeutlichen, was das in der Praxis bedeutet und wie sich die Fachressorts für diese Aufgabe wappnen können, wurden im Seminar beispielhafte Modelle aus verschiedenen Kommunen und so unterschiedlichen Aufgabenfeldern wie der Sportentwicklungsplanung (Freiburg i. Br.), der Kinder- und Jugendarbeit (Göttingen), der Stadt- (München) und Freiraumplanung (Berlin) vorgestellt.

Die Diskussion und Umsetzung von Geschlechtergerechtigkeit in der Kommune

führt – wenn sie ernst genommen wird – über kurz oder lang zur Diskussion über die gerechte Verteilung von Ressourcen. Einen Schwerpunkt des Seminars bildete daher die Vorstellung kommunaler Ansätze zur gleichstellungsorientierten Haushaltssteuerung bzw. zum „Gender Budgeting“. Der Grundgedanke dieses Ansatzes ist es, transparent und überprüfbar zu machen, ob Stadtverwaltungen „das Richtige für die Richtigen richtig machen“, wie es Frau Parlar, Projektleiterin „Gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung“ der Landeshauptstadt München ausdrückte. Dass der „Daumenschraubenbereich“, in dem es diesbezüglich Gestaltungsspielraum gibt, innerhalb des städtischen Haushalts jedoch nur einen kleinen Ausschnitt umfasst, darauf wies Klaus Feiler, Leiter der Haushaltsabteilung der Berliner Senatsverwaltung für Finanzen, in seinem Vortrag hin. Voraussetzung für eine entsprechende Steuerung der Ressourcen sei zudem ein funktionierendes Monitoring. Im Detail, so zeigte die Diskussion, kann es jedoch mitunter schwierig sein, geeignete Indikatorensysteme zu entwickeln. Offen blieb auch, wie sich kleinere Kommunen mit ihrer geringer ausdifferenzierten Verwaltungsstruktur dieser Aufgabe stellen können.

Im Seminarverlauf zeigte sich, dass das Thema Geschlechtergerechtigkeit inzwischen „aus der Frauenecke herausgehört“, wie es ein Seminarteilnehmer ausdrückte. Und dies nicht nur, weil dadurch die Akzeptanz von Gleichstellungspolitik erhöht wird, sondern weil es, beispielsweise im Bildungsbereich, auch Nachholbedarf bei der Gleichstellung von Männern und Jungen gibt. Die eingangs erwähnten Defizite in der öffentlichen Wahrnehmung können nicht darüber hinweg täuschen, dass Geschlechterpolitik ein aktuelles Thema in den Kommunalverwaltungen ist. Das haben auch das große Interesse an dem Seminar sowie die intensiven Diskussionen gezeigt. Das Difu wird den Bedarf nach Erfahrungsaustausch und Weiterentwicklung des Themas mit regelmäßigen Veranstaltungen unterstützen. Darüber hinaus gilt es aber auch, in fachspezifischen Zusammenhängen stärker zu kommunizieren, was Gender Mainstreaming ist und welchen Nutzen eine Kommune erwarten kann.

Weitere Informationen:

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

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

Energieeffizienz und die Nutzung erneuerbarer Energien in der Stadt

Das Zusammenwirken von Stadtplanung, Energieversorgung und Klimaschutz

Städte sind große Ressourcenverbraucher und verursachen einen hohen Anteil am CO₂-Ausstoß. Etwa 40 Prozent des Energiebedarfs wird in Gebäuden verbraucht, woran die Wärmebereitstellung einen besonders großen Anteil besitzt. Vor dem Hintergrund der Energiewende, des demografischen Wandels und der Ressourcenverknappung muss die Wärmeversorgung in Kommunen zwangsläufig angepasst werden. Welche Gebietstypen werden künftig mit welcher Versorgungsstruktur versorgt? Welche Energieeffizienzpotenziale existieren? Um diese und andere Fragen zu beantworten, führte das Difu in Kooperation mit dem AGFW – Energieeffizienzverband für Wärme, Kälte und KWK e.V. – im Oktober ein Seminar mit Fokus auf Energieeffizienz im Bereich der Wärmeversorgung durch. Zentrale Frage der Veranstaltung war, wie die Akteure aus Stadtentwicklung und -planung einerseits und aus Versorgungsunternehmen andererseits zusammenarbeiten müssen, damit die mit der Energiewende beschlossenen Ziele erreicht werden können. Die Veranstaltung knüpfte an das Difu-Seminar „Energie- und Ressourceneffiziente Siedlungsentwicklung“ vom November 2009 sowie ein Expertengespräch von Difu und BBSR zum Thema „Das stadttechnische Versorgungskonzept von morgen – Herausforderungen in der Wärmeversorgung“ an, das im März 2011 (vgl. Difu-Berichte 3/2011) durchgeführt wurde. Neben dem für das Difu typischen Erfahrungsaustausch wurde eine umfassende thematische Breite präsentiert, die neben Potenzialen, Praxisbeispielen und rechtlichem Instrumentarium auch Konzepte und Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz im Wärmesektor einschloss. Nachstehend werden einige zentrale Aspekte aufgeführt:

- Die Ziele hinsichtlich der Reduktion von Treibhausgasen und des Ausbaus erneuerbarer Energien lassen bereits heute klar die Zeitpunkte des notwendigen Ausstiegs aus fossilen Energieträgern erkennen.
- Die große Herausforderung liegt im Bereich des Gebäude- und Siedlungsbestands. Dort vorhandene Potenziale sind bisher zu wenig und unsystematisch erschlossen. In die Betrachtung einzubeziehen ist die Gesamtstadt mit ihren verschiedenen Stadtraumtypen.

- Wärmeversorgung ist ein Querschnittsthema, weshalb ein integrierter Ansatz zur Umsetzung von Vorhaben unter Einbeziehung aller relevanten Akteure (z.B. Stadtwerke, Energieversorger, Wohnungswirtschaft, Bürger) besonders wichtig ist. Die Nutzung des städtebaulichen Instruments der „Integrierten Stadtentwicklungskonzepte“ (INSEK) wurde in diesem Zusammenhang herausgestellt.
- Es besteht eine große Diskrepanz zwischen dem Wissen um koordinierte und integrierte Planung und der tatsächlichen Zusammenarbeit zwischen den Akteuren.
- Für die Wärmeversorgung in Neubaugebieten stehen verschiedene Wege zur Verfügung, wie der Bau im Passivhausstandard, die de- bzw. semizentrale Versorgung und die zentrale Versorgung über Fernwärme. Je nach Ausgangslage können die aufgeführten Wege jeweils als die effizientere Wärmeversorgung gelten.
- Weitere Sektoren, wie möglicherweise die Wärmenutzung aus Abwasser, können mittelfristig eine Rolle bei der Wärmeversorgung einnehmen (Beispiel Konstanz).
- Die Zeitfenster für Investitionstätigkeiten müssen berücksichtigt werden. Anders als in der Stadtplanung, wo Langfristspektiven ca. 20 Jahre umfassen, liegen die Zeithorizonte bei der Nutzung technischer Infrastruktur mitunter bei 60-80 Jahren. Entscheidungen, die heute getroffen werden, sollten dies berücksichtigen.
- Als voraussetzungsvoll werden die Einflussmöglichkeiten der Kommunen bei den Gebäuden im Bestand gesehen, die sich in Privatbesitz befinden. Um hier Optimierungen zu erreichen, sollten vor allem Anreizmöglichkeiten geschaffen werden.

