

# Berichte



2014

Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Standpunkte des Difu

2

Deutsches Institut für Urbanistik

	<b>Standpunkt</b>		<b>Veranstaltungen und Fortbildung</b>
2	Smart City: Herausforderung für die Stadtentwicklung	16	Veranstaltungsvorschau
	<b>Forschungsergebnisse und Veröffentlichungen</b>	17	Nachhaltige Stadtentwicklung: Integriert. Vernetzt. Partizipativ. Überzeugend.
4	Wie sicher hätten wir's gern?	18	Stadtmarketing: Kontinuität oder Neuorientierung?
7	Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum	19	Angebote der Jugendhilfe im Umgang mit den „Schwierigsten“
8	Gebietstypologie der BauNVO	20	Gesund älter werden in der Stadt
10	Kommunale Finanzen und Investitionen	21	Fernbusterminals als kommunale Aufgabe
11	Die Reform der Großstadt	22	Smart Cities
12	Klimaschutz: Nachahmen statt neu erfinden	23	19. Fachkongress der kommunalen Energiebeauftragten
13	Jahresbericht gibt Einblick in die Difu-Forschung und -Fortbildung	24	Zu Fuß gehen als Schlüssel zu einer lebenswerten Stadt
13	Difu-Datenbanken unterstützen kommunale Recherche		<b>Weitere Rubriken</b>
	<b>Neue Projekte</b>	25	Herzlich willkommen Kassel im Kreis der Difu-Zuwanderstädte!
14	Potsdam betritt mit Modellprojekt zur Bürgerbeteiligung Neuland	26	Difu intern: Abschied und Neubeginn
14	Grundlagenexpertise „Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“	27	Auswahl neuer Veröffentlichungen im Difu-Inter- und -Extranet
15	Elektrofahrräder ersetzen Pendlerautos	28	Difu aktiv-Ticker – Auswahl
15	Sondierungsstudie im Bereich Infrastruktur	29	Mediennachlese – Auswahl
		30	Impressum
		31	Bestellschein

# Smart City: Herausforderung für die Stadtentwicklung



Jens Libbe  
Foto: David Ausserhofer

Die Herkunft des Begriffs „Smart City“ geht zurück auf die rasante Entwicklung neuer Informations- und Kommunikations-Technologien (IuK) in Verbindung mit dem Aufbau des World Wide Web in den 1990er-Jahren. In jüngerer Zeit hat der Begriff einen enormen Bedeutungszuwachs erfahren, insbesondere in den Städten der westlichen Welt und Ostasiens. In Europa sind zahlreiche Beispiele für entsprechende Modellprojekte vor allem in Großstädten dokumentiert. Doch auch in kleineren Städten gibt es Aktivitäten, etwa bei Stadtwerken oder im Rahmen der Wirtschaftsförderung.

Ursächlich für das große Interesse am Thema ist die zunehmende Attraktivität von IuK-basierten Lösungen, nicht zuletzt durch die steigende Verbreitung von Smartphones und deren Apps. Vorhandene Datenpools der Städte lassen sich heute ebenso wie Infrastrukturen in einer Art und Weise miteinander vernetzen, wie es vor kurzem undenkbar erschien. Big Data oder auch Smart Systems stehen als Chiffren für umfassenden Datentransfer sowie für die optimierte Steuerung städtischer Systeme.

Für den Begriff Smart City gibt es bisher keine eindeutige und allgemein anerkannte Definition. Auch die Abgrenzung zu verwandten Begriffen wie „Intelligent City“, „Information City“ und anderen ist unscharf. Wörtlich übersetzt bedeutet „smart“ so viel wie intelligent, clever, schlau, klug, elegant, gerissen, pfiffig oder geschickt. Die Smart City ist eine Stadt, in der durch den Einsatz innovativer (vor allem IuK-)Technologien intelligente Lösungen für ganz unterschiedliche Bereiche der Stadtentwicklung (Infrastruktur, Gebäude, Mobilität, Dienstleistungen oder Sicherheit) erzielt werden. In infrastruktureller Hinsicht geht es dabei um die intelligente Vernetzung innerhalb eines Sektors (z. B. die Kombination verschiedener Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien) oder auch zwischen Sektoren (z. B. Fahrzeugbatterien als Energiespeicher). Die Lösungen zielen ganz allgemein auf die Steigerung der Energie- und Ressourceneffizienz, auf die Erhöhung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit sowie auf die Steigerung der Lebensqualität der Stadtbewohner ab. Insofern umfasst die Smart City nahezu alle städtischen Lebensbereiche.

## Die Vision der Smart City ist vielgestaltig

Schaut man sich die Aktivitäten von Wirtschaft, Forschung und Politik rund um die Smart City an, so fällt auf, dass mit der Vision ganz unterschiedliche Vorstellungen und Interessen verbunden werden. Wirtschaftspolitisch wird die Smart City als Zukunftsmarkt verstanden, der den im IuK-Bereich tätigen Unternehmen erhebliche Wachstumspotenziale verspricht (Wertschöpfungs-vision). Eng damit verbunden wird die Smart City als ein technologisches Innovationsfeld gesehen, das städtische Prozesse grundlegend revolutionieren wird (Machbarkeits-vision). Die Smart City wird aber auch als Lösung vorhandener Energie- und Ressourcenprobleme erachtet, über die es möglich sein soll, die Energie- und Stoffströme weitgehend zu reduzieren (Nachhaltigkeits-vision). Zugleich sollen die mit der Smart City verbundenen neuartigen Dienstleistungen einen erheblichen Beitrag für mehr Lebensqualität und gesellschaftlichen Wandel leisten (Sozialvision). Ein weiteres Verständnis der Smart City geht in Richtung veränderter Steuerungs- und Koordinationsprozesse im Zusammenspiel verschiedenster Akteure aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft (Governancevision). Letzteres findet seinen Ausdruck auch in sogenannten Labs als räumlich verorteten Laboren für das Lernen am konkreten Experiment und die kooperative Planung im Kreis unterschiedlicher Akteure.

## Smart City zwischen Planstadtentwürfen und praktischer Anwendung im bebauten Raum

In globaler Perspektive wird das Thema Smart City durch den Urbanisierungstrend insbesondere in den Schwellenländern vorangetrieben. Die Zahl der Menschen, die in Städten leben, wächst rasant und es besteht erheblicher Bedarf an innovativen Lösungen für Infrastrukturen und Dienstleistungen. Vor diesem Hintergrund werden ambitionierte Konzepte urbaner Zukunft entwickelt, die ihren Niederschlag in der Entwicklung neuer Planstädte und -quartiere finden. Diese sind auf vorhandene Strukturen einer europäischen Stadt jedoch weder materiell noch prozessual einfach übertragbar.

Was vor Ort benötigt wird, sind intelligente und ortsangepasste Lösungen für die Erneuerung und den Umbau baulicher und infrastruktureller Gefüge, etwa wenn es darum geht, die Wärmeversorgung einzelner Quartiere mit den Zielen von Energieeffizienz und dem Ausbau erneuerbarer Energien in Einklang zu bringen. IuK-Technologien der Smart City können dabei helfen, Energieproduktion und -konsumption besser aufeinander abzustimmen und entsprechende Energiedienstleistungen bereit zu stellen.

### **Forschungspolitische Aktivitäten der Europäischen Union und Deutschlands**

Zur Umsetzung der Smart City kann die anwendungsorientierte Forschung maßgeblich beitragen. Dies ist der Grund, weshalb die Auseinandersetzung mit dem Thema Smart Cities in Europa forciert wird. Hierfür stehen beispielweise der Europäische Strategieplan für Energietechnologie (SET-Plan), die Europäische Innovationspartnerschaft für intelligente Städte und Gemeinschaften („Smart Cities and Communities“) und andere Programme und Initiativen. In Deutschland hat das Thema Smart City in der High-tech-Strategie der Bundesregierung Ausdruck gefunden. Ursprünglich durch industriepolitische Interessen geprägt, konstituierte sich im Jahr 2013 die „Nationale Plattform Zukunftsstadt“ mit dem Ziel, eine interessenübergreifende und interministerielle Forschungs- und Innovationsagenda zur Realisierung der CO<sub>2</sub>-neutralen, energieeffizienten und klimaangepassten Stadt zu schaffen. In der Nationalen Plattform Zukunftsstadt sind öffentliche Einrichtungen, Wirtschaft und Forschung gleichermaßen vertreten. Die Geschäftsstelle dieser Initiative wird u.a. vom Deutschen Institut für Urbanistik getragen. Die Nationale Plattform Zukunftsstadt knüpft an den Smart City-Diskurs an, setzt dabei jedoch einen Schwerpunkt im Politikfeld Klima und Energie.

### **Zwischen Regulation und Partizipation**

Problematisch sind die Bemühungen nationaler Normungsorganisationen zur Durchsetzung von Standards der Smart City. Hier werden mehr oder weniger unverblümt Interessen global tätiger Konzerne verfolgt. Auf die nach der Begründung für diese Aktivitäten wird vonseiten der treibenden Akteure auf internationale Bemühungen zur Normenharmonisierung verwiesen. Deren Ziel sei es, Hemmnisse im internationalen Wettbewerb zu beseitigen und die Übertragbarkeit technologischer Neuerungen auf andere Länder sicherzustellen. Die angestrebte Normungs-Roadmap ist auf die Machbarkeit von Technologien aufgerichtet. Städte werden dabei

allein als Marktplatz der Technologieanwendung begriffen.

Abgesehen von der inhaltlich einseitigen Ausrichtung dieser Aktivitäten muss deren Legitimation infrage gestellt werden. Zwar wurden verschiedene „Akteursgruppen“ eingeladen, am Prozess mitzuwirken, doch fehlt einer solchen „Governance“ die demokratische Bindung. Die Intention der Implementierung scheinbar freiwilliger Standards droht dabei letztlich die Interessen der in den Städten lebenden Menschen zu verfehlen, zumal die breite Öffentlichkeit über diese Aktivitäten kaum Bescheid weiß.

### **Smart City als neues stadtentwicklungspolitisches Leitbild?**

Umstritten ist, inwieweit bei der Smart City von einem neuen stadtentwicklungspolitischen Leitbild ausgegangen werden kann bzw. muss. Im europäischen Vergleich machen sich die Städte den Begriff höchst unterschiedlich zunutze. In Deutschland sehen die kommunalen Spitzenverbände und nicht zuletzt der Deutsche Städtetag, vor dem Hintergrund der skizzierten wirtschaftspolitischen Interessen Smart City als Leitbegriff kritisch.

In der Fläche hat sich Smart City als Leitbild der Stadtentwicklung bisher nicht durchgesetzt. Eher findet es sich als Label für städtische Entwicklungsgebiete, in denen neuartige Versorgungslösungen oder Standorte für innovative Technologieanbieter im Blickpunkt stehen. Es handelt sich bei Smart City um einen Sammelbegriff zur Beschreibung verschiedener Handlungsfelder. Ob es nun um neuartige Lösungen für intelligente und multifunktionelle stadttechnische Infrastruktur, neue intermodale Mobilitätsformen, verbesserte Datenkoordination zwischen Verwaltungsbereichen oder Bürgerdienste im Sinne eines E-Government geht: Elementar ist die Verknüpfung dieser Bereiche, weshalb sich die Realisierung der Smart City auch nur im Prozess einer integrierenden und koordinierenden Stadtentwicklung realisieren lassen wird. Neue technologische Möglichkeiten der informationellen und kommunikativen Vernetzung können eine „Smart City Governance“ entlang übergeordneter Ziele der Stadtentwicklung unterstützen, nicht aber ersetzen.

### **Tipps zum Weiterlesen:**

- Hilmar von Lojewski und Timo Munzinger: Smart Cities und das Leitbild der europäischen Stadt. In: Städtetag aktuell 9/2013, S. 10-11, [http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/dst\\_aktuell/staedtetag\\_aktuell\\_9\\_2013.pdf](http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/dst_aktuell/staedtetag_aktuell_9_2013.pdf)
- Nationale Plattform Zukunftsstadt: [www.nationale-plattform-zukunftsstadt.de](http://www.nationale-plattform-zukunftsstadt.de); <http://www.difu.de/projekte/2013/geschaeftsstelle-nationale-plattform-zukunftsstadt-npz.html>
- VDE – Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e.V. (Hrsg.) (2014): DKE/DIN ROADMAP Version 1.0. Die deutsche Normungs-Roadmap Smart City. Konzept, Frankfurt/Main, [http://www.din.de/sixcms\\_upload/media/2896/RZ\\_RoadMap%20Smart%20City\\_A4\\_web.171524.pdf](http://www.din.de/sixcms_upload/media/2896/RZ_RoadMap%20Smart%20City_A4_web.171524.pdf)
- Wiener Stadtwerke (2011): Smart City: Begriff, Charakteristika und Beispiele, Wien, [http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at/fileadmin/user\\_upload/Downloadbereich/WSTW2011\\_Smart\\_City-Begriff\\_Charakteristika\\_und\\_Beispiele.pdf](http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at/fileadmin/user_upload/Downloadbereich/WSTW2011_Smart_City-Begriff_Charakteristika_und_Beispiele.pdf)
- Smart Cities, Seminarbericht, Berichte 2/2014, S. 22
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (2014): Auf dem Weg zu Smart Cities, Bonn (BBSR-Analysen KOMPAKT 4/2014)

Dipl.-Sozialökonom/  
Dipl.-Volkswirt Jens Libbe  
Telefon: 030/39001-115  
E-Mail: [libbe@difu.de](mailto:libbe@difu.de)

# Wie sicher hätten wir's gern?

## Aktuelle Erkenntnisse aus Forschung und Praxis zum Thema „Urbane Sicherheit“

Urbane Sicherheit umfasst eine große Vielfalt an Aufgaben. An der Schaffung und dem Erhalt sicherer Städte sind viele Akteure beteiligt. Auch wenn Sicherheit im Grundsatz eine staatliche Aufgabe ist, so sind für viele Bürger Städte und Gemeinden die ersten Ansprechpartner, wenn es um Missstände geht – und damit auch in der öffentlichen Diskussion. Integrierte Ansätze kommunaler Sicherheitspolitik sind mit der Einbeziehung einer großen Zahl von Handelnden in der Kommunalverwaltung vom Stadtplanungsamt bis zum Jugendamt und über die Verwaltung hinaus verbunden, die für die Schaffung sicherer Städte wichtig sind, deren Kernaufgaben aber in anderen Bereichen liegen können.