Das Zusammenwirken zwischen Stadtentwicklung und -planung sowie Infrastrukturbetreibern bei der mittel- und langfristigen Planung der Wärmeversorgung bzw. dem Umbau vorhandener Systeme auf regenerative Energieträger wird auch künftig ein Thema in der Fortbildung des Difu bleiben. So hat der AGFW in Kooperation mit dem Difu eine Weiterbildungsmaßnahme ab 2012 explizit für Stadtentwickler und -planer sowie für Fachverantwortliche in den Versorgungsunternehmen vorgesehen (vgl. Bericht S. 19).

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

Dipl.-Ing. (FH) Maic Verbücheln
Telefon: 030/37711-263
E-Mail: verbuecheln@difu.de



Foto: Cornelia Rösler

Stadtentwicklung für mehr Energieeffizienz

Berufliche Weiterbildungsstrategie des AGFW in Kooperation mit dem Difu

Anfang 2012 startet ein berufliches Weiterbildungsprogramm, das der AGFW Energieeffizienzverband für Wärme, Kälte und KWK e.V. entwickelt hat und u.a. in Kooperation mit dem Difu angeboten wird. Das Weiterbildungsangebot wurde im Rahmen des EU-Projekts „Urban Planners with Renewable Energy Skills“ (UP-RES) entwickelt, um Wissen und Bewusstsein für Energie und die Nutzung Erneuerbarer Energien in der räumlichen Planung zu stärken. Dazu wurde der Informations- und Ausbildungsbedarf ermittelt, um notwendige Inhalte für eine Weiterbildung von Stadtplanern ableiten zu können. Diese Inhalte wurden zunächst in Kurzschulungen umgesetzt, u.a. im Difu/AGFW-Seminar „Energieeffizienz und die Nutzung erneuerbarer Energien in der Stadt“ (siehe Bericht auf S. 18 in diesem Heft). Auf Basis der in diesen Veranstaltungen gemachten Erfahrungen wurde das berufsbegleitende Weiterbildungsprogramm entwickelt. Ziel ist es, Kenntnis über die Schnittstellen zwischen Stadtplanung/ -entwicklung und energieeffizienten Infrastrukturen zu vermitteln, Zusammenhänge besser verständlich zu machen und Umsetzungsmaßnahmen in Energie- und Klimaschutzkonzepten selbstständig gestalten zu können.

Die berufliche Weiterbildung richtet sich insbesondere an Fachpersonal aus den Bereichen Stadtentwicklung, Umwelt, Bauämter sowie externe Planer, Architekten und Fachverantwortliche aus Versorgungsunternehmen. Die Gruppengröße beträgt maximal 30 Teilnehmer. Erfahrene Referenten aus der Energiebranche und der Stadtplanung wirken an den Veranstaltungen mit. Die Weiterbildungsmaßnahme gliedert sich in acht Module à zwei Tage und ist wie folgt aufgebaut:

- **Modul 1:** Grundlagen und Einführung in das System Stadt – technische Infrastruktur; zwei Tage à 8h (Termin: Februar 2012) Im ersten Modul liegt der Schwerpunkt auf der Stadtentwicklungsplanung in Hinblick auf die technische Infrastruktur. Dargestellt werden sowohl die aktuelle Situation der energieeffizienten Stadtentwicklung als auch die zukünftigen Herausforderungen.
- **Modul 2:** Rahmenbedingungen und Kenndaten – Energie und Energieeffizienz; 2 Tage à 8h (Termin: Mai 2012).
- **Modul 3:** Physikalisch/technische Grundlagen/Energieformen/-träger/Gebäude Dieses Modul beinhaltet die Beschreibung der verschiedenen Energieformen und -träger. Auch die Thematik „Kälte“ wird hier berücksichtigt.
- **Modul 4:** Definitionen und Einsatzmöglichkeiten/-grenzen von RES: Im 4. Modul werden Biomasse, Photovoltaik/Solarthermie, Geothermie, Wind und Wasser detailliert dargestellt. Als weitere Sonderform der Erneuerbaren Energien werden die Nutzung von Gebäudematerial und die Abwasserwärmerückgewinnung im Kontext der Stadtplanung erläutert.
- **Modul 5:** Wirtschaftliche Grundlagendaten: Grundlagen der Energiewirtschaft werden erläutert. Internationale und nationale Rahmenbedingungen des Strom- und Wärmemarkts sind ebenso von Bedeutung für eine energieeffiziente Stadtentwicklung wie die Kenntnis über Preise, Kosten und die Strombörse.
- **Modul 6:** Konzepterstellung In diesem Modul werden Ziele, Methodik und Inhalte verschiedener Konzepte verdeutlicht. Im Rahmen der Konzepterstellung laufen unterschiedlichste Prozesse und Prozessketten, die für eine erfolgreiche Umsetzung bekannt sein müssen.
- **Modul 7:** Rechtliche Rahmenbedingungen bei der Umsetzung energie-/klimapolitischer und städtebaulicher Ziele: Das Modul widmet sich einem Überblick über die rechtlichen Grundlagen für eine energieeffiziente Stadtentwicklung, wobei zwischen den Ebenen EU, Bund, Land und Kommune unterschieden wird. Auch die Fördermöglichkeiten der verschiedenen Ebenen werden hier aufgezeigt.
- **Modul 8:** Umsetzungsmaßnahmen – Best and Worst Practice an Beispielen: Dieses Modul veranschaulicht alle Inhalte aus den Modulen eins bis sechs in Form von „Best and Worst Practices“. Eine Prüfung mit zertifiziertem Abschluss rundet die Weiterbildungsmaßnahme ab.

Um eine energieeffiziente Stadtentwicklung gewährleisten zu können, müssen die Rahmenbedingungen bekannt sein. Darum werden in diesem Modul die Grundlagen der Energiemärkte und die politischen Rahmenbedingungen näher betrachtet.



Weitere Informationen:

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

Informationen zur Weiterbildung:

AGFW – Der Energieeffizienzverband für Wärme, Kälte und KWK e.V.,
Geschäftsstelle
Stresemannallee 28
60596 Frankfurt a. M.

Marion Schäfer
E-Mail: m.schaefer@agfw.de

Bilanzpolitik und -analyse im neuen kommunalen Rechnungswesen

Weitere Informationen:

Dipl.-Volkswirt Rüdiger Knipp

Telefon: 030/39001-242

E-Mail: knipp@difu.de

Mit der Vorlage der ersten kommunalen Jahresabschlüsse auf doppischer Grundlage tritt die Reform des kommunalen Haushalts- und Rechnungswesens in eine neue Phase. Aber lassen sich angesichts der im Detail deutlichen konzeptionellen Unterschiede zwischen den Regelungen in den einzelnen Bundesländern die kommunalen Haushalte künftig tatsächlich besser steuern? Dieser Frage ist das Deutsche Institut für Urbanistik in einem Seminar mit Experten aus Kommunalverwaltungen und Hochschulen Ende September nachgegangen.

Die intensive Erörterung der bisherigen Ergebnisse und das Ausloten der Perspektiven von Bilanzpolitik und Bilanzanalyse im neuen kommunalen Rechnungswesen zeigten sehr deutlich, dass die verschiedenen gegenwärtig angewendeten Rechnungslegungsverfahren wie HGB, IFRS und IPSAS die Schaffung größerer Transparenz und besserer Vergleichbarkeit der kommunalen Haushalte erschweren und ein gravierendes Problem für die Akzeptanz bilanzanalytischer und bilanzpolitischer Instrumente und Verfahren darstellen. Eine Standardisierung und Vereinheitlichung des Regelwerks könnte zur Lösung dieses Problems beitragen. Zwar ist umstritten, in welchem Ausmaß dabei auch kommunale Besonderheiten in der Bilanzanalyse berücksichtigt werden sollen, doch stößt die Bilanzpolitik gegenwärtig noch immer dort an ihre Grenzen, wo die herkömmlichen Kennzahlen aufgrund ihrer unzureichenden Berücksichtigung kommunaler Spezifika für die Bilanzanalyse gar nicht oder nur bedingt geeignet erscheinen. Ein praktikabler Lösungsansatz könnte darin liegen, im Hinblick auf eine umfassende Jahresabschlussanalyse in enger Zusammenarbeit mit den örtlichen Prüfungseinrichtungen als Standard für die Beurteilung kommunaler Haushalte ein den lokalen Besonderheiten besser gerecht werdendes Kennzahlenset zu entwickeln.

Kritisch wurde vor allem vor dem Hintergrund einer besseren Steuerung auch der Sinn des kommunalen Gesamtabschlusses selbst gesehen. Der Befürchtung, dass durch die Konsolidierung der Jahresabschlüsse von Kernverwaltung und verselbstständigten Aufgabenbereichen („Betrieben“) wichtige Steuerungsinformationen verloren gehen, wurde mit dem Hinweis auf die Bedeutung des

Gesamtlageberichts als Ergänzung des Gesamtabschlusses entgegengetreten. In diesem Zusammenhang wurde auch erörtert, welchen Beitrag die Bilanzpolitik für den Haushaltsausgleich liefert. Da die kommunale Bilanzpolitik insbesondere die Ziele verfolgt, die Rechtsfolgen des Haushaltsplans und des Jahresabschlusses sowie das Verhalten der Adressaten in die „gewünschte“ Richtung zu lenken, wird es als ein wesentliches Anliegen bilanzpolitischer Maßnahmen angesehen, den Haushaltsausgleich zu erreichen. Der Umfang der bilanzpolitischen Möglichkeiten wird jedoch maßgeblich von den haushaltsrechtlichen Regelungen der jeweiligen Bundesländer bestimmt. Noch ist vielerorts ungeklärt, wie die neuen Informationen Eingang in das Verwaltungshandeln finden und die politischen Entscheidungen verbessern können. Eine Möglichkeit wird darin gesehen, zunächst Kennzahlen aus dem Einzel- und dem Gesamtabschluss miteinander zu vergleichen und daraus entscheidungsrelevante Bilanzanalysekenntzahlen auszuwählen. Ob und in welchem Umfang diese jedoch tatsächlich in die Entscheidungsfindung eingehen, wird hingegen wesentlich von der Struktur der Entscheidungsprozesse, dem Vorhandensein eines operationalisierbaren Zielsystems und einem geeigneten Berichtswesen bestimmt.

Während der Veranstaltung wurde deutlich, dass die Akzeptanz des neuen kommunalen Haushalts- und Rechnungswesens noch „ausbaufähig“ ist. Nach wie vor gibt es Skeptiker, die das Potenzial der Kameralistik für noch nicht ausgeschöpft halten und vor allem die Komplexität des neuen Haushalts- und Rechnungswesens sowie die unüberschaubaren länderspezifischen Regelungen kritisieren. Zwar sehen auch viele Befürworter in der bisher unzureichenden Standardisierung ein Problem. Dennoch halten sie die Vorzüge der Doppik, insbesondere die konsequente Nutzung bilanzpolitischer und bilanzanalytischer Instrumente und Verfahren für die bessere Steuerbarkeit der Kommune, für nahezu alternativlos. Um jedoch das Potenzial von Bilanzpolitik und -analyse besser nutzen zu können, muss mehr Wert darauf gelegt werden, dass alle Beteiligten (Finanzbereich, Rechnungsprüfung, Kommunalaufsicht, Politik) einen höheren Kenntnisstand erlangen und betriebswirtschaftliche und politische Steuerung harmonisiert werden.

Weiterentwicklung kommunaler Bildungsnetzwerke

Der Übergang Kindertageseinrichtungen – Schule

Seit 2008 führen das Deutsche Institut für Urbanistik und der Deutsche Städtetag in enger Kooperation jährlich Veranstaltungen zu aktuellen schulpolitischen Themen und ihrer Bedeutung für die Kommunen durch. Im Mittelpunkt des diesjährigen Seminars stand die Gestaltung des Übergangs von Kindertageseinrichtungen in die Schule. Der Auswahl dieses thematischen Schwerpunkts lag die Beobachtung zugrunde, dass die Bedeutung der frühkindlichen Bildung in fachlicher und bildungspolitischer Hinsicht zwar unbestritten ist, Kindertageseinrichtungen und Grundschulen häufig allerdings immer noch weniger kooperieren, als es für das Gelingen dieser frühen Bildungsphase notwendig und wünschenswert wäre.

Aus den Diskussionen während des Seminars wurde daher auch sehr schnell deutlich, dass eine intakte, vernetzte lokale Bildungslandschaft unabdingbare Voraussetzung für mehr Bildungsgerechtigkeit ist und es dafür eine gemeinsame Verantwortung aller beteiligten Institutionen gibt. Die Kommune muss sich an dieser entscheidenden Schnittstelle in der Bildungsbiografie eines Kindes gestaltend in die Förderung verbindlicher Kommunikations- und Kooperationsstrukturen zwischen Kita und Kitaträgern, Schule und Schulaufsicht sowie Jugend- und Gesundheitsämtern einbringen und den Auf- und Ausbau tragfähiger Kooperations- und Netzwerkstrukturen wie regionalen, möglichst sozialraumorientierten Arbeitskreisen von abgebenden Kitas und aufnehmenden Grundschulen, Bildungsbeiräten und Bildungsforen unterstützen.

Diese institutionellen Rahmenbedingungen sind Voraussetzung für die Erarbeitung von Kooperationsverträgen, die von allen beteiligten Einrichtungen als verbindliche Arbeitsgrundlage anerkannt werden können und es beispielsweise der Erzieherin als bisheriger und der Lehrerin als künftiger Bezugsperson ermöglichen, dem Kind bei der Bewältigung des Übergangs auf der Grundlage eines gemeinsam erarbeiteten Vorgehens als Tandem wirksam zu helfen. Darüber hinaus kann auch die Durchführung der Einschulungsuntersuchung bereits im vorletzten Kindergartenjahr vorgesehen werden, um eventuelle Entwicklungsverzögerungen frühzeitig erkennen und bei Bedarf in Abstimmung mit den Kindertageseinrichtungen, der

Grundschule und dem Fachbereich Gesundheit rechtzeitig individuelle Fördermaßnahmen einleiten zu können. Gegenstand der Kooperationsverträge können aber auch Vereinbarungen über gegenseitige Hospitationen der pädagogischen Fachkräfte aus Kita und Grundschule sowie über die gemeinsame Teilnahme von Lehrkräften und Erziehern an Fortbildungsveranstaltungen sein. Erste kommunale Erfahrungen zeigen, dass sich dadurch die Zusammenarbeit verbessern und der Wechsel von der Kita in die Grundschule reibungsloser gestalten lässt.