Sicherheit und Ordnung in der Stadt sind kontrovers diskutierte Themen. Wie sie bewertet werden und welche Handlungsoptionen bestehen, wird häufig ideologisch geprägt diskutiert: Setzt man eher auf das solidarische Verhalten der Bürger, gegenseitige Rücksichtnahme, die Gewährung von Spielräumen und auf Aushandlungsprozesse im Umgang miteinander oder auf das Schaffen und Durchsetzen von Regeln, verstärkte Kontrolle und Ahndung von Regelübertretungen? Favorisiert man eher Top-down- oder Bottom-up-Ansätze? In welchem Maß hält man Prävention für notwendig und das Zusammenwirken von Prävention und Repression für sinnvoll? Wie bewertet man Störungsfreiheit einerseits und andererseits Lebendigkeit in einer Stadt?

„Urbane Sicherheit: Rahmenbedingungen – Praxisbeispiele – Internationale Erfahrungen“ heißt die neue im Herbst erscheinende Veröffentlichung in der Reihe „Edition Difu – Stadt Forschung Praxis“, die aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse und praktische Erfahrungen zum Themenfeld „Urbane Sicherheit“ zusammenfasst. Autoren aus Wissenschaft und Praxis stellen ihre unterschiedlichen Perspektiven auf das Themenfeld vor.

Im Eingangsbeitrag wird die Fülle der Aufgaben urbaner Sicherheit erläutert und die Bandbreite der direkt und indirekt beteiligten Akteure, die an der Schaffung, Gewährleistung und Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung in den Städten mitwirken, dargestellt. Der Beitrag setzt sich mit der Rolle der Prävention für die urbane Sicherheit

auseinander und nimmt dabei auch die Problematik der „Versicherheitlichung“ städtischer Problemlagen und der „Verräumlichung“ von Sicherheitsfragen in den Blick. Er thematisiert, vor dem Hintergrund sich verändernder Sicherheitsansprüche in Städten, die Rolle der Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure und der gesellschaftlichen Verantwortung für sichere Städte und gibt einen Ausblick auf künftige Themen urbaner Sicherheit.

Der demographische Wandel wird die urbane Sicherheit in den kommenden Jahren erheblich beeinflussen. Am Beispiel ausgewählter Städte in Mecklenburg-Vorpommern schildert der Beitrag von Anne Köhn, Stefanie Otte, Sebastian Bloch und Manfred Bornwasser (Institut für Psychologie der Universität Greifswald) die Veränderung der Kriminalität und die mögliche Veränderung der Kriminalitätsfurcht vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklungen.

Der Beitrag von Marie-Luis Wallraven-Lindl (ehem. Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München) erläutert die planungsrechtlichen Grundlagen städtebaulicher Kriminalprävention systematisch: von den Planungszielen und -leitlinien des Baugesetzbuchs über die Abwägung in der Bauleitplanung und die Darstellungen und Festsetzungen in Bauleitplänen, die kriminalpräventiv wirken, bis hin zu den Instrumenten zur Durchsetzung der Kriminalprävention in der Planung.

Mit räumlichen Aspekten von Kriminalität und Unsicherheit setzen sich die kriminologische Forschung und die polizeiliche Praxis systematisch vor allem auf städtischer Ebene auseinander, da davon ausgegangen wird, dass Kriminalität und Unsicherheit sich örtlich manifestieren. Der Beitrag von Manfred Rolfes (Institut für Geographie der Universität Potsdam) befasst sich mit den „Tücken eines räumlichen Blicks“ auf Sicherheit und Unsicherheit im städtischen Raum: Mit der Verortung von Unsicherheit kann auch die Stigmatisierung bestimmter Räume verbunden sein. Gleichzeitig kann sie den Blick auf tiefergehende Ursachen von Kriminalität und Unsicherheit verstellen und lenkt die Aufmerksamkeit nur auf bestimmte raumbezogene Formen der Kriminalität.

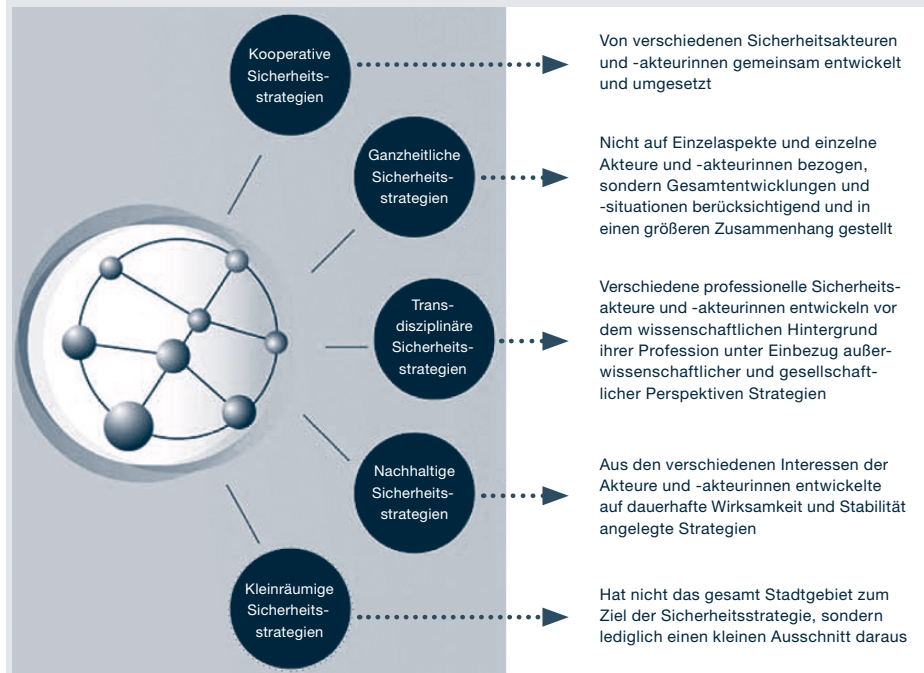
### Weitere Informationen:

Dr. Holger Floeting  
Telefon: 030/39001-221  
E-Mail:  
urbane-sicherheit@difu.de

Sozialwiss., M.A.  
Hanna Blieffert  
Telefon: 030/39001-206  
E-Mail:  
urbane-sicherheit@difu.de

**Bestellung:**  
siehe Bestellschein

## Strategiebezogene Begriffe



Quelle: Sicherheit im Wohnumfeld – Glossar, S. 39, Gestaltung: <http://www.tabasco-media.com/>

Die Diskussion um tatsächlich oder vermeintlich unsichere Orte ist nicht immer durch räumliche Konzentrationen von Straftaten und Kriminalitätsschwerpunkten an bestimmten Orten in der Stadt zu erklären. Sie basiert oft auf einer Vielzahl unterschiedlichster Störungen der öffentlichen Ordnung unterhalb der Strafwürdigkeit, auf Verfallserscheinungen der gebauten Umwelt oder solchen der sozialen Ordnung. Um diese „Incivilities“ geht es im Beitrag von Joachim Häfele (Institut für Sicherheits- und Präventionsforschung der Universität Hamburg).

Der Beitrag von Anke Schröder (Landeskriminalamt Niedersachsen) erläutert die Bedeutung, Einflüsse und Auswirkungen von Nachbarschaften auf das Sicherheitsempfinden der Wohnbevölkerung. Dargestellt werden die planerische Sicht auf kriminalpräventive Ansätze sowie die Sicht der Nutzer aus der Perspektive der subjektiven Sicherheit.

Mit der Rolle von Kooperationen für die urbane Sicherheit befasst sich der Beitrag von Bernhard Frevel (Institut für Politikwissenschaften der Universität Münster). Er zeigt die Kompetenzen und Kompetenzgrenzen lokaler Sicherheitsakteure, beschreibt Formen der Sicherheitskooperationen und benennt „Stolperstellen“ der Kooperation. Ausführlich analysiert er die praktische Gestaltung lokaler Sicherheitskooperationen und formuliert Thesen zur Weiterentwicklung der Kooperation für sichere Städte.

Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr ist ein zentrales Element der öffentlichen Diskussion um die Sicherheit in den Städten. Der Beitrag von Katja Striefler (Fachbereich Verkehr der Region Hannover) setzt sich mit der Frage auseinander, warum Sicherheit im ÖPNV eine so große Bedeutung besitzt und leitet daraus eine Strategie ergebnisorientierter Prävention ab, die sie am Beispiel ausgewählter Instrumente erläutert.

Der Beitrag von Michael Isselmann (Stadtplanungsamt der Stadt Bonn und Vorsitzender der Fachkommission ‚Stadtplanung‘ im Deutschen Städtetag), Sabine Kaldun (barrio novo Beratung, Planung & Moderation) und Detlev Schürmann (Stiftung Deutsches Forum für Kriminalprävention) schildert die Praxis kommunaler Kriminalprävention in der Stadtplanung. Er geht dabei auf die polizeiliche Kriminalprävention als Querschnittsaufgabe in der sozialen Stadt und deren konkrete Umsetzung ebenso ein wie auf die Untersuchungsmethode des integrierten Sicherheitsaudits. Der Beitrag macht deutlich, dass die Schaffung sicherer Stadtquartiere eine komplexe Aufgabe ist und eine Fülle von Maß-

nahmen dazu beitragen kann – sei es die Gestaltung der öffentlichen Räume, die Partizipation im kriminalpräventiven Kontext, die Sicherung der Teilhabe am Erwerbsleben, die Förderung der lokalen Ökonomie oder weitere Ansätze der sozialen Primärprävention.

Sichere Wohnbereiche sind zentrale Bausteine städtischer Lebensqualität. In den vergangenen Jahren sind im Rahmen von Ansätzen zur städtebaulichen Kriminalprävention eine Reihe von Initiativen zur Zusammenarbeit zwischen Polizei, Wohnungswirtschaft, Mietervertretungen, Kammern und Verbänden, Verkehrsunternehmen, Hochschulen, Universitäten und Akademien, zivilgesellschaftlichen Akteuren der Präventionsarbeit vor Ort und kommunalen Fachämtern entstanden. Der Beitrag von Herbert Schubert (Institut für Angewandtes Management und Organisation in der Sozialen Arbeit der Fachhochschule Köln) zeigt beispielhaft, wie sich Ansätze in den letzten Jahren weiterentwickelt haben: von ersten Initiativen für ein sicheres Wohnquartier und gute Nachbarschaften über die Entwicklung konkreter Handreichungen für soziale Infrastrukturangebote und Sozialmanagement, städtebauliche Maßnahmen und Möglichkeiten der lokalen Selbstorganisation von Bürgern hin zu interdisziplinären Netzwerken der Sicherheitspartnerschaft.

Neben der situativen Kriminalprävention, die sich darauf konzentriert, Tatgelegenheitsstrukturen für strafbares oder abweichendes Verhalten zu vermindern, sind in den letzten Jahren gerade auch Ansätze entstanden, die



**Veröffentlichung online:**

[http://www.transit-online.info/fileadmin/transit/Materialien/Berichte/transit-Glossar\\_01.pdf](http://www.transit-online.info/fileadmin/transit/Materialien/Berichte/transit-Glossar_01.pdf)

die sozialen Bedingungen städtischen Lebens thematisieren. Der Beitrag von Frederick Groeger-Roth (Landespräventionsrat Niedersachsen) erläutert am Beispiel der Methode von „Communities That Care“ entwicklungsorientierte Ansätze urbaner Sicherheit. Er schildert „Communities That Care“ in der Praxis und zeigt wie wichtig es ist, dass kommunale Präventionsaktivitäten sich auf die in der Forschung ermittelten Risiko- und Schutzfaktoren konzentrieren und auf Basis effektiver und geprüfter Präventionsprogramme qualitativ weiter entwickelt werden.

Die Schaffung und Erhaltung sicherer städtischer Lebensräume in deutschen Kommunen hat in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Impulsen für präventive Ansätze aus anderen Ländern aufgenommen. Der Beitrag von Caroline L. Davey und Andrew B. Wootton (Design Against Crime Solution Centre der University of Salford) beschreibt den theoretischen Ansatz und die praktischen Schritte des Architectural Liaison Service am Beispiel der Greater Manchester Police. Er verweist darauf, dass es nicht ausreicht, gute Beispiele städtebaulicher Kriminalprävention zu kopieren, sondern vielmehr darum gehen muss, die Mechanismen und Strukturen ihrer Entwicklung und Etablierung zu verstehen und unter den spezifischen lokalen Bedingungen umzusetzen.