Nicht nur die Kommunen, auch die Länder sind gefordert, zur erfolgreichen Gestaltung des Übergangs von Kindertageseinrichtungen in die Grundschule beizutragen. Das betrifft vor allem die Schaffung der rechtlichen Grundlagen zur Einführung von verbindlichen Kooperationsstrukturen der Bildungseinrichtungen und Bildungsorte, die Erarbeitung eines gemeinsamen Orientierungs- und Bezugsrahmens für alle Bildungsinstitutionen und Schularten sowie die Förderung einer abgestimmten Jugendhilfe- und Stadtentwicklungsplanung.

Die positiven Ansätze zur Gestaltung des Übergangs dürfen aber nicht über die nach wie vor ungelösten Probleme hinwegtäuschen. So wird bei der nur mit Einwilligung der Eltern möglichen Weitergabe von Daten aus der Bildungsdokumentation der Kitas im Übergang in die Grundschule deutlich, dass vor allem die vertrauensvolle Zusammenarbeit der Einrichtungen mit den Eltern verbessert werden muss. Ungelöst ist auch die Frage, ob die Arbeit für einen gelingenden Übergang aus den vorhandenen Stundenkontingenten geleistet werden kann, ob zusätzliche Ressourcen dafür bereitgestellt werden müssen und wer die dafür entstehenden Kosten tragen soll. Auch der Stand der Evaluation des Übergangs ist trotz einzelner Projekte angesichts seiner Bedeutung für die Qualitätsentwicklung der Bildungsarbeit derzeit noch nicht zufriedenstellend. So bleibt die Erkenntnis, dass die erfolgreiche Gestaltung des Übergangs in die Grundschule Raum und vor allem Zeit braucht. Aufgrund der großen Nachfrage wird das Difu das Seminar daher bereits am 12. und 13. Januar 2012 wiederholen.

Weitere Informationen:

Dipl.-Volkswirt Rüdiger Knipp

Telefon: 030/39001-242

E-Mail: knipp@difu.de



Foto: Sybille Wenke-Thiem

Neue Veröffentlichungen im Difu-Inter- und -Extranet

Online-Publikationen, Seminardokus, Vorträge

Veröffentlichungen

Circular Flow Land Use Management: Guideline for preparation of a CircUse training course in partner countries

<http://www.difu.de/publikationen/2011/circular-flow-land-use-management-circuse.html>

Mit vereinten Kräften! Ergebnisse und Perspektiven von INTERREG B

<http://www.difu.de/publikationen/2011/mit-vereinten-kräften-ergebnisse-und-perspektiven-von.html>

Transnationale Zusammenarbeit im deutschen Nordseeraum (INTERREG B) – Stand und Perspektiven

<http://www.difu.de/publikationen/2011/transnationale-zusammenarbeit-im-deutschen-nordseeraum.html>

Difu-Berichte Heft 4/2011

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

Einzelhandel in den Kommunen und Nahversorgung in Mittel- sowie Großstädten

http://www.difu.de/sites/difu.de/files/archiv/extranet/publikationen/reihen/difu-papers/2011_difu-paper_einzelhandel.pdf

Seminardokumentationen

„Die Geister, die ich rief“: Stadtentwicklung als bürgerschaftliche Aufgabe

<http://www.difu.de/dokument/die-geister-die-ich-rief-stadtentwicklung-als.html>

Weiterentwicklung kommunaler Bildungsnetzwerke

<http://www.difu.de/dokument/weiterentwicklung-kommunaler-bildungsnetzwerke.html>

Energieeffizienz und die Nutzung erneuerbarer Energien in der Stadt

<http://www.difu.de/dokument/energie-effizienz-und-die-nutzung-erneuerbarer-energien-in.html>

Städtetourismus als Wirtschaftsfaktor: Handlungsfelder, Trends, Perspektiven

<http://www.difu.de/dokument/staedtetourismus-als-wirtschaftsfaktor-handlungsfelder.html>

Gender Mainstreaming in der Praxis

<http://www.difu.de/dokument/gender-mainstreaming-in-der-kommunalen-praxis.html>

Ansprechpartnertreffen 2011 des Deutschen Instituts für Urbanistik

<http://www.difu.de/dokument/difu-ansprechpartnertreffen-2011-virtuelle-tagungsmappe.html>

Bilanzpolitik und Bilanzanalyse im neuen Haushalts- und Rechnungswesen

<http://www.difu.de/dokument/bilanzpolitik-und-bilanzanalyse-im-neuen-kommunalen.html>

Sauber, leise, klimaneutral – Was kann die kommunale Verkehrspolitik leisten?

<http://www.difu.de/dokument/sauber-leise-klimaneutral-was-kann-die-kommunale.html>

Vorträge

Zwölf Jahre Programm ‚Soziale Stadt‘, Konzeption – Instrumente – Handlungsfelder – Wirkungen – Perspektiven

Von Christa Böhme

<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2011-10-19/12-jahre-programm-soziale-stadt-1999-2011.html>

Umgang mit konfliktreichen öffentlichen Infrastrukturvorhaben: Planungsrecht

Von PD Dr. Arno Bunzel

<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2011-10-13/umgang-mit-konfliktreichen-oeffentlichen.html>

Rechtsgrundlagen für eine energieeffiziente Stadtentwicklung und den Ausbau erneuerbarer Energie

Von PD Dr. Arno Bunzel

<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2011-10-21/rechtsgrundlagen-fuer-eine-energieeffiziente.html>

Planspiel zur BauGB-Novelle 2011

Von PD Dr. Arno Bunzel

<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2011-09-19/planspiel-zur-baugb-novelle-2011.html>

Leben in der Stadt der Zukunft – Ausgangsbedingungen, Handlungsbedarf, Handlungsprinzipien, Beispiele

Von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann

<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2011-09-30/leben-in-der-stadt-der-zukunft-ausgangsbedingungen.html>

Zugang zum Extranet:

Auf dieser Seite befindet sich eine Auswahl neu erschienener Vorträge, Seminardokumentationen und Veröffentlichungen. Die vollständige Übersicht ist unter www.difu.de in den Rubriken „Publikationen“ sowie „Extranet“ zu finden.