Der Beitrag von Udo W. Häberlin und Barbara Hetzmanseder (Magistratsabteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien) fragt, was öffentliche Räume in der Stadt leisten können und sollen. Er stellt Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in öffentlichen Räumen und damit der Verbesserung der Sicherheit als Wirkungskette dar, bei der die Planung auf Nutzungsanforderungen mit Hilfe von Grundlagenanalysen eingehen sollte. Der Beitrag sieht die „sichere Stadt“ als eine physische und soziale Herausforderung an, die Lösungen für die Problematik der Verunsicherung durch Randgruppen und Restflächen sowie für deren Integration bieten muss.

In den Niederlanden gehören „Sicherheitshäuser“ zu den wichtigsten erfolgreichen Neuerungen der letzten Jahre im Bereich der urbanen Sicherheit. Sie zielen darauf ab Kriminalität zu bekämpfen, Opfern zu helfen und die Sicherheit in der Wohnumgebung zu verbessern. Der Beitrag von Julia Mölck erläutert das Konzept der Sicherheitshäuser und deren Methoden. Er legt Ergebnisse der Arbeit von Sicherheitshäusern dar und gibt Hinweise zur Übertragbarkeit und zu Elementen dieses Modells.

In vielen Städten wird die Erfahrung gemacht, dass die Kriminalität, wie sie in der polizeilichen Statistik gemessen wird, kaum Anlass bietet, von unsicherer werdenden Städten zu sprechen, die Bürger sich aber dennoch unsicher fühlen. In Luzern wurde deshalb ein integrierter Sicherheitsbericht entwickelt, der sowohl die „gemessene“ Sicherheitslage der Stadt analysiert als auch die subjektiven Sicherheitswahrnehmungen einbezieht. Der Beitrag von Tillmann Schulze, Lilian Blaser (Bereich „Urbane Sicherheit und Bevölkerungsschutz“ von Ernst Basler + Partner) und Maurice Illi (Stelle für Sicherheitsmanagement der Stadt Luzern) erläutert Entstehung, Konzeption und Inhalte eines solchen Sicherheitsberichts und geht dabei besonders auf das Konzept der Risikoanalyse und Risikomatrix ein.

**Glossar – Sicherheit im Wohnumfeld**

Schon jetzt steht als erstes Ergebnis des aktuellen vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Forschungsprojekts „transit“, das das Landeskriminalamt Niedersachsen und das Difu als Verbundpartner durchführen, ein Glossar mit Begriffen zur Sicherheit im Wohnumfeld zur Verfügung. Das Verbundprojekt „transit“ zielt darauf ab, transdisziplinäre Sicherheitsstrategien für Polizei, Kommunen und Wohnungswirtschaft zu erarbeiten, die in die Alltagsorganisation und in das Alltagshandeln dieser Beteiligten eingebettet werden sollen. Kriminalprävention im Städtebau ist ein komplexes Konstrukt, das neben der baulich-räumlichen Ebene auch die sozialräumliche Ebene einbeziehen muss und neben staatlicher Vorsorge auch als gesamtgesellschaftliche Aufgabe zu verstehen ist. Die Zusammenarbeit von Polizei, Wohnungswirtschaft und Kommune in diesem Bereich ist eine wesentliche Voraussetzung für das Gelingen. Eine gut funktionierende Zusammenarbeit setzt voraus, dass man sich „verstehen“ und verständigen kann. Das Thema Sicherheit im Wohnbereich wird von Polizei, Wohnungswirtschaft und Kommunen bei grundsätzlich ähnlichen Zielen aus sehr unterschiedlicher Sicht betrachtet. Hinzu kommt die sozial-, raum- und kommunalwissenschaftliche Sicht auf das Themenfeld. Im Zusammenwirken verwendete Begriffe sind mit sich zum Teil unterscheidenden impliziten Inhalten und Definitionen verbunden. Das Glossar definiert und erläutert im Zusammenhang mit dem Themenfeld „Sicherheit im Wohnbereich“ häufig verwendete Begriffe. Das Glossar soll als „lebendes Dokument“, das neue Erkenntnisse aufnimmt und als Anregung zur Diskussion über den Umgang mit dem einen oder anderen Begriff verstanden werden.

# Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum

## Expertise „Instrumente zur Erhaltung und Schaffung von Umweltgerechtigkeit“

Umweltbelastungen und Umweltressourcen sind in Deutschland sozial und räumlich ungleich verteilt. Vor allem in städtischen Gebieten mit einem starken Verkehrsaufkommen sind die gesundheitlichen Belastungen durch Umwelteinflüsse besonders hoch. Darüber hinaus konzentrieren sich in diesen Wohnquartieren häufig auch soziale Problemlagen. In Deutschland sind dadurch bestimmte Quartiere und deren Bewohnerschaft mehrfach belastet: durch Umweltprobleme und soziale Benachteiligungen. Die Vermeidung und die Minderung gesundheitsrelevanter Umweltbelastungen in diesen städtischen Gebieten sind ein wesentliches Ziel von Umweltgerechtigkeit.

Seit Januar 2012 führt das Difu vor diesem Hintergrund das vom Umweltbundesamt aus Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit geförderte Forschungsprojekt „Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum“ durch. Ziel des Vorhabens ist die Entwicklung von Strategien und praxistauglichen Instrumenten, um auf kommunaler Ebene der ungleichen sozial-räumlichen Verteilung von gesundheitlichen Umweltbelastungen und Risiken sowie von Umweltressourcen entgegenzuwirken.

Ein Teilergebnis dieses Projekts ist die Expertise, in der verschiedene Instrumente auf ihre Eignung geprüft werden, auf kommunaler Ebene der ungleichen sozial-räumlichen Verteilung von gesundheitlichen Umweltbelastungen und Risiken sowie von Umweltressourcen entgegenzuwirken. Dabei geht es um planungs- und ordnungsrechtliche Instrumente, informelle Planungsinstrumente, organisatorische und kooperative, informativische und partizipative Instrumente sowie Finanzierungsinstrumente.

Über die einzelnen Instrumentenbereiche hinweg stellt sich dabei heraus, dass die Instrumente in Abhängigkeit von der primär verfolgten Aufgabe spezifische Potenziale zur Verbesserung der Umweltgerechtigkeit aufweisen. Jedes Instrument kann auf seine besondere Weise zu mehr Umweltgerechtigkeit beitragen. Umgekehrt ist keines der untersuchten Instrumente für sich genommen allein in der Lage, Umweltgerechtigkeit zu bewirken. Eine auf die Schaffung von mehr

Umweltgerechtigkeit gerichtete Strategie erfordert ein Bündel unterschiedlicher Instrumente, die je nach Ausgangslage variabel und aufeinander abgestimmt zum Einsatz gebracht werden. Wichtig ist dabei, die Instrumente nicht isoliert zu betrachten, sondern in ihrer Wechselwirkung zueinander.

Darüber hinaus erfordert die für eine Strategie zu mehr Umweltgerechtigkeit erforderliche Erfassung aller relevanten Ziele und Maßnahmen ein integratives Planungsinstrument. Geeignet hierfür sind insbesondere integrierte Stadtentwicklungskonzepte, die im Bereich der Stadterneuerung, des Stadtbbaus und in Gebieten der Sozialen Stadt vorgeschrieben sind, aber als informelle Planwerke ebenso für andere Gebiete erstellt werden können. Auch die Bauleitplanung als räumliche Gesamtplanung ist auf Integration angelegt. Da sozial-räumliche Aspekte und soziale Lagen im Rahmen der umweltrechtlichen Instrumente nicht berücksichtigt werden, ist deren Integration und Zusammenführung in der räumlichen Gesamtplanung nötig.

Schließlich hat sich über alle Instrumentenbereiche hinweg herausgestellt, dass für eine erfolgreiche Strategie zu mehr Umweltgerechtigkeit zwei Schlüsselfragen von herausragender Bedeutung sind: Zum einen ist das die Frage nach der politischen Opportunität. Viele der genannten Instrumente können ihre Wirksamkeit in Bezug auf die Ziele der Umweltgerechtigkeit nur dann entfalten, wenn die in den Kommunen zuständigen politischen Entscheidungsorgane die mit ihnen verfolgten Zielsetzungen unterstützen. Das politische „Wollen“ ist Grundvoraussetzung für mehr Umweltgerechtigkeit. Es muss also um Information und um eine überzeugende Gestaltung kommunalpolitischer Willensbildungsprozesse gehen. Zum anderen stellt sich die Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung der gesundheitsrelevanten Umweltbedingungen generell als große Herausforderung dar. Die in vielen Kommunen anzutreffenden strukturellen Haushaltsprobleme wirken sich damit als gravierendes Hemmnis aus. Umso wichtiger ist die nachhaltige und gezielte Gestaltung finanzieller Anreize für mehr Umweltgerechtigkeit durch Förderprogramme des Bundes, der Länder und der EU.



### Veröffentlichung online:

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=AR20619P>

### Weitere Informationen

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

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

# Gebietstypologie der Baunutzungsverordnung

## Ergebnisse einer empirischen Untersuchung



Seit Jahrzehnten werden unterschiedliche Reformansätze zur Baunutzungsverordnung diskutiert. Auch im Rahmen der letzten Novelle des Städtebaurechts wurde vor allem von Architekten eine grundlegende Neufassung der Baunutzungsverordnung (BauNVO) gefordert. Nach den Empfehlungen aus den 2010 durchgeführten und vom Difu moderierten „Berliner Gesprächen zum Städtebaurecht“ sollte die Zweckmäßigkeit einer solchen grundlegenden Novellierung ohne Zeitdruck basierend auf einer wissenschaftlichen Untersuchung und einem breiten Fachdiskurs geprüft werden.

Hieran knüpfte das gerade abgeschlossene Forschungsprojekt an, das vom Difu im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung und in fachlicher Begleitung durch das frühere Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durchgeführt wurde. Der Blick wurde dabei vorrangig auf eher grundlegende und neue Regelungsansätze gerichtet. Zentrale Leitlinie der Untersuchung war die Frage, wie diese Ansätze zu einer besseren Umsetzung der Erfordernisse der Innenentwicklung und des Ziels einer kompakten und nutzungsgemischten Stadt beitragen können.

Die Analyse der einschlägigen Literatur und die Forschungsergebnisse zeigen, dass sich die meisten Vorschläge zur Novellierung der BauNVO lediglich auf systemimmanente und kleinteilige Änderungen und Ergänzungen beziehen, wie die Streichung oder Ergänzung einzelner Baugebiete oder die Ergänzung der Baugebietsvorschriften durch Erweiterung oder Einengung der Liste zulässiger oder ausnahmsweise zulässiger Nutzungen. Gleichwohl konnten auch unter Berücksichtigung der Regelungsansätze in anderen europäischen Staaten (England, Niederlande, Polen, Schweden, Schweiz) sechs meist noch sehr allgemein gefasste Ideen oder Überlegungen (Konzeptionen) einer grundlegend anderen Regelung des städtebaulichen Nutzungsgefüges abgeleitet werden. Diese bildeten die Basis für eine interdisziplinäre Fachveranstaltung mit Experten aus Wissenschaft und Praxis sowie für Fallstudien in sechs Städten (Castrop-Rauxel, Frankfurt/Main, Leipzig, Potsdam, Regensburg und Stade).

Die Fallstudien haben deutlich gemacht, dass die BauNVO und die darin festgelegte Baugebietstypologie in den allermeisten Fallkonstellationen eine geeignete Grundlage zur Umsetzung der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung darstellen. Alle Fallstudien haben auch gezeigt, dass die aktuelle BauNVO Nutzungsmischung nicht ausschließt. Von Sonderfällen abgesehen, stellt der Nutzungskanon der einzelnen Baugebietsvorschriften kein Hindernis für die Nutzungsmischung dar. In den Fallstudien wurden vielmehr zwei wesentlich relevantere Faktoren erkennbar, die einer städtebaulich gewünschten Nutzungsmischung im Wege stehen oder diese erschweren: die Bedingungen am Bodenmarkt und Lärmschutzanforderungen bei vorgefundenen Lärmbelastungen.

Bei grundsätzlicher Anerkennung des Ziels, Lärmbelastungen für die Bevölkerung soweit wie möglich zu vermeiden, wünschen sich die Städte für lärmvorbelastete innerstädtische Lagen eine Möglichkeit, Wohngebiete mit einer Lärmbelastung auf dem Niveau des Mischgebietes festsetzen zu können, um nicht in jedem Fall gezwungen zu sein, kostenintensive Lärmschutzvorkehrungen zu treffen. Die in einer der Konzeptionen angestrebte „Relativierung immissionsschutzrechtlicher Differenzierungen zwischen den Baugebieten“ wurde – vorbehaltlich immissionsschutzrechtlicher Implikationen – als Schritt in die richtige Richtung angesehen. Die anderen in den Fallstudien geprüften Regelungsansätze greifen den Aspekt vorgefundener Lärmbelastungen erst gar nicht auf oder berühren die Problematik lediglich mittelbar. Allen Konzeptionen ist gemein, dass die von den Städten gewünschte Flexibilisierung im Umgang mit den Lärmschutzstandards nicht allein durch eine Änderung der Baugebietstypologie oder eine Freistellung davon erreicht werden kann, sondern Änderungen im Bereich des Immissionsschutzrechtes erforderlich machen würde.