Rat und Verwaltung aus Difu-Zuwenderstädten bzw. -Verbänden haben kostenfreien Zugang zum Difu-Extranet: www.difu.de/extranet/

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

Weitere Informationen:

Susanne Plagemann, M.A.
Telefon: 030/39001-274

Difu aktiv – Auswahl

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann wurde auf der Mitgliederversammlung der Deutschen Akademie für Technikwissenschaften (acatech) zum Mitglied berufen. Am 28.9. referierte Beckmann im Rahmen des 3. Round-Table-Gesprächs der ARBIT in Berlin zum Thema „Schlüsselfaktor kommunales Erhaltungsmanagement“. Auf Einladung des Oberbürgermeisters der Stadt Wiesbaden, Dr. Helmut Georg Müller, nahm er am 30.9. an einem Workshop zur „Zukunftsfähigkeit Wiesbadens – Szenarien für eine umfassende Attraktivitätssteigerung in der öffentlichen Wahrnehmung“ teil und referierte dort zu „Leben in der Stadt der Zukunft – Ausgangsbedingungen, Handlungsbedarf, Handlungsprinzipien, Beispiele“. Am 12.10. war Beckmann Teilnehmer des Bundeskongresses Nationale Stadtentwicklungspolitik, auf dem er gemeinsam mit Staatssekretär Bomba (BMVBS) den Bürgerstiftungspreis 2011 der Nationalen Stadtentwicklungspolitik verlieh. Darüber hinaus moderierte er am 25.10. in Köln die Podiumsdiskussion „Mobility and Logistics“ im Rahmen der UrbanTec „Smart Technologies for better cities“, die unter Schirmherrschaft von BMZ unter Beteiligung von BDI, DST u.a. durchgeführt wurde. Am 26.10. nahm er in Berlin an der Sitzung des Vorsitzendenkreises des Beirats für Raumentwicklung des BMVBS, am 27.10. an der Hauptausschusssitzung des DST und am 28.10. an der Auftaktveranstaltung „Zweite Phase Nationale Plattform Elektromobilität“ des BMVBS in Berlin teil.

Am 3.11. hielt Klaus J. Beckmann auf der vom BMVBS in Berlin durchgeführten Konferenz Stadtumbau West den Vortrag „Ergebnisse der Evaluierung des Bund-Länder-Programms Stadtumbau West“. Desweiteren nahm er am 4.11. in Nürnberg an der Sitzung des Bau- und Verkehrsausschusses des DST mit einem Beitrag zu dem Thema „Stärken-Schwächen-Analyse Referendar-ausbildung, Partizipation, Beteiligung“ und am 7.11. am Treffen des Verbundes raumwissenschaftlicher Einrichtungen (10R) in Dresden teil. Am 8.11. war er Teilnehmer der Podiumsdiskussion „Verlässliche Planungsprozesse: Empfehlenswerte Ansätze vor dem Hintergrund umstrittener (Groß-)Projekte“ im Rahmen der Fachmesse und des Kongresses „Moderner Staat“, die mit dem BMI als Kongresspartner durchgeführt wurde, und am 14.11. des FGSV-Querschnittsausschusses „Postfossile Mobilität“ der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen.

Dr. Stephanie Bock moderierte am 15.9. die Abschlussveranstaltung des REFINA Forschungsprojekts „Konversionsflächenmanagement zur nachhaltigen Wiedernutzung freigegebener militärischer Liegenschaften“, die von der Universität der Bundeswehr München gemeinsam mit dem Konversionsbüro des Landes Schleswig-Holstein in Berlin durchgeführt wurde. Am 23.11. hielt sie auf dem Regionalforum „HERAUSFORDRUNGEN“, das von der Region Ruhr als Auftakt des „Regionalen Diskurses auf dem Weg in die Zukunft der Metropole Ruhr“ in Oberhausen durchgeführt wurde, einen Vortrag zu Rahmenbedingungen und Querschnittsaufgaben von Gesellschaft/Gender.

Christa Böhme hielt am 29.9. beim „Offenen Forum der National Coalition für die Umsetzung der UN-Kinderrechtskonvention in Deutschland“ im Rahmen der Arbeitsgruppe „Vorrang für Kinderrechte in der Stadtplanung“ den Vortrag „Kinderrechte im Städtebauförderungsprogramm Soziale Stadt“. Am 19.10. referierte sie innerhalb des von der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg in Bad Urach veranstalteten Seminars „Soziale Fragmentierung und Stadtplanung“ zum Thema „12 Jahre Programm ‚Soziale Stadt‘ (1999-2001): Konzeption – Instrumente – Handlungsfelder – Wirkungen – Perspektiven“.

Tilman Bracher nahm am 16.9. auf Einladung des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt Potsdam, Jann Jakobs, an einem Klausurgespräch zur Schwerpunktsetzung der künftigen Verkehrspolitik zwischen Vertretern der Stadtverwaltung und externen Fachleuten teil. Auf der Sitzung der FK Verkehrsplanung des DST referierte Bracher am 14.10. in Straßburg zum Thema „Stadtmobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans)“.

Privatdozent Dr. Arno Bunzel hielt auf der Sitzung der LAG Baden-Württemberg der ARL, die am 13.10. in Mannheim zum Thema „Neue Planungsphilosophien? – Lehren aus Stuttgart 21 und Co.“ stattfand, einen Vortrag mit dem Titel „Umgang mit konfliktreichen öffentlichen Infrastrukturvorhaben: die Perspektive des Planungsrechts“.

Dr. Busso Grabow hielt am 11.11. bei der Arbeitsgruppe im Programm „Future Urban Industries“ der Stiftung Neue Verantwortung einen Vortrag zum Thema Städterankings und „Messung von Stadtqualitäten“. Am 23.11.



Foto: Doris Reichel



Das Difu in Facebook

Neuigkeiten aus dem Difu gibt es auch über Facebook.

Die Difu-Facebook-Seite ist öffentlich zugänglich, also auch ohne eigenen Facebook-Account. Bei Facebook registrierte Nutzer, die den „Gefällt mir“-Button auf der Difu-Facebook-Seite anklicken, erhalten hingegen zeitgleich mit der Veröffentlichung aktuelle Infos aus dem Difu als Neuigkeiten auf ihre eigene Facebook-Start- bzw. Neuigkeitenseite gepostet: <https://www.facebook.com/difu.de>

Weitere Informationen:

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

war er auf der Veranstaltung „20 Jahre Aufbauarbeit – Ziel erreicht?“ Wie fit ist Brandenburgs Wirtschaft für die Zukunft?“, die von der Fraktion der Grünen im Brandenburger Landtag durchgeführt wurde, Teilnehmer einer Podiumsdiskussion zur Zukunft der öffentlichen Infrastrukturfinanzierung.

Jens Libbe hielt am 24.11. auf Einladung der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Leipzig einen Gastvortrag zum Thema „Rekommunalisierung – Trend und Chance für Kommunen.

Dr. Bettina Reimann nahm mit dem Vortrag „Gemeinsam leben in der Stadt. Wie tragen Kommunen und Kirchen zur Lebensdienlichkeit der Stadt bei?“ an der Podiumsdiskussion der Tagung „Kirche findet Stadt. Kommune und Kirche im urbanen Raum“ teil, die von der Evangelischen Akademie Villigst vom 30.9. bis 1.10. in Schwerte durchgeführt wurde. Darüber hinaus hielt sie am 16.11. im Rahmen der gemeinsamen Veranstaltung „Stadt und Netz“ von „City & Bits“, „sally below cultural affairs“ und „Zebralog“ im Museum für Kommunikation in Frankfurt am Main den Vortrag „Partizipation und Kommunikation vor Ort und im Netz – neue Herausforderungen für Kommunen und Bürgerschaft.

Wolf-Christian Strauss hat am 14.10. in Esslingen anlässlich des „Abschlussfestes des Bund-Länder-Programms Soziale Stadt in der Pliensauvorstadt“ zum Thema „Verstetigung im Programm Soziale Stadt – Warum ist das wichtig?“ referiert.