Als in einer Reihe von Anwendungsfällen relevante, aber von den Fallstudienstädten nicht für sachgerecht gehaltene Einschränkung der planerischen Gestaltungsspielräume wird im Anwendungsbereich der TA Lärm

### Veröffentlichung online:

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=ODA2WPM5>

### Berliner Gespräche zum Städtebaurecht:

<http://www.difu.de/publikationen/2010/berliner-gespraechе-zum-staedtebaurecht.html>

### Weitere Informationen:

Dr. Arno Bunzel

Telefon: 030/39001-238

E-Mail: [bunzel@difu.de](mailto:bunzel@difu.de)



zudem die Regelung zum maßgebenden Immissionsort angesehen. Dieser liegt zwingend einen halben Meter außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes. Anders als bei anderen Lärmquellen, die nicht dem Anwendungsbereich der TA Lärm unterworfen sind, helfen Maßnahmen des passiven Schallschutzes wie der Einbau von besonders schallschützenden Fenstern hier nicht, auch wenn durch diese in den Wohn- und Schlafräumen eine ausreichende Ruhe sichergestellt werden kann und zur vom Lärm abgewandten Seite ruhige Außenbereiche entstehen. Diese auch für die Ziele der Innenentwicklung und Nutzungsmischung relevante Rechtslage bleibt von jeglichen Änderungen der BauNVO allerdings unberührt.

Die Bedingungen am Bodenmarkt sind so relevant, weil sich bei einer planerischen Festlegung, die die Nutzungsmischung offen lässt, in der Umsetzung diejenige Nutzungsart durchsetzen wird, mit der der höchste Preis bzw. die höchste Miete generiert werden kann. Nutzungsmischung lässt sich deshalb nicht durch eine Öffnung des Zulässigkeitsrahmens – wie sie etwa mit der Konzeption 2 vorgeschlagen wird – erreichen. Daher wurde angeregt, die Möglichkeit zu schaffen, Mindestflächenanteile für die am Immobilienmarkt schwächere Nutzung sowie Flächenbegrenzungen für am Markt stärkere Nutzungen festzusetzen.

Nur zwei der sechs Fallstudienstädte wiesen auf Sonderfälle hin, in denen die mit den Konzeptionen zum Teil eröffneten, zusätzlichen Gestaltungsspielräume zum Tragen kämen. Die angesprochenen Fallkonstellationen sind allerdings sehr speziell und kommen nur selten vor.

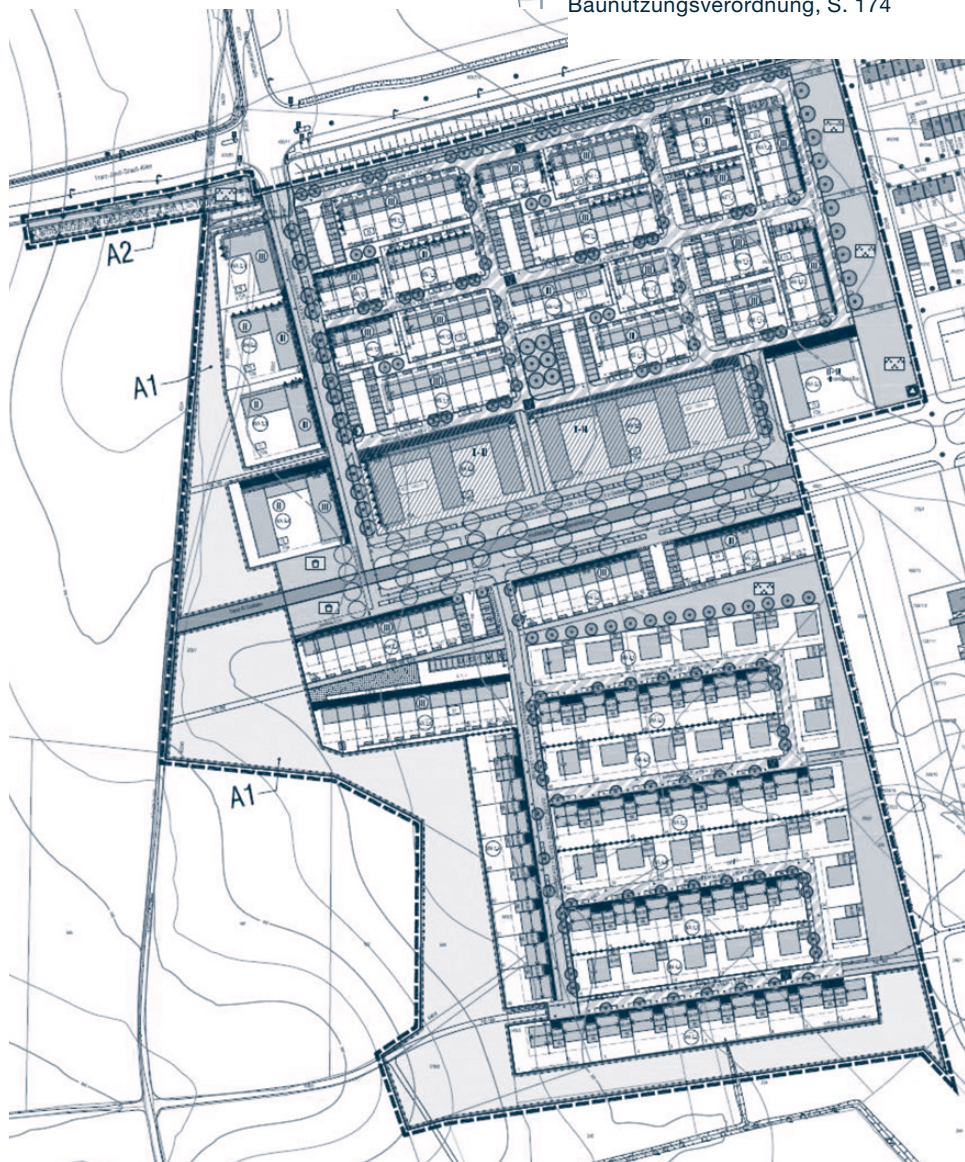
Die Fallstudien zeigen auch, dass mit einer Abschaffung oder Entfeinerung der Baugebietstypologie erhebliche Nachteile verbunden wären. Unabhängig von den rechtlichen Rahmensetzungen wird in vielen Fällen das Erfordernis gesehen, im Wege der modifizierenden Festsetzungen Gebietstypen festzulegen, die den derzeitigen Gebietstypen der BauNVO entsprechen. Die normierenden und typisierenden Vorgaben der BauNVO vermitteln Rechtssicherheit und fördern ein effektives Verwaltungshandeln. Ein Verzicht oder eine fundamentale Änderung wären mit zusätzlichem Begründungsaufwand, in der Regel umfassenderen textlichen Festsetzungen und als Folge dessen mit mehr Rechtsunsicherheit für Grundstückseigentümer und Architekten sowie in den Verwaltungen verbunden. Auch die Auswirkungen

auf der Ebene der Flächennutzungsplanung wurden in den Fallstudien durchweg als problematisch beschrieben.

Die Fallstudien haben in der Gesamtschau keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass eine grundlegende Änderung der Baugebietstypologie für die Umsetzung der Ziele der Innenentwicklung und der Nutzungsmischung von maßgeblicher Bedeutung ist. Entscheidende Einflussfaktoren liegen außerhalb der BauNVO insbesondere im Bereich des Lärmschutzrechts. Die Schnittstelle zwischen Bauplanungs- und Immissionsschutzrecht stellt für die Innenentwicklung der Städte eine erhebliche Herausforderung dar. Bei den weiteren Überlegungen zu einer Verbesserung des Rechtsrahmens für die Innenentwicklung der Städte könnte sich eine Gesamtbetrachtung der Verflechtung des Bauplanungsrechts mit dem Lärmschutzrecht als zielführend erweisen.

Planausschnitt Nr. 254  
„Burgweinting Nordwest III“  
(Regensburg)

Quelle: Grundlagenforschung  
zur Baugebietstypologie der  
Baunutzungsverordnung, S. 174



# Kommunale Finanzen und Investitionen

## Trotz positiver Signale bleibt Trendwende aus



Im Jahr 2013 verzeichneten die kommunalen Kernhaushalte insgesamt erneut einen leichten Überschuss in Höhe von 1,7 Mrd. EUR, nach 1,8 Mrd. EUR in 2012. Bei einem weiter wachsenden Haushaltsvolumen sind die Investitionen um etwa fünf Prozent gestiegen. Außerdem entlastete die gute Lage am Kreditmarkt die Kommunen bei ihrem Schuldendienst.

Vor diesem Hintergrund befragte das Deutsche Institut für Urbanistik im Auftrag der KfW Bankengruppe 2013 das fünfte Jahr in Folge die deutschen Kommunen zu ihrer Investitionstätigkeit, zur Entwicklung des Investitionsrückstands und zu verschiedenen Aspekten der kommunalen Finanzierung. Als thematischer Schwerpunkt wurden in der aktuellen Befragung Straßen und Verkehrsinfrastruktur betrachtet. Die Ergebnisse des KfW Kommunalpanels 2014 ermöglichen den Städten, Gemeinden und Landkreisen eine Positionsbestimmung und liefern wichtige Hinweise für die Überprüfung strategischer Entscheidungen.

Nach einem deutlichen Einbruch der kommunalen Investitionen im Jahr 2012 ist das aus den Befragungsdaten hochgerechnete Investitionsvolumen im Jahr 2013 wieder leicht auf etwas mehr als 25 Mrd. EUR gestiegen.

Beim wahrgenommenen Investitionsrückstand ist aus den Einschätzungen der Befragten eine gewisse Entspannung zu erkennen. In der Hochrechnung ist der Wert auf 118 Mrd. EUR gesunken. Neben der leicht gestiegenen Investitionstätigkeit spielen dabei allerdings auch subjektive „Dringlichkeitseinschätzungen“ und Zukunftserwartungen eine wichtige Rolle. Diese haben sich vermutlich gegenüber dem Vorjahr zum Positiven verändert.

Entsprechend gehen die Kommunen häufiger als in den letzten Jahren davon aus, dass der Investitionsstau mittelfristig zumindest teilweise aufgelöst werden kann. Es gibt jedoch keine generelle Entwarnung. Der Anteil der Kommunen, die einen nennenswerten Investitionsrückstand in verschiedenen Infrastrukturbereichen vermelden, ist gegenüber dem Vorjahr noch gestiegen.

Durch den auch 2013 entstandenen Haushaltsüberschuss für die Gesamtheit aller Kommunen wird verdeckelt, dass die positive konjunkturelle Entwicklung nicht bei allen Kommunen ankommt. Für 2014 erwarten die Kommunen bereits wieder eine Verschlechterung ihrer Gesamtfinanzierungssituation. Dies betrifft vor allem Kommunen, die ihre aktuelle Lage schon jetzt als mangelhaft einschätzen (42 Prozent). Diese erwarten überwiegend (73 Prozent) eine nachteilige Entwicklung. Insgesamt gilt: Je schlechter die aktuelle Ausgangslage ist, desto schlechter werden auch die zukünftigen finanziellen Perspektiven beurteilt. Das betrifft auch die Möglichkeiten zum Abbau des Investitionsrückstands. Das Auseinanderdriften der Kommunen bei der Haushaltslage setzt sich bei der Infrastruktur fort und verstärkt die zentrifugalen Kräfte zusätzlich.

Investitionen wurden 2013 häufiger und in größerem Umfang mit Eigenmitteln finanziert als im Vorjahr. Viele Investitionen, die langfristig mit erheblichen Einspareffekten verbunden sind, bleiben dennoch aus. Die gute Lage auf dem Kreditmarkt, insbesondere die günstigen Zinssätze auch für Investitionskredite, führen nicht zu einer spürbaren Ausweitung der Investitionstätigkeit. Den Kommunen entgehen hier Möglichkeiten zum zinskostengünstigen Abbau des Rückstands und zur Reduzierung von Folgekosten.

Vor diesem Hintergrund scheint es notwendig, auch die unterschiedlichen Vorgehensweisen der Länder und Kommunalaufsichten etwa bei der Förderung des kommunalen Haushaltsausgleichs und Schuldenabbaus kritisch zu hinterfragen. Die Ergebnisse zeigen aber auch: Zukünftig kann sich die Forderung der Kommunen nach Unterstützung durch Bund und Länder nicht ausschließlich auf die Bereitstellung zusätzlicher Mittel beschränken. Wichtiger ist eine Verständigung darüber, wie die Daseinsvorsorge – und dabei insbesondere die Bereitstellung kommunaler Infrastruktur – langfristig wirtschaftlich, bedarfsgerecht und nachhaltig gesichert werden kann.

### Veröffentlichung online:

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=THKS956M>

### Weitere Informationen:

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

# Die Reform der Großstadt

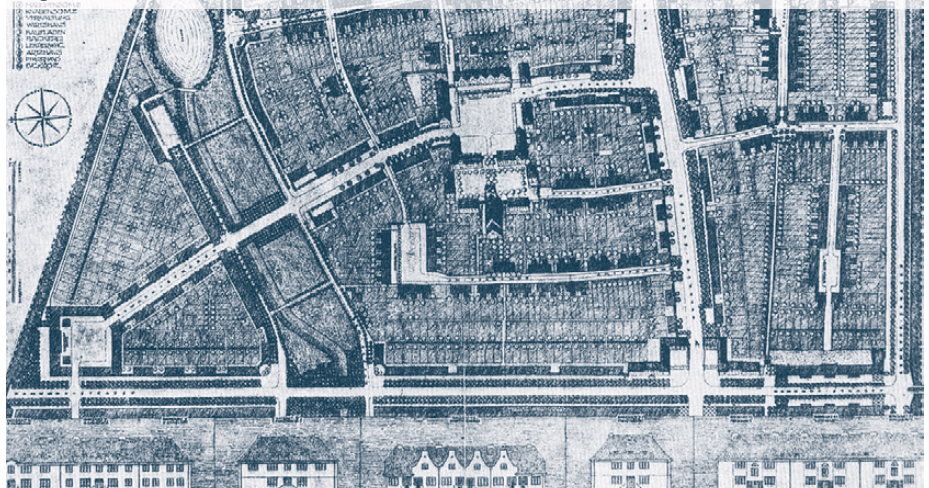
Das Heft 1/2014 der IMS widmet sich in seinem von Dirk Schubert, Jörg Seifert und Thomas Völlmar (Hamburg) herausgegebenen Themenschwerpunkt „Die Reform der Großstadt“ einem vor allem im frühen 20. Jahrhundert viel diskutierten Problemfeld von anhaltender Aktualität. In seiner Einleitung rekonstruiert Schubert die Grundlinien der scharfen Stadtkritik in der öffentlichen Debatte und den Übergang zu praktischen Vorhaben der Großstadtreform, den insbesondere die Stadtplanung im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts schrittweise vollzog. In seinem Umriss des Forschungsstands zur Geschichte der Stadtplanung akzentuiert er vor allem die Genese dieser neuen Disziplin.

In den folgenden Einzelbeiträgen zum Themenschwerpunkt werden diese und weitere Fragen unter besonderer Berücksichtigung des Hamburger Beispiels und des dortigen Stadtbaurates Fritz Schumacher vertieft verfolgt. Das planerische Leitbild der Gemeinschaft im Wohnungsbau untersucht Celina Kress (Berlin/Erfurt), die unter anderem die Umsetzung dieses Leitbildes in baulich-räumliche Strukturen der Wohnung und des Wohnungsumfeldes betrachtet. Der Beitrag von Thomas Völlmar (Hamburg) reflektiert die weltanschaulichen Kontexte von Städtebau und Baukunst zwischen Tradition und Moderne um die Jahrhundertwende mit besonderer Berücksichtigung der Garten(vor)stadt Hellerau. Den komplexen und kontroversen Zusammenhängen zwischen Architektursprache und politischer Grundhaltung geht Hans Günther Burkhardt (Hamburg) nach. Er diskutiert sie am Beispiel Fritz Schumachers, der 1920 vorübergehend vom sozialdemokratisch dominierten Hamburg nach Köln wechselte und mit dem dortigen Oberbürgermeister Konrad Adenauer eng zusammenarbeitete. Anhand des Wirkens von Schumacher im Hamburg der 1920er-Jahre differenziert Jörg Seifert (Hamburg) das Bild vom Wirken der großen Stadtbauräte jener Zeit, indem er die Bedeutung der gestalterischen und administrativen Teams unterstreicht, deren Arbeit in das Werk der „großen Architekten“ einfluss. Den Paradigmenwechsel vom Zierpark zum Volkspark und die damit verbundenen ideologischen Auseinandersetzungen erörtert Hartmut Frank (Hamburg). Exemplarisch zeichnet er am Beispiel der Planung und Realisierung des Hamburger Stadtparks die kontroversen Debatten nach und widmet internationalen Einflüssen besondere Aufmerksamkeit.

Transatlantischen Wechselwirkungen geht Carola Hein (Pennsylvania) nach, die den Einfluss der Ausstellungen des Museum of Modern Art (MoMA) in New York aufzeigt, mit denen Beispiele deutscher und europäischer Stadt- und Siedlungsplanung in den USA bekannt gemacht wurden. Der Themenschwerpunkt wird abgeschlossen mit der Leitrezension von Paul Sigel (Berlin) zu dem von Dirk Hempel/Ingrid Schröder herausgegebenen Buch über die Kulturgeschichte Hamburgs 1848–1933.

In der themenübergreifenden Rubrik „Forum“ diskutiert Jan Andreas Kaufhold (Osna-brück) die innerstädtische Mobilität im Kontext des Siedlungsprogramms „vorstädtische Kleinsiedlung“ der frühen 1930er Jahre und streicht unter anderem die starke Veränderung der Migrationsmuster unter dem Einfluss der nationalsozialistischen Rassepolitik heraus. Petra Spona (Hannover) analysiert am Beispiel von städtischen Ehrungen, wie z.B. der Verleihung von Ehrenbürgerschaften oder Straßenumbenennungen, die Umformung des kulturellen Gedächtnisses der Stadt Hannover im Nationalsozialismus.

In der Rubrik „Allgemeine Berichte“ präsentiert die IMS wie immer Berichte über einschlägige Tagungen der letzten Zeit. Die Leser werden hier unter anderem über Konferenzen zur nachhaltigen Stadt in Berlin, zu Städten im Krieg in Karlsruhe sowie über „Community building“ in Ravenstein/Niederlande informiert. Weitere Berichte gelten Tagungen zur DDR-Planungsgeschichte in Erkner, zum „Gemischt Wohnen“ zwischen Segregation und Integration in Hamburg sowie zur „Urbanization of Nature“ in Darmstadt. Abschließend werden in der Rubrik „Mitteilungen“ die kommenden Tagungen bis hinein in das Jahr 2015 angezeigt.



**Weitere Informationen:**  
PD Dr. Christoph Bernhardt  
E-Mail: [bernhardt@irs-net.de](mailto:bernhardt@irs-net.de)

**Bestellung:**  
siehe Bestellschein

Gartenstadt Staaken, Lageplan von 1917, Fritz Stahl – Fritz Stahl: Die Gartenstadt Staaken. Berlin 1917

[http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Gartenstadt\\_Staaken?uselang=de#mediaviewer/File:Gartenstadt\\_Staaken\\_Lageplan\\_von\\_1917.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Gartenstadt_Staaken?uselang=de#mediaviewer/File:Gartenstadt_Staaken_Lageplan_von_1917.jpg)

# Nachahmen statt neu erfinden

## 100 Good-Practice-Beispiele zum kommunalen Klimaschutz

SERVICE &  
KOMPETENZ  
ZENTRUM



Zahlreiche Kommunen setzen vorbildliche Klimaschutzprojekte um und leisten damit einen wertvollen Beitrag, um die Emission klimaschädlicher Treibhausgase zu reduzieren. Doch nicht selten sind personelle und finanzielle Ressourcen in der Verwaltung knapp bemessen. Besonders freiwillige Aufgaben sind dadurch häufig nicht leicht realisierbar. Um die vorhandenen Ressourcen effizient einzusetzen, ist es oft ratsam, bereits vorhandene Ideen aufzugreifen und von den Erfahrungen anderer Kommunen zu profitieren. Aus diesem Grund stellt das Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz (SK:KK) auf seiner Homepage eine Vielzahl verschiedener Klimaschutzprojekte vor – nachmachen erwünscht!

### Verschiedene Themenfelder – verschiedene Handlungsansätze

Über 100 Beispiele aus unterschiedlichen Handlungsfeldern des kommunalen Klimaschutzes werden bereits auf der Homepage des SK:KK vorgestellt. Zu jeder Projektidee ist ein Ansprechpartner vor Ort angegeben, der über weitere Details zum Projekt, Erfolge und Hemmnisse bei der Umsetzung und gegebenenfalls auch über Optimierungsmöglichkeiten berichten kann. Die Beispiele sind so vielseitig wie das Thema Klimaschutz selbst:

- Kampagnen und Einzelaktionen zur Motivation der Bürger
- Energetische Sanierungen kommunaler Gebäude
- Strategische Ansätze im Klimaschutz
- Formen interkommunaler Kooperation zur Realisierung von Projekten

- Nutzung erneuerbarer Energien in Kommunen
- Sensibilisierung und Schulung der Mitarbeiter
- ... und vieles mehr.

Mit Hilfe einer Volltext-Schlagwortsuche ist es möglich, ein Projekt zu finden, das so oder in ähnlicher Form auch in der eigenen Kommune umgesetzt werden kann. Und auch eine regionale Einordnung der Projekte ist durch die Homepage möglich: Auf einer Projektkarte sind alle Praxisbeispiele des SK:KK verortet. Ein Klick auf einen der Orte genügt und Leser bekommen erste Infos zum realisierten Projekt und den Link zur ausführlichen Beschreibung.

### Good-Practice: einfach gestaltet und übertragbar

Ziel des SK:KK ist es, möglichst innovative Projekte vorzustellen, wobei insbesondere Maßnahmen, Aktionen und Strategien im Vordergrund stehen, die leicht auf andere Kommunen übertragbar und dennoch effektiv sind. Sei es, weil sie direkt eine Energie- und CO<sub>2</sub>-Einsparung bringen oder weil sie kommunalen Klimaschutz sichtbar machen und voranbringen.

Das integrierte Klimaschutzkonzept sieht vor, Mitarbeiter für Klimaschutz und Energieeinsparung zu sensibilisieren? Viele andere Kommunen haben sich bereits Gedanken über kreative Slogans und Maßnahmen gemacht. Green IT ist bislang ein Fremdwort in der Kommune? Durch die Praxisbeispiele wird dargestellt, wie eine Umsetzung konkret vor Ort aussehen kann.

Gute Beispiele zeigen, wie es gehen kann, geben Anregungen für die eigene Kommune und können bei der Planung und Umsetzung helfen. Doch Projekte, die in einer Kommune funktionieren, müssen nicht zwangsläufig in einer anderen Kommune einen ebenso bahnbrechenden Erfolg haben. Good-Practice sollte nicht als „Handlungsanweisung“ verstanden werden, sondern vielmehr als eine Ideenbörse, um bereits realisierte Projekte individuell an die eigene Kommune anpassen zu können: Wir müssen das Rad nicht neu erfinden, aber wir können daran drehen.

### Weitere Informationen:

Dipl.-Geogr.  
Kathrin Schormüller  
Telefon: 0221/340308-11  
E-Mail: schormueller@difu.de  
www.klimaschutz.de/  
kommunen/projekte

Service & Kompetenz Zentrum  
Kommunaler Klimaschutz

Presse Kontakt Sitemap Leichte Sprache Impressum

Suchbegriff

KLIMASCHUTZINITIATIVE PORTAL COMMUNITY

SERVICELEISTUNGEN FÖRDERUNG PROJEKTE WETTBEWERBE INFOTHEK

Portal > Projekte

PROJEKTKARTE  
PROJEKT DES MONATS  
PROJEKTE VON A BIS Z

So kann's gehen

Gute Beispiele – Zur Nachahmung empfohlen

Zahlreiche Kommunen setzen vorbildliche Klimaschutzprojekte um und bringen so den Klimaschutz in ihren unterschiedlichen Handlungsfeldern voran. Damit Sie diese Ideen aufgreifen und von den Erfahrungen profitieren können, stellen wir Ihnen verschiedene Beispiele aus der kommunalen Praxis vor.

ALLES AUF EINEN BLICK  
Was gibt es schon, und wo wurde es gemacht? Den Überblick über alle bisher vorgestellten Projektbeispiele liefert unsere  
Projektkarte ...

# Jahresbericht gibt Einblick in die Difu-Forschung und -Fortbildung

Der Difu-Jahresbericht 2013 bietet einen guten Einblick in die Forschungsprojekte, Veranstaltungen und Informationsservices des Instituts. Zudem werden in dem Bericht die Difu-Themenschwerpunkte samt Arbeitsteams mit Fotos vorgestellt.

Neben der Printfassung steht die Veröffentlichung auch zum Download bereit. Der Bericht präsentiert anschaulich alle Institutsaktivitäten in den kommunal-orientierten Difu-Arbeitsfeldern:

Städtebau und Stadtentwicklung, Wohnen, Bevölkerung und Soziales, Politik, Verwaltung und Recht, Wirtschaft, Finanzen und

Investitionen, Infrastruktur, Mobilität, Kommunaler Umweltschutz, Nachhaltige Ressourcenwirtschaft, Steuerung und Aufgabenorganisation.

Darüber hinaus bietet der Bericht einen guten Einblick in sämtliche Veranstaltungsaktivitäten, die im Jahr 2013 erschienenen Veröffentlichungen sowie Produkte des Bereichs Wissensmanagement: Internetaktivitäten und Datenbanken. Übersichten zu Gremien, Difu-Zuwendern, Finanzen, Personal, Vortragsaktivitäten der Mitarbeiter sowie ein Projektüberblick runden den Einblick in die Difu-Jahresbilanz ab.