Beim Forum Stadtbaukultur, das von der Stadt Dortmund gemeinsam mit der TU und Planerverbänden zum Radverkehr im Ruhrgebiet organisiert wurde, gab **Jörg Thiemann-Linden** am 26.9. den Input „Radfahren als

Teil einer neuen Mobilitätskultur. Was kann man von Vorbildern wie Kopenhagen lernen?“ Am 13.10. referierte er in Bremen auf der Abschlusskonferenz des EU-Projekts PRESTO zum Thema „Kapazitätsorientierte Radverkehrsplanung – für die Vorreiterstädte“ und am 23.11. in Hannover beim „Fachdialog Radschnellwege“ zu deren Bedeutung im Gesamtverkehrssystem in Deutschland.

Vera Völker wurde vom BMVBS in ein Expertengremium berufen, das am 25.10. in Berlin mit dem Ziel tagte, für das Modellvorhaben „Gebäudebestand (Energieeffizienz, Denkmalschutz)“, getragen aus dem Sondervermögen „Energie- und Klimafonds“, geeignete Förderprojekte auszuwählen.

Maic Verbücheln und **Thomas Preuß** nahmen auf Einladung des Österreichischen Umweltbundesamtes (UBA) und des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) am 1./2.12. in Wien an dem Workshop „Database Management Course“ teil. Im Vordergrund stand die Implementierung eines im CircUse-Projekt entwickelten Werkzeugs zum Datenmanagement, um Innenbereichsflächen zu aktivieren und so den Flächenverbrauch zu reduzieren. Maic Verbücheln referierte zu bisherigen und künftigen Aktivitäten der Kommunikation und Dissemination im Projekt.

Daniel Zwicker-Schwarm hielt am 12.11. in Dresden beim Kommunalpolitischen Forum Sachsen e.V. im Rahmen der Kommunalpolitischen Jahreskonferenz einen Vortrag zum Thema „Globalisierung, Standortwettbewerb und Wirtschaftsförderung“. Im Rahmen der Veranstaltung „Joining Forces! Results and Perspectives of INTERREG B“ der norddeutschen Bundesländer stellte er zudem am 22.11. im Ausschuss der Regionen (AdR) in Brüssel die Ergebnisse der Difu-Studie zum Nordseeprogramm vor.

Quelle: Emmerdinger TORheiten von Verena und Klaus Nunn



Difu-intern: Neubeginn

Dr. Marion Eberlein ist seit 1. Oktober als wissenschaftliche Mitarbeiterin im Bereich Wirtschaft und Finanzen mit dem Themenschwerpunkt kommunale Finanzen tätig. Aktuell arbeitet sie beim KfW-Kommunalpanel und beim Gutachten zu den Auswirkungen des Flughafens Berlin-Brandenburg auf die Entwicklung der Kommunen im Flughafenumfeld mit. Frau Eberlein arbeitete nach ihrem VWL-Studium fünf Jahre als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl für Personal- und Organisationsökonomie an der Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn. Während dieser Zeit schloss sie ihre wirtschaftswissenschaftliche Promotion im Feld der Verhaltensökonomie ab. Im Anschluss daran arbeitete sie zwei Jahre im Bundesministerium der Finanzen überwiegend in den Bereichen Sozialpolitik und europäische Wirtschaftspolitik.

Seit September ist **Dipl.-Geogr. Martina Hertel** im Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur tätig. Martina Hertel ist seit gut fünfzehn Berufsjahren Spezialistin für Geografische Informationssysteme (GIS) und Kartographie in Verkehrsplanungsprojekten. Schwerpunkt ihrer Arbeit ist die Darstellung von Strukturdaten sowie der Verkehrsdaten von Verkehrsmitteln des Umweltverbands. Zuletzt war sie im Bereich Mobilitätsmanagement tätig sowie mit Veranstaltungsorganisation befasst. Hier hat sie beispielsweise in Zusammenarbeit mit dem Umweltbundesamt und dem Difu die drei Fachtagungen „Kommunal mobil“ fachlich und organisatorisch betreut. Am Difu bearbeitet Frau Hertel die Evaluation zu den Modellvorhaben „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten“ im Auftrag des BMVBS/BBSR.

Seit September unterstützt **Sylvia Kanzler** als Mutterschutz- und Elternzeitvertretung von Simone Harms den Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur. Die Sozialpädagogin arbeitete nach ihrem Studium mehrere Jahre in der stationären Jugendhilfe bevor sie in einer Kongressagentur Veranstaltungen in der Gesundheitswirtschaft organisierte. Am Difu arbeitet Sylvia Kanzler im Projekt „Fahrradakademie“ und ist dort Ansprechpartnerin für alle Fragen rund um die Fragen der Fahrradakademie. Sie ist zuständig für das Teilnehmermanagement sowie für die organisatorische Vorbereitung von Veranstaltungen.

Seit September verstärkt **Ass.iur. Irene Schlünder** den Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur als Mutterschutz- und Elternzeitvertretung von Stefanie Hanke. Nach den juristischen Examen in Heidelberg und Berlin war sie zunächst wissenschaftliche Mitarbeiterin zum Thema Öffentliches Recht an der Universität Potsdam und danach einige Jahre als Rechtsanwältin tätig. Am Difu beschäftigt sie sich derzeit mit wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen, der Satzungsgewalt der Gemeinden zur Regelung von öffentlich zugänglichen Seeufern, städtebaulichen Verträgen sowie dem Rechtsregime dezentraler Abwasserentsorgung.



Dipl.-Geogr. Martina Hertel



Dr. Marion Eberlein



Dipl.-Soz.-päd. (FH)
Sylvia Kanzler



Ass.iur. Irene Schlünder



Mediennachlese – Auswahl

[...] Weil es in der Stadt um die lokale Demokratie schlecht bestellt ist, wächst der Unmut über Privatisierungen und die Macht der Investoren. Ob Strom- und Wasserversorgung, Verkehrsbetriebe, Sozialwohnungen oder Abfallverwertung – mit dem Siegeszug des neoliberalen Zeitgeistes schwappte in den vergangenen Jahren eine Privatisierungswelle über Städte und Gemeinden hinweg, von der kein Bereich der öffentlichen Daseinsvorsorge verschont geblieben ist. Inzwischen jedoch scheint die Ausverkaufsstimmung getrübt. In den Rathäusern hat das Thema Rekommunalisierung Konjunktur, wie das Deutsche Institut für Urbanistik (DIFU) in einer Studie zeigt. „Kaum eine Woche vergeht, in der nicht eine Stadt prüft, ob der Wiedereinstieg in das operative Geschäft der Ver- und Entsorgung lohnt“, betont DIFU-Mitarbeiter Jens Libbe. Nicht wenige Kommunalpolitiker haben nach der ersten Privatisierungseuphorie einsehen müssen, dass sie über den Tisch gezogen worden sind, und bei vielen herrscht Katerstimmung, nachdem sich die kommunalen Cross-Border-Geschäfte in der Finanzkrise als Flop erwiesen haben. [...] **Frankfurter Rundschau, 14.11.2011**