## Veröffentlichung online:

<http://www.difu.de/presse/download.html>

## Weitere Informationen:

Sybille Wenke-Thiem  
Telefon: 030/39001-209  
E-Mail: [wenke-thiem@difu.de](mailto:wenke-thiem@difu.de)

## Kommunale Fachliteratur gesucht? Kommunalbefragung geplant?

### Die Difu-Datenbanken ORLIS und kommDEMOS unterstützen die Recherche

Das Difu unterhält zwei Datenbanken, die für alle interessant sind, die sich mit den Belangen von Kommunen befassen. Die Datenbanken können von den Difu-Zuwenderstädten (Verwaltung und Rat) kostenfrei genutzt werden. Anderen Interessenten steht die Nutzung über eine Gebühr offen.

Mittlerweile finden sich ca. 9.000 Online-Volltexte (Berichte, Gutachten, Pläne, Dokumentationen) auf dem Difu-Server. Somit können sich Mitarbeiter der Difu-Zuwenderstädte jederzeit schnell und zielgerichtet zu kommunalen Themen informieren.

In der Datenbank ORLIS sind Literaturhinweise und teilweise auch Volltexte im PDF-Format zu allen kommunalrelevanten Themen zu finden. Jeder Literaturhinweis enthält eine Signatur mit Bezugsinfos, so dass gleich zu sehen ist, wo die Literatur – z.B. per Fernleihe – entliehen werden kann, falls die Quelle nicht bereits im Volltext vorliegt.

In der Datenbank kommDEMOS sind eine Vielzahl kommunaler Umfragen gesammelt. Vom Fragebogen bis hin zu den Ergebnissen können Informationen abgerufen werden. Dies ist besonders praktisch, wenn eine Kommune selbst plant, eine Umfrage zu starten. Man muss das Rad nicht neu erfinden, sondern kann sich am Fragebogen anderer Städte orientieren und diesen an den Wissensbedarf der eigene Kommune anpassen.

## Infos zu den Datenbanken

Über die Difu-Homepage kommt man in die Datenbanken: [www.difu.de/informationsdienste/informationsdienste.html](http://www.difu.de/informationsdienste/informationsdienste.html)

Rat und Verwaltung der Difu-Zuwenderstädte bzw. Mitarbeiter der Zuwenderverbände erhalten kostenfreien Zugang. Difu-Zuwender: [www.difu.de/institut/zuwender](http://www.difu.de/institut/zuwender)

## Weitere Informationen:

Susanne Plagemann, M.A.  
Telefon: 030/39001-274  
E-Mail: [plagemann@difu.de](mailto:plagemann@difu.de)

<b>Volltext</b>	Bürgergutachten. Planungszellen zur Entwicklung des Quartiers am Tempelhofer Damm. (dt.)	2014
<b>Volltext Abstract</b>	Inklusive Gemeinwesen planen. Eine Arbeitshilfe. (dt.)	2014
<b>Volltext Abstract</b>	Ländliche Entwicklung aktiv gestalten. Leitfaden. (dt.)	2014
<b>Volltext</b>	Öffentlichkeitsbeteiligung Partizipation und die Verantwortung des Staates in der Umweltpolitik. (dt.)	2014
<b>Volltext Abstract</b>	Orte der Integration im Quartier. Ein ExWoSt-Forschungsfeld. (dt.)	2014
<b>Volltext Abstract</b>	Städtische Öffentlichkeit - öffentliche Stadträume. Tagung am 22. Oktober 2013 in Siegburg. (dt.)	2014

# Potsdam betritt mit Modellprojekt zur Bürgerbeteiligung Neuland



Grafik: Elke Postler unter Verwendung des Fotos von wikimedia commons/author: Ggjavid

Im Juni 2014 beauftragte die Landeshauptstadt Potsdam das Difu mit einer prozessbegleitenden Evaluation des dreijährigen Modellprojekts „Strukturierte Bürgerbeteiligung“. In einem dialogischen Forschungsprozess werden die Ziele des Modellprojekts auf ihre Umsetzung und Zielerreichung hin überprüft und Handlungsempfehlungen zur Weiterführung des Projekts abgeleitet.

Im Modellprojekt geht es darum, das Thema Bürgerbeteiligung auf neue Weise anzugehen. Das Konzept sieht vor „mehr Bürgerbeteiligung zum Nutzen der Bürgerinnen und Bürger, aber auch zum Nutzen der Verwaltung“ zu ermöglichen. Unter der Maßgabe „Mehr Beteiligung wagen!“ wurde das Modellprojekt „Strukturierte Bürgerbeteiligung“ mit seinen spezifischen Elementen „Büro für Bürgerbeteiligung“ und „Beteiligungsrat“ entwickelt und durch einen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung legitimiert. Das Büro nahm am 1. November 2013 seine Arbeit auf. Es verfügt über eine zweiteilige gleichberechtigte Struktur (interner Bereich/Stadtverwaltung; externer Bereich/Träger). Parallel dazu wurde ein Beteiligungsrat etabliert, der sich aus 15 Personen aus unter-

schiedlichen Bereichen zusammensetzt. Der Beteiligungsrat soll das Büro für Bürgerbeteiligung beraten und bei der konzeptionellen Weiterentwicklung der Bürgerbeteiligung unterstützen. In ihrem Grundverständnis und ihrer Arbeit sollen sich alle am Modellprojekt beteiligten Akteure an den zuvor partizipativ erarbeiteten Grundsätzen der Bürgerbeteiligung in Potsdam orientieren: Verbindlichkeit, frühzeitige Einbeziehung, Informationsbereitstellung, Kommunikation, Aktivierung, Anerkennungskultur, Gleichbehandlung.

Mit diesem Modellprojekt betritt die Stadt Potsdam Neuland. Einen vergleichbaren Ansatz der Bürgerbeteiligung gibt es bislang in keiner anderen Stadt oder Gemeinde in Deutschland. Ob das Projekt als Ganzes, ob einzelne Elemente davon tragfähig und erfolgreich sein werden, wird sich im Laufe dieses experimentellen Prozesses zeigen. Die Evaluation soll nicht zuletzt sicherstellen, dass unabhängig vom konkreten Erfolg einzelner Elemente oder des ganzen Projekts alle am Projekt beteiligten Akteure aus dem Prozess lernen. Die Ergebnisse der Evaluation sollen Ende 2016 vorliegen.

## Weitere Informationen:

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

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



Foto: Jürgen Gies

# Grundlagenexpertise „Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“

Der Landtag Mecklenburg-Vorpommern hat eine Enquete-Kommission einberufen, die sich mit dem Thema „Älter werden“ befasst. Das Deutsche Institut für Urbanistik wurde beauftragt, gemeinsam mit plan:mobil eine Grundlagenexpertise zur Mobilität älterer Menschen zu erstellen.

Die Gewährleistung der Mobilität in ländlichen Räumen für Menschen, die nicht über ein Auto verfügen, gestaltet sich immer schwieriger. Ein wesentlicher Grund hierfür ist die sinkende Zahl von Schülern, die bisher die wesentliche Stütze des öffentlichen Verkehrs in diesen Regionen waren. Gleichzeitig ist in einem zunehmenden Maße ein Rückgang von Nahversorgungsmöglichkeiten „vor Ort“ zu konstatieren, wie auch die Wege zu medizinischen Versorgungsein-

richtungen länger werden. Tendenziell steigende Energiepreise und künftig sinkende Alterseinkommen sind weitere Entwicklungen, die es in diesem vieldimensionalen Problemfeld zu berücksichtigen gilt.

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden demografischen Veränderungen und der Entwicklungen der Rahmenbedingungen ist es das Ziel der Studie zu untersuchen, wie die Mobilität im Alter in den unterschiedlichen Regionen Mecklenburgs-Vorpommerns gesichert werden kann. Im Rahmen des Projekts werden Handlungsmöglichkeiten entwickelt und deren Problemlösungspotenzial und Realisierbarkeit ausgelotet. Räumliche Schwerpunkte der Untersuchung werden zwei „Lupenregionen“ im Westen und Osten des Bundeslandes sein.

## Weitere Informationen:

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

# Elektrofahrräder ersetzen Pendlerautos

Im Projekt „Pedelec-Korridor Berlin-Brandenburg“ werden Pedelects als neue Option der Verkehrsmittelwahl im Alltagsverkehr in der Breite der planerischen Herausforderungen erprobt. Der Schwerpunkt des Projekts im Südwesten Berlins (Bezirk Steglitz-Zehlendorf) und in der angrenzenden Umlandkommune liegt im betrieblichen Mobilitätsmanagement: Mitarbeiter von Betrieben im Korridorgebiet testen von Juli 2014 bis Herbst 2015 jeweils für acht Wochen Pedelects und werden von der Begleitforschung zu Verhaltensänderungen befragt. Parallel dazu werden sichere Abstellmöglichkeiten an S- und U-Bahnstationen und Pedelect-taugliche Radfahrverbindungen im Korridorgebiet geplant.

Die Vorteile für die Nutzung der Elektrofahrräder im Berufsverkehr sind inzwischen bekannt:

- längere Wege fahren können, als mit dem herkömmlich Rad,
- die gesundheitlich nötige körperliche Bewegung in die täglichen Arbeitswege integrieren,

- dabei frisch und weniger gestresst am Arbeitsplatz ankommen.

Das Projekt Pedelec-Korridor ist das größte der vom Land Berlin finanzierten Projekte im „Internationalen Schaufenster Elektromobilität Berlin-Brandenburg“. Mit insgesamt 30 Kernprojekten soll Elektromobilität mit den Schwerpunkten „Fahren, Laden, Speichern und Vernetzen“ für Bürger und Besucher erfahrbar und sichtbar gemacht werden. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt möchte durch das Pedelec-Projekt Erkenntnisse darüber erhalten, wie der Parkdruck durch Pendler im öffentlichen Raum gemildert und die Stadt insgesamt vom Pendler-Autoverkehr entlastet werden kann.

Das Difu ist Lead-Partner und arbeitet mit Spath+Nagel (Verkehrsplanung), team-red (Mobilitätsmanagement) und dem Institut für Transportation Design, Hochschule für Bildende Künste Braunschweig (Begleitforschung) zusammen.

Die Verbreitung der Projektergebnisse erfolgt u.a. über das Portal des Nationalen Radverkehrsplans 2020.

# Sondierungsstudie im Bereich Infrastruktur

Infrastrukturen sichern und erhöhen die Lebensqualität und bilden die Basis für die wirtschaftliche Entwicklung. Physische Infrastrukturen, z.B. Wasser- und Energienetze, Verkehrsinfrastruktur, Gebäude, Kommunikationsinfrastrukturen, wirken auf Umweltqualität und Ressourcenverbrauch, weil sie u.a. Fläche, Energie und Baustoffe beanspruchen und Emissionen verursachen. Planung und Gestaltung von Infrastrukturen sind oftmals jedoch nicht ausreichend an den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung und an den großen Veränderungstrends – wie dem demografischen Wandel – ausgerichtet. Langfristige Abhängigkeiten werden zudem unterschätzt. Notwendig ist eine veränderte Infrastrukturplanung, die auf ressortübergreifende

Prozesse setzt und Kopplungen zwischen Sektoren berücksichtigt.

Im Rahmen einer Sondierungsstudie im Auftrag des Umweltbundesamtes (UBA) trägt das Difu in Zusammenarbeit mit dem Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) die dominierenden Charakteristika, Gestaltungsprinzipien und Sicherheitsphilosophien von Infrastrukturen zusammen und analysiert die aktuellen Diskurse um eine nachhaltige Infrastrukturgestaltung. Kriterien für nachhaltige Infrastrukturen werden aufbereitet und Schlussfolgerungen für die weitere Forschung zur Transformation von Infrastruktur gezogen.



Foto: wikimedia commons/  
author: chrischerf

**Weitere Informationen:**  
Dipl.-Geogr.  
Jörg Thiemann-Linden  
Telefon: 030/39001-138  
E-Mail:  
thiemann-linden@difu.de

Angela Kohls, M.A.  
Telefon: 030/39001-151  
E-Mail: kohls@difu.de  
Internet: www.nrvp.de



Foto: Wolf-Christian Strauss

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

# Veranstaltungsvorschau

## Weitere Infos, Einzelprogramme und Anmeldung:

### AG Fachtagungen Jugendhilfe

Ivonne Jäkel (J)  
Telefon: 030/39001-136  
E-Mail: jaekel@difu.de

### Difu-Seminare

Fortbildungssekretariat (S)  
Telefon:  
030/39001-258/259/148  
E-Mail: fortbildung@difu.de

### Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte

Cornelia Schmidt (P)  
Telefon: 030/39001-208  
E-Mail: schmidt@difu.de

### Fahrradakademie

Simone Harms (F)  
Telefon: 030/39001-132  
E-Mail: harms@difu.de

### Service- und Kompetenzzentrum Klimaschutz

Stefanie Menzel (K)  
Telefon: 030/39001-219  
E-Mail: menzel@difu.de

Luise Wildermuth (K)  
Telefon: 0221/340308-306  
E-Mail: wildermuth@difu.de

Die Kürzel in Klammern stehen für die Ansprechpartnerin zur jeweiligen Veranstaltung.