[...] Not in my backyard („Nicht in meinem Hinterhof“) oder kurz Nimby heißt die Verweigerungshaltung bei persönlicher Betroffenheit im Expertenjargon. Im kommunalen Bereich ist das Phänomen nicht neu, sagt der Leiter des in Berlin und Köln ansässigen Instituts für Urbanistik, Klaus Beckmann: „Die Bürger setzen sich stärker mit dem auseinander, was in ihrem unmittelbaren Umfeld passiert und gehen dabei häufig von ihren eigenen Interessen aus“. In der jüngeren Diskussion klingt das anders: Da werden „Wutbürger“ als Fortschrittsfeinde gescholten, die über eine Zukunft entscheiden wollen, die sie selbst gar nicht mehr erleben. Wenn wir jetzt das Land mit Windrädern und Kitas überziehen, Städte nachverdichten und Infrastruktur umorganisieren müssen, verkomme Deutschland zum gelähmten Protestland, wird in den Feuilletons gewarnt. Dabei leben wir längst im Protestland. Nimby ist überall, in jedem noch so kleinen Flecken, für jedes noch so unbedeutende Vorhaben. [...] **Stuttgarter Zeitung, 5.11.2011**

[...] Eine neue Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (difu) analysiert die jüngste Entwicklung im Lebensmittel-Einzelhandel, stellt funktionierende Nahversorgungskonzepte vor und leitet hieraus Vorschläge zur

Verbesserung der Nahversorgung ab. [...] Aufgrund steigender Betriebsgrößen und gleichzeitig sinkender Betriebszahlen gibt es inzwischen immer mehr Wohngebiete und Siedlungsbereiche, die nicht über einen eigenen, fußläufig erreichbaren Supermarkt oder Lebensmittel-Discounter verfügen, stellt das difu in seiner Untersuchung fest. [...] In Großstädten würden zwar noch rund 90 Prozent der Einwohner ausreichend versorgt, in manchen kleinen Mittelstädten ist jedoch nur noch für 50 Prozent der Einwohner ein Supermarkt oder Lebensmittel-Discounter fußläufig erreichbar. Verantwortliche in den Rathäusern, so das difu, könnten in die Entwicklungsprozesse durchaus steuernd eingreifen, um die Versorgung für ihre Bürger optimal zu sichern. Einzelhandels- und Zentrenkonzepte, das Städtebaurecht und nicht zuletzt Konzepte und Strategien des Einzelhandels müssten in intensiver und vertrauensvoller Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und dem Handel verankert eingesetzt werden, um eine gute Versorgung der Bevölkerung zu gewährleisten. [...] **Lebensmittelpraxis.de, 2.11.2011**

[...] Seit 2002 nahm die Pliensauvorstadt am Städtebau-Förderprogramm „Soziale Stadt“ teil. Mit ehrenamtlichem Engagement der Bürger und viel Geld aus den Kassen des Bundes, des Landes und der Stadt Esslingen verwandelte sich das einstige Schmutzkind in einen modernen Stadtteil. Zum Abschluss des Programms unterzeichneten Vertreter der Bürger und der Verwaltung nun ein Memorandum zur Verankerung des Erreichten. [...] Wolf-Christian Strauss vom Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin, der das Förderprogramm auf Bundesebene wissenschaftlich begleitet hatte, stellte in seinem Festvortrag heraus, dass es in der Pliensauvorstadt gelungen sei, funktionsfähige Netzwerke aufzubauen, Fachwissen bei Bürgern wie der Verwaltung zu schaffen und eine Kommunikation aufzubauen. „Das Programm wurde in Esslingen vorbildlich umgesetzt, das bezieht sich auf die Verankerung von Leuchtturmprojekten wie dem Bürgerhaus ebenso wie auf das tägliche Miteinander“, lobte Strauss. [...] **ESlinger Zeitung, 17.10.2011**

[...] Deutschlands Klimaschutzmanager trafen sich erstmals in Osnabrück. Die Zusammenkunft diente dem Vorstellen geplanter Umweltschutzpläne und dem persönlichen Kennenlernen. Denn: Die bislang 67 Klimaschutzbeauftragten sind ein junger

Berufszweig in den kommunalen Verwaltungen. Zur Tagung hieß Oberbürgermeister Boris Pistorius 20 Klimaschutzmanager sowie Moderatoren des Deutschen Institutes für Urbanistik (Difu) und Vertreter des Bundesumweltministeriums willkommen. Gleichwohl sparte er nicht mit Kritik am Berliner Ministerium. „Obwohl die Energiepolitik in die Zuständigkeit des Staates fällt, wird die notwendige Stelle des Klimaschutzmanagers nur zeitweise gefördert. Dann müssen ihn die Kommunen finanzieren“, äußerte sich Pistorius enttäuscht. [...]

Neue Osnabrücker Zeitung, 14.10.2011

[...] Die Rahmenbedingungen für die Planung der städtischen Infrastrukturen in Deutschland haben sich seit einigen Jahren stark verändert. Ursachen sind vor allem der demografische Wandel, Klimaveränderungen sowie die Folgen der kulturellen, technischen und wirtschaftlichen Globalisierung. Neben diesen Megatrends müssen weitere Herausforderungen berücksichtigt werden, die von großer Bedeutung für die künftige Entwicklung der Städte und unserer Lebensverhältnisse sind. Eine neue Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) und der Wüstenrot Stiftung zeigt Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten in den Bereichen technischer und sozialer Infrastruktur. [...]

Modernisierungs Magazin, 09/2011

[...] Mindestens 244 Milliarden Euro beträgt der Sanierungs- und Ersatzbedarf in den nächsten fünf Jahren für Nichtwohngebäude und Infrastruktur der öffentlichen Verwaltung und von Unternehmen in Deutschland. Davon entfällt mit rund 204 Milliarden Euro der Löwenanteil auf die öffentliche Hand, die restlichen 40 Milliarden Euro betreffen Gebäude von Unternehmen. Zu diesem Ergebnis kommt IVG Research aufgrund einer Hochrechnung. [...] Bei der öffentlichen Hand entfällt, basierend auf Angaben des Difu-Instituts, mit rund 136 Milliarden Euro der weitaus größte Anteil des Sanierungs- und Ersatzbedarfs auf die Infrastruktur. Davon betreffen wiederum knapp 30 Prozent die Straßen. Weitere größere finanzielle stehen laut IVG Research bei Schulen, den Abwasseranlagen und den Sportstätten an. [...]

Frankfurter Allgemeine Zeitung, 30.09.2011

[...] Eine langwierige und überaus kontroverse Anhörung zweier Landtagsausschüsse zur beabsichtigten Ausweitung der Kommunalwirtschaft lieferten insbesondere von unabhängigen Experten einige Argumente zu möglichen notwendigen Änderungen der Vorlage der Regierungskoalition. [...] Kritik kommt allerdings nicht nur von den Wirtschaftsverbänden. Insbesondere von Hoch-

schulwissenschaftler Ingo Schmidt aus Potsdam und seinem Kollegen Jens Libbe kamen deutliche rechtliche Einwände gegen Teile des Entwurfs, die sich mit denen der Oppositionsparteien decken. Für fragwürdig hält er besonders die Pläne, Kommunen auch außerhalb ihres Gebietes agieren zu lassen. Sie müssten sich dort in vollem Umfang dem Wettbewerb stellen. Libbe, der am Deutschen Institut für Urbanistik arbeitet, verwies darauf, dass das zunehmend wichtigere Europarecht stärker berücksichtigt werden müsse. Grundsätzlich hält er die Neuregelung für vertretbar, sieht allerdings auch große Risiken. Er empfiehlt deswegen eine genaue Beobachtung der Entwicklung, insbesondere was ihre Auswirkungen auf das Handwerk und andere kleine und mittelständische Unternehmen betrifft. [...]