### Details und Einzelprogramme stets aktuell im Difu-Internet:

<http://www.difu.de/veranstaltungen/aktuell>

### Inklusion in deutschen Schulen: Erfahrungen und Handlungsbedarfe

Seminar in Kooperation mit dem Deutschen Städtetag, 1.–2.9., Berlin (S)

### Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland

Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte 8.9., Difu Berlin, öffentliche kostenfreie Vortrags- und Diskussionsveranstaltung (P)

### Sicherer Radverkehr in Klein- und Mittelstädten

StVO und VwV-StVO in der kommunalen Praxis, 10.9., Gießen (F)

### Gartenschauen: Trends, Konzepte und Perspektiven

11.–12.9., Berlin (S)

### Sicherer Radverkehr in Klein- und Mittelstädten

StVO und VwV-StVO in der kommunalen Praxis, 17.9., Coburg (F)

### KONKRET: Umsetzung der Großen Lösung – Verfahren, Wege, Modelle

18.–19.9., Berlin (J)

### Sicherer Radverkehr in Klein- und Mittelstädten

StVO und VwV-StVO in der kommunalen Praxis, 24.9. Weilheim i. OB (F)

### Wiederholungsseminar: Standortfaktor Stadt – Perspektiven für die kommunale Wirtschaftsförderung

29.–30.9., Berlin (S)

### Konversionsflächen: Makel oder Anstoß für neue nachhaltige Strategien?

Seminar in Zusammenarbeit mit der Stadt Hanau, 29.–30.9., Hanau (S)

### Save the Date: Nationale Plattform Zukunftsstadt

Veranstaltung zur Bekanntmachung und Diskussion der Forschungs- und Umsetzungsagenda, 30.9., Berlin  
<http://www.nationale-plattform-zukunftsstadt.de/>

### Oberflächennahe Geothermie – Kommunale Beispiele für den Klimaschutz

Gefördert im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des BMUB  
1.10., Düsseldorf (K)

### Erfahrungsaustausch Bürgerbeteiligung: Auf dem Weg zu einer kommunalen Beteiligungskultur

8.–9.10., Nürnberg (S)

### Korruptionsprävention in der Kommunalverwaltung: Problem erkannt – Gefahr gebannt?

13.–14.10., Berlin (S)

### Personalgewinnung, -entwicklung und -führung im Spannungsfeld von Kinderschutz und Fachkräftemangel

23.–24.10., Berlin (J)

## 7. Kommunalkonferenz

25. – 26.9. in Berlin | „Vielfältige Wege im kommunalen Klimaschutz“ (K)

Das Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz sowie das Bundesumweltministerium veranstalten in Kooperation mit dem Deutschen Städtetag, dem Deutschen Städte- und Gemeindebund sowie dem Deutschen Landkreistag im dbb Forum Berlin die 7. Kommunalkonferenz. Highlight der Veranstaltung ist die Preisverleihung zum Wettbewerb „Kommunaler Klimaschutz 2014“ am ersten Veranstaltungstag.





# Nachhaltige Stadtentwicklung

Integriert. Vernetzt. Partizipativ. Überzeugend.

Nachhaltigkeit betrifft als Querschnittsthema alle Lebensbereiche und damit alle kommunalen Aufgabenfelder. Nachhaltige Stadtentwicklung kann gleichermaßen aus der Management-Perspektive wie aus dem fachlichen Blickwinkel betrachtet werden. Im Seminar „Nachhaltige Stadtentwicklung. Integriert. Vernetzt. Partizipativ. Überzeugend.“, das in Kooperation mit dem ICLEI-Europasekretariat stattfand, ging es darum, wie die Integration verschiedener Themen – wie z.B. Umwelt, Mobilität, Wirtschaft, Bildung, Finanzen, Gesundheit – gelingen kann und welche Rolle „Good Governance“ beim Umgang mit möglichen Zielkonflikten spielt. Dazu trafen sich etwa 40 Teilnehmer und Referenten aus Kommunalverwaltungen sowie Politik, Beratungseinrichtungen und Wissenschaft. Auf der Basis von Anwendungsbeispielen wurden gemeinsam Erkenntnisse für eigene Strategien entwickelt. Fragestellungen, die besprochen wurden, waren u.a.

- Wie kann man für eine nachhaltige Stadtentwicklung überzeugen und begeistern?
- Welche innovativen Ansätze der Partizipation in der Stadtgesellschaft gibt es?
- Wie gelingt es, aus vielen guten fachlichen Ideen für eine nachhaltige Stadtentwicklung ein konsistentes Ganzes zu erzeugen?
- Wie können integrierte Steuerungsansätze helfen, mit unterschiedlichen Herausforderungen umzugehen?

Busso Grabow, Difu, präsentierte empirische Befunde zur Entwicklung des Transformationsprozesses zur Nachhaltigkeit in den deutschen Städten und Gemeinden. Je nach kommunalem Aufgabenbereich sind Fortschritte sehr unterschiedlich. Vernetzte und wirklich integrierte Ansätze sind noch selten. Bemerkenswert ist, dass Kommunen in schwieriger Haushaltsslage oft Vorreiter einer Good Governance und beim Nachhaltigkeitsmanagement sind. Dass integrierte Ansätze vom „Mut zur Lücke“ leben und es vor allem darum geht, Meta-Strukturen und zyklische Verfahren zu etablieren, die Beziehungen zwischen Prozessen, Akteuren und Themen ermöglichen, machte Stefan Kuhn, ICLEI, deutlich. Simone Pflaum berichtete über die Verknüpfung des integrierten Nachhaltigkeitsmanagements mit der doppelten Haushaltssteuerung in Freiburg, die Nachhaltigkeitsziele, Finanzperspektive und Nachhaltigkeitsberichterstattung zusammenführt.

In Verbindung mit einem Lokaltermin am ehemaligen Flughafen Tempelhof wurden die Möglichkeiten und Grenzen einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung bei großen Stadtentwicklungsprojekten diskutiert. Es zeigte sich, dass grundsätzliche Differenzen über die Neuentwicklung von Stadträumen durch umfangreiche Beteiligungsverfahren zu Planungsdetails offensichtlich kaum ausgeräumt werden können. Ein anderes konkretes Beispiel einer nachhaltigen und integrierten Stadtentwicklung in teilweise benachbarten benachteiligten Quartieren machte deutlich, dass manchmal der lange Atem fehlt, der für nachhaltige Erfolge notwendig ist.

Stephanie Bock, Difu, vermittelte in einem grundlegenden Beitrag, dass es bisher zwar viele Inseln guter Beteiligungspraxis in den Kommunen gibt, eine kommunale Beteiligungskultur aber noch nicht entwickelt ist. Sie stellte jedoch eine Reihe von Merkposten vor, anhand derer jede Kommune ihre eigene Beteiligungskultur entwickeln kann. Wie überzeugend ein solch individuelles Modell aussehen kann, zeigte Norbert Stamm am Beispiel der Stadt Augsburg. Er beschrieb die nachhaltige Entwicklung in der Stadt als Bottom-up-Modell, geprägt durch die Verknüpfung stadtesellschaftlichen Engagements. Ganz anders stellte sich das Beispiel der Bottroper „InnovationCity Ruhr“ als Weg einer „Energiewende“ von unten dar. Intensives und finanzielles Engagement der Industrie und des Landes fließen hier zusammen mit hoher Bereitschaft der Bürger, Stadtquartiere nachhaltig zu modernisieren.

**Fazit:** Nachhaltige Stadtentwicklung kann nur erfolgreich sein, wenn die Stadtgesellschaft – Bürger, Wirtschaft, Organisationen – den Prozess weitgehend mitgestaltet. Aber nicht nur die gemeinsame Entwicklung von Zielen und Vorhaben ist von Bedeutung, auch Netzwerke von Akteuren und Kommunen sind wichtige Quellen für das stete Lernen am guten (oder schlechten) Beispiel. Dafür braucht es überzeugte und überzeugende Moderatoren und Macher sowie die Verständigung auf eine gemeinsame Nachhaltigkeitskultur. Die „Artenvielfalt“ nachhaltiger Entwicklung ist groß, und mit einem gesunden Blick auf das vor Ort Passende sowie mit Beharrlichkeit kann jede Stadt und Gemeinde ihre eigene „Nachhaltigkeitsstory“ schreiben. Dazu ist ein langer Atem notwendig.

## Weitere Informationen:

Dr. rer. pol. Busso Grabow

Telefon: 030/39001-248

E-Mail: grabow@difu.de

Lokaltermin Flughafen Tempelhof



Foto: Thomas Honeck

# Stadtmarketing: Kontinuität oder Neuorientierung?

## Weitere Informationen:

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

Dr. Elke Becker  
Telefon: 030/39001-149  
E-Mail: ebecker@difu.de

Stadtmarketing hat sich in vielen Städten als feststehende Größe etabliert. Dabei zeichnet sich seit einigen Jahren eine stärker pragmatische und umsetzungsorientierte Vorgehensweise ab. Der ökonomische Anspruch und die ökonomischen Erfordernisse in den meisten Projekten sind gewachsen. Dies zeigt sich u.a. darin, dass der Ansatz einer umfassenden und kooperativen Stadtentwicklung, der ganz verschiedene Akteure einbezieht, in vielen Städten im Stadtmarketing – entgegen dem allgemeinen Trend in der Stadtentwicklung – eine geringere Rolle spielt als noch vor einigen Jahren. Im Seminar ging es daher vor allem darum zu diskutieren, inwieweit sich (Selbst-)Verständnis, Rahmenbedingungen sowie Projekt- oder strategische Ausrichtung in den vergangenen Jahren verändert haben und ob bzw. inwieweit sich dies auf die tägliche Arbeit auswirkt. Ein besonderer Schwerpunkt lag auf dem Thema Kommunikation.

Die Beiträge der Referenten und Teilnehmer belegen: Die Akteurslandschaft hat sich verändert – und damit auch die Erwartungen an Stadtmarketing. Sehr eindrücklich wurde dies z.B. in einem Vortrag über die Veränderung der Medienlandschaft dargestellt. Die Tageszeitung spielt, insbesondere für bestimmte Altersgruppen, kaum noch eine Rolle. Dagegen gewinnen Internet und Social Media als Informationsmedien rasant an Zuspruch. Diese Entwicklung ist in der Regel bekannt, vielerorts wird jedoch nicht darauf reagiert.

Erneut zeigte sich, dass ein Stadtmarketing-Prozess nur erfolgreich sein kann, wenn er Chefsache ist. In den Diskussionen wurden Unklarheiten über den Begriff und die Inhalte von Stadtmarketing formuliert. Damit verbunden sind Unklarheiten über das, was Stadtmarketing leisten kann und soll. Häufig gibt es eine hohe Erwartung an einen „Spagat“ zwischen Events, dem Erwirtschaften von Einnahmen und konzeptionellem Arbeiten. Die schwierige Aufgabe des Stadtmarketing brachte ein Referent so auf den Punkt: „Ich habe bei einem Stadtmarketing mit vergleichsweise geringem Budget gearbeitet sowie in einem mit vergleichsweise großzügigem Budget. Ich kann Ihnen versprechen, egal wie gering oder hoch das Budget ist, es entspricht nicht den Erwartungen, die an einen gerichtet werden.“

Im Ergebnis des Seminars lassen sich u.a. folgende Punkte festhalten:

- Stadtmarketing ist kein „geschützter“ Begriff, entsprechend muss jeweils gemeinschaftlich vor Ort definiert werden, was darunter zu verstehen ist.
- Ein Leitbild steckt den Handlungs- und Orientierungsrahmen für die Akteure des Stadtmarketing ab und ist zugleich Argumentationshilfe für oder gegen die Übernahme bestimmter Aufgaben und Zuständigkeiten. Wesentliche Aufgaben des Stadtmarketing sind die Moderation, Vermittlung und Kommunikation.
- Best-practice-Beispiele sind hilfreich, lassen sich aber selten 1:1 übertragen. Insbesondere die Rolle der Bürger kann zwar vom Beteiligungsangebot und den gegebenen Strukturen vor Ort abhängen. In eben solchem Maß spielen jedoch die lokale Tradition und Kultur oder die jeweilige Entstehungsgeschichte des Stadtmarketingprozesses eine ausschlaggebende Rolle.
- Stadtmarketing sollte nicht auf Festivalisierung und „Good news“ reduziert werden, sondern es sich leisten, die „Baustellen“ im Stadtentwicklungsprozess zu thematisieren und zu vermarkten. Dies wurde eindrucksvoll in einem der kommunalen Beispiele dargestellt: eine Großbaustelle im Stadtzentrum wird offen als Problem kommuniziert, gemeinsam mit den Betroffenen diskutiert und u.a. mit dem Einsatz neuer Medien begleitet.
- Die Mitwirkung der Bürgerschaft in Stadtmarketingprozessen wurde auffallend kontrovers diskutiert. Zwar bestand Einigkeit, dass es ohne Beteiligung heute nicht (mehr) funktioniert. Nicht selten wird diese jedoch als Last und dominiert durch individuelle Interessen empfunden.
- Bei den Medien ist die Breite des Angebots zu nutzen. Weder eine Reduzierung auf die neuen Medien, noch auf den Lokalteil der Tageszeitung ist zielführend. Notwendig ist ein Mix an Angeboten.

Kommunikation und die Einbeziehung unterschiedlicher Akteursgruppen sind Aspekte, die Stadtmarketing „besonders gut kann“. Dies sollte auch in der Arbeitsteilung mit anderen Fachbereichen deutlich werden. Festgestellt wurde Forschungsbedarf zum Stadtmarketing, um auf aktuellem Stand Argumentationshilfen für die Notwendigkeit von Stadtmarketingaktivitäten gegenüber Politik, Verwaltung und Bürgerschaft zu erhalten.