Lausitzer Rundschau, 9.9.2011

CDU informiert sich im Institut für Urbanistik. Friedrichshafen/Berlin. Die Häfler CDU-Fraktion hat sich gemeinsam mit dem Ersten Bürgermeister Dr. Stefan Köhler beim Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin über anstehende Herausforderungen und Trends in der Stadtentwicklung informiert. Der Direktor des Instituts, Prof. Dr. Klaus Beckmann, stellte das Leistungsspektrum des Institutes für die Kommunen vor, auf das die Verwaltung und die Ratsmitglieder zugreifen können. **Schwäbische Zeitung, 8.9.2011**

[...] Die Folgen des Klimawandels [...] werden Deutschland von Flensburg bis zu den Alpen treffen. Klimaforscher sind sich sicher, dass die Winter feuchter und die Sommer trockener werden. Die mittleren Jahrestemperaturen könnten bis Ende des Jahrhunderts um vier Grad steigen. Dann wird es in den Innenstädten im Sommer unerträglich heiß, auf den Feldern fehlt der Regen, es drohen Gewitter, Stürme, Sturmfluten und Überschwemmungen. Bislang allerdings ging es in den Rathäusern beim Klimaschutz vor allem darum, Schulen zu dämmen, Glühbirnen gegen Energiesparlampen zu tauschen und Dienstautos mit Start-stop-Automatik anzuschaffen. [...] „Interesse an Beratung gibt es in den Kommunen schon“, sagt Cornelia Rösler, Leiterin des Bereichs Umwelt beim Deutschen Institut für Urbanistik, aber für Maßnahmen fehle leider Geld. „Welcher Stadtrat würde zur Lösung eines Problems, das womöglich erst in einigen Jahrzehnten auftritt, Geld ausgeben?“ Klimaanpassungsprojekte müssten „No regret“-Maßnahmen sein, so Rösler, also Vorhaben, die „ohne Reue“ auch dann einen Sinn haben, wenn sich die Klimaveränderungen gar nicht einstellen. [...] **DER SPIEGEL, 5.9.2011**

Impressum

Berichte

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

Herausgeber

Deutsches Institut für Urbanistik
Zimmerstraße 15, 10969 Berlin

Redaktion

Jessica Kliem (Praktikantin)
Cornelia Schmidt (Red.-Assist.)
Sören Theussig (Praktikant)
Sybille Wenke-Thiem (V.i.S.d.P.)

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 Berichteverteiler

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

Difu online:

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

Jahrgang/Erscheinungsweise

Jahrgang 37/vierteljährlich

ISSN

ISSN 1439-6343

Lesbarkeit

Nur zur einfacheren Lesbarkeit verzichten wir darauf, stets männliche *und* weibliche Schreibformen zu verwenden.

Druck

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

Abdruck

Frei, bei Nennung der Quelle.
Belegexemplar/-Link an die
Difu-Pressestelle erbeten:
presse@difu.de. 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. einmal im Monat).

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

Technische und soziale Infrastrukturen – Herausforderungen und Handlungsoptionen für Infrastruktur- und Stadtplanung
Von Jens Libbe, Hadia Köhler und Klaus J. Beckmann
Hrsg. Difu und Wüstenrot Stiftung
2010. Bd. 10. 496 S., zahlr., auch farb. Abb., Tab., Übers., 26,- Euro, ISBN 978-3-88118-483-0

Difu-Impulse**__ Expl. Mobilitätsverhalten in Deutschland**

NEU

Aufbereitung und Auswertung von Mobilitätskennwerten
Von Wulf-Holger Arndt und Frank Zimmermann
Bd. 1/2012. Ca. 122 S., Schutzgebühr 18,- Euro
ISBN 978-3-88118-503-5, in Vorbereitung

__ Expl. Flächen ins Netz (FLITZ)

Aktivierung von Gewerbeflächenpotenzialen durch E-Government
Von Busso Grabow u.a.
Bd. 8/2011. 108 S., Schutzgebühr 18,- Euro
ISBN 978-3-88118-502-8

__ Expl. „Wer zahlt die Zeche?“

Das Konnexitätsprinzip – richtig angewandt
Dokumentation der Tagung in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Städtetag am 1. Dezember 2010
Hrsg. Arno Bunzel und Stefanie Hanke
Bd. 7/2011. 92 S., Schutzgebühr 15,- Euro
ISBN 978-3-88118-501-1

__ Expl. Friedhofsentwicklung in Kommunen

Stand und Perspektiven
Von Angela Uttke und Luise Preisler-Holl
Bd. 6/2011. 142 S., Schutzgebühr 18,- Euro
ISBN 978-3-88118-500-4

__ Expl. Nachhaltige Mobilität – Kommunen trauen sich was

Dokumentation der Fachtagung „kommunal mobil“ am 24./25. Januar 2011 in Dessau-Roßlau
Hrsg. Jürgen Gies
Bd. 5/2011. 182 S., Schutzgebühr 20,- Euro
ISBN 978-3-88118-499-1

__ Expl. Finanzierung neu denken – Kommunale Daseinsvorsorge unter dem Einfluss von Haushaltsengpässen und demografischem Wandel

Das Beispiel der Neuen Bundesländer
Von S. Schneider, B. Grabow, B. Hollbach-Grömig, J. Libbe
Bd. 4/2011. 116 S., Schutzgebühr 18,- Euro,
ISBN 978-3-88118-495-3

__ Expl. Kommunales Energiemanagement im Gebäudebestand

Dokumentation des 15. Deutschen Fachkongresses der kommunalen Energiebeauftragten
Hrsg. Cornelia Rösler
Bd. 2/2011. 192 S., Schutzgebühr 20,- Euro
ISBN 978-3-88118-493-9

__ Expl. Demografischer Wandel – Kommunale Erfahrungen und Handlungsansätze

Von Franciska Frölich v. Bodelschwingh u.a.
Bd. 5/2010, 92 S., 15,- Euro, ISBN 978-3-88118-491-5

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

Von M.-L. Wallraven-Lindl, A. Strunz, M. Geiß
2011., 2. akt. Aufl., 224 S., Schutzgebühr 35,- Euro
ISBN 978-3-88118-498-4

Difu-Papers**__ Expl. Einzelhandel in den Kommunen und Nahversorgung in Mittel- sowie Großstädten**

NEU

Von Gerd Kühn
2011. 20 S., Schutzgebühr 5,- Euro

__ Expl. Rekommunalisierung – Eine Bestandsaufnahme

Von Jens Libbe, Stefanie Hanke und Maic Verbücheln
2011. 24 Seiten, Schutzgebühr 5,- Euro

Sonderveröffentlichungen**__ Expl. Klimaschutz in Kommunen**

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

Aktuelle Beiträge zur Kinder- und Jugendhilfe**__ Expl. Wann ist Heimerziehung für Kinder erfolgreich?**

Arbeitsgruppe Fachtagungen Jugendhilfe im Difu (Hrsg.)
2011. Bd. 81, 176 S., 17,- Euro
ISBN 978-3-931418-88-5

Zeitschriften**__ Expl. Informationen zur modernen Stadtgeschichte**

NEU

IMS, Halbjahresschrift, Heft 2/2011: Urban Icons
Ca. 130 S., 10,- Euro