Foto: Wolf-Christian Strauss

# Bitte nicht wieder scheitern!

## Welche (neuen) Angebote hat die Jugendhilfe im Umgang mit den „Schwierigsten“?

Am 3. und 4. April 2014 veranstaltete die Arbeitsgruppe Fachtagungen Jugendhilfe im Difu die Tagung „Grenzgänger, Systemsprenger, Verweigerer. Wege, schwierigste Kinder und Jugendliche ins Leben zu begleiten“ in Potsdam. Über 200 Teilnehmer diskutierten intensiv im Plenum und in elf AGs über erfolgreiche innovative methodische Ansätze im Umgang mit den „Schwierigsten“.

### Starke Gefühle sind im Raum, wenn es um Systemsprenger geht

Wer sind „die Schwierigsten“? Wo stehen wir in unserer Konzeptdiskussion heute? Welche lösungsorientierten Antworten und Angebote hat die Kinder- und Jugendhilfe? Auf diese Fragen sollte Wilfried Knorr, Direktor der Herzogsägmühle und Vorsitzender des Evangelischen Erziehungsverbandes e.V. (EREV), eine erste Antwort finden. Erfolg sei es, wenn Jugendliche die Zeit in einem Projekt, in einer Einrichtung als sinnvoll erlebte Zeit betrachten oder nicht. Seine Bilanz der Konzeptentwicklung – rückwirkend betrachtet – sei: Erst verstehen, dann erziehen. Wichtig sei, danach zu suchen, was für das Kind das Fehlende ist, warum es sich so verhält. Bisher gebe es zu wenige Kriterien für die Wirksamkeit einer bestimmten Maßnahme bzw. eines pädagogischen Hilfeansatzes für bestimmte Zielgruppen. Wann ist ein Segelschiff besser als die Unterbringung in einer geschlossenen Einrichtung? Hier sei noch Forschungs- und Erklärungsbedarf vorhanden.

### Grenzerfahrungen + Schlüsselmomente im Umgang mit den „Schwierigsten“

Gerd Lichtenberger, Geschäftsführer der „LIFE Jugendhilfe GmbH“, Bochum und Vorsitzender der Bundesarbeitsgemeinschaft Individualpädagogik AIM e.V. (Köln), referierte aus Sicht eines Praktikers, wie es gelingen kann, einen Zugang zu schwierigen Jugendlichen zu finden, was hilft und wo Grenzen in der pädagogischen Betreuung sichtbar werden. Festzustellen sei, dass es deutlich mehr Kinder unter zehn Jahren gebe, die in bestimmte Hilfeangebote vermittelt werden. Die Herausforderung sei, einen geeigneten Betreuer sowie eine passende Projektstelle für das jeweilige Kind mit seinen spezifischen Problemlagen und Bedürfnissen zu finden. Das Kennenlernen zwischen den Pädagogen und dem Kind vor Ort sei oftmals eine krisenbelastete Situation. Zu Beginn ge-

be es eine hohe Skepsis bei den Kindern, etwas von sich preiszugeben und mitzuwirken. Leitfrage müsse sein, wo die Ressourcen des Kindes sind, damit es ein darauf ausgerichtetes „Setting“ bekomme. Grenzen gebe es vor allem da, „wo wir die Eltern verlieren“.

### „Warum musste ich Dich packen?“

Mit dem Vortrag „Wie erfolgreich arbeiten Settings für Grenzgänger, Systemsprenger und Verweigerer mit Elementen von Zwang in sozialpädagogischer Absicht?“ eröffnete Prof. Dr. Mathias Schwabe, Professor für Soziale Arbeit, Evangelische Fachhochschule Berlin, den zweiten Tag. Wie kommt Zwang in die Erziehung? Wie kommt Zwang in die Kinder- und Jugendhilfe? Klar sei, es gäbe manchmal eine „un(er)tragbare Aggressivität“ bei einzelnen Jugendlichen. Erwarten wir von Mitarbeitern in der Jugendhilfe, dass sie sich in stationären Maßnahmen schwierigen Jugendlichen in den Weg stellen? Wenn ja, welche Zwangselemente sind angemessen? Für die Falleingangsphase beim Träger und Besprechung der Frage, wann Zwang geeignet ist, wann nicht, wurden im Projektverlauf Prüffragen formuliert. Prof. Schwabe wies daraufhin, dass die Einbettung von Machtmitteln in den Gesamtkontext der Hilfen entscheidend sei und Zwangselemente nicht das gesamte Hilfesetting dominieren dürfen.

### „Der Wandel ist eine Tür, die nur von innen geöffnet werden kann ...“

Univ.-Prof. Dr. phil. Günter Schiepek, Leiter des Instituts für Synergetik und Psychotherapieforschung an der Paracelsus Medizinischen Privatuniversität Salzburg, Geschäftsführer des Center for Complex Systems (Stuttgart/Salzburg) fragte, wie Menschen dazu beitragen, dass Erziehung gelingen kann und gab interessante Anregungen. Vorherrschendes Denkschema der Pädagogik sei, dass Verhaltensänderungen durch Belohnung oder Bestrafung erreicht werden können. In der Pädagogik seien die „Variablen“ Persönlichkeit, Empathie, Resonanzfähigkeit und Authentizität entscheidend sowie ein kontinuierliches Feedback über den sich entwickelnden Prozess. Hier liege der Schlüssel. Was das mit Selbstorganisation zu tun hat und welche Bedingungen notwendig sind und helfen, den Übergang in ein neues Verhaltensmuster zu schaffen, ist in der Dokumentation nachzulesen.



Wilfried Knorr, Direktor Herzogsägmühle und Vorsitzender des Evangelischen Erziehungsverbandes e.V. (EREV)



Prof. Dr. Mathias Schwabe, Professor für Soziale Arbeit, Evangelische Fachhochschule Berlin



Univ.-Prof. Dr. phil. Günter Schiepek, Paracelsus Medizinische Privatuniversität, Salzburg



Teilnehmer beim Erfahrungsaustausch auf der Insel Potsdam-Hermannswerder

Fotos: Rita Rabe

### Weitere Informationen:

AG Fachtagungen Jugendhilfe im Difu  
Dipl.-Soz. Kerstin Landua  
Telefon: 030/39001-135  
E-Mail: landua@difu.de

# Gesund älter werden in der Stadt

## Kommunale Gesundheitsförderung und Prävention für ältere Menschen

### Weitere Informationen:

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

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

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels wurde „Gesund älter werden“ im Jahr 2012 vom „Kooperationsverbund gesundheitsziele.de“, in dem die wichtigsten Akteure des Gesundheitswesens in Deutschland zusammenwirken, als nationales Gesundheitsziel verabschiedet. Bei der Umsetzung dieses Ziels kommt Städten und Gemeinden eine Schlüsselrolle zu. Sie sind wichtige Orte der Prävention und Gesundheitsförderung, da Gesundheit wesentlich von der Qualität der Lebensverhältnisse in Städten und Gemeinden, in Stadtteilen und Quartieren abhängig ist. Die Stärkung gesellschaftlicher Teilhabe, von Mobilität und körperlicher Aktivität, die Schaffung barrierefreier Wohnungen, eines bewegungsfördernden Wohnumfelds und wohnungsnaher Infrastrukturangebote sind nur einige Möglichkeiten, mit denen Kommunen und andere Akteure zu gesunden Lebensbedingungen und damit auch bereits präventiv zur Gesundheit im Alter vor Ort beitragen können.

Hieran knüpfte das im Februar 2014 auf Anregung des Deutschen Städtetages, des Gesunde-Städte-Netzwerks und des „Kooperationsverbunds gesundheitsziele.de“ durchgeführte Difu-Seminar „Gesund älter werden in der Stadt“ an. Im Seminar wurden anhand konkreter Beispiele aus der kommunalen Praxis (Berlin, Bruchsal, Dortmund, Hamburg, Köln, Mönchengladbach) Strategien, Verfahren und Instrumente zur Umsetzung des Gesundheitsziels „Gesund älter werden“ vorgestellt, reflektiert und diskutiert.

In den Vorträgen und Diskussionen zeigte sich, dass Gesundheitsförderung und Prävention für ältere Menschen eine Querschnittsaufgabe ist, die über den Gesundheitsbereich weit hinaus geht und andere Ressorts wie Stadtplanung, Wohnen, Bildung, Integration, Sport ebenso betrifft. Städte und Gemeinden stehen damit vor der Aufgabe, ressortübergreifend Konzepte für ein gesundes Altern in der Kommune zu entwickeln. Gleichzeitig wurde deutlich, dass die Gruppe der älteren Menschen sich mit Blick auf Lebensstile,

soziale Lagen, Ressourcen für die selbstständige Lebensführung sehr heterogen darstellt und die Berücksichtigung dieser Unterschiede wichtig ist, um Handlungsbedarf gezielt zu identifizieren und darauf aufbauend passgenaue Konzepte und Maßnahmen zu entwickeln.

Als wichtiger Ort für Gesundheitsförderung und Prävention bei älteren Menschen wurde von den Referenten und Seminarteilnehmern das Quartier herausgestellt. Mit zunehmendem Alter und abnehmender Mobilität erhalte das Quartier aufgrund der räumlichen Nähe, der Vertrautheit und als Ort des alltäglichen Lebens wachsende Bedeutung. Im Quartier könnten ältere Menschen daher mit Blick auf gesundheitsfördernde Angebote am besten erreicht werden. Wesentlich sei, bereits vorhandene Angebote im Quartier zu ermitteln, aufeinander abzustimmen und bedarfsgerecht zu ergänzen und derartige Aktivitäten auch für Menschen mit eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten zugänglich zu machen. Der Kommune komme dabei vor allem eine steuernde, koordinierende und moderierende Rolle als „Spinne im Netz“ zu; weniger gehe es darum, selbst ein mögliches breites Spektrum an Angeboten vorzuhalten.

Für eine erfolgreiche Arbeit der Verwaltung – so ein weiteres Ergebnis des Seminars – sei die Einbindung der politischen Führung wichtig; nur so könne die notwendige kommunalpolitische Rückendeckung erreicht werden. Wichtige Grundlagen für das Erlangen eines politischen Auftrags seien Zahlen, Daten, Abschätzungen zum demografischen Wandel und seinen Auswirkungen auf den Gesundheitsbereich (u.a. Altersentwicklung der Bevölkerung, Entwicklung der Versorgung mit Ärzten und von Pflegequoten), das Wissen um die konkreten Wünsche und Anliegen der älteren Bürger sowie das Expertenwissen lokaler Akteure.

Vor dem Hintergrund der schwierigen Finanzlage vieler Städte und Gemeinden sollte zudem der Aspekt der möglichen Einsparungen im Kommunalhaushalt – die durch Gesundheitsförderung und Prävention bei älteren Menschen und das hiermit verbundene Hinauszögern der Inanspruchnahme pflegerische Leistungen möglich sind – gegenüber der Kommunalpolitik stärker thematisiert werden.



Foto: Wolf-Christian Strauss

# Fernbusterminals als kommunale Aufgabe

Busbahnhöfe sind Orte des Wartens, Abschiednehmens, Wiedersehens. Sie hinterlassen einen ersten und den letzten Eindruck einer Stadt. Das zum 1.1.2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz hat im innerdeutschen Fernbusverkehr einen Boom bewirkt: Ende 2013 gab es rund 40 Betreiber klassischer Städtefernbusverbindungen mit 221 Linien auf 135 Strecken. Hunderte weiterer Busse sind bestellt. Marktführer ist nicht mehr die Deutsche Bahn, sondern MeinFernbus mit derzeit 40 Prozent aller Fahrplankilometer. Berlin, München, Hamburg und Frankfurt sind die wichtigsten Destinationen und Berlin-München, Berlin-Hamburg, Berlin-Frankfurt und München-Stuttgart die wichtigsten Strecken. 2014 werden Drehkreuze eingerichtet, immer mehr Strecken im Stunden- oder Zweistundentakt bedient. Das Angebot könnte sich, gemessen an ausländischen Erfahrungen, gegenüber 2013 noch verüffachen.

Bereits die Ankündigung des Ende Februar 2014 durchgeführten Difu-Seminars zu diesem aktuellen Thema stieß bei Wissenschaft, Betreibern und in der Bevölkerung auf großes Interesse. So, wie es „Eisenbahnverrückte“ oder „Autofreaks“ gibt, so gibt es auch Busfreunde, die dabei mithelfen möchten, in möglichst vielen Städten schnellstmöglich und preiswert optimale Fernbusstops einzurichten.

Da Betreiber nach dem Personenbeförderungsgesetz selbst gefordert sind, Haltepunkte einzurichten und barrierefrei auszugestalten, sind Kommunen hier nicht in der Pflicht. Solange es die Verkehrssicherheit erlaubt und der Nahverkehr nicht beeinträchtigt wird, müssen Haltestellen der Betreiber genehmigt werden. Da Kommunen dabei jedoch angehört werden müssen, sind sie dennoch laufend mit dem Thema befasst.

So wurde im Rahmen des Seminars intensiv diskutiert, ob Städte mit Fernbusterminals in der Lage sind, Anbieter auf die Nutzung dieser Infrastruktur zu verpflichten, ob das Anfahren von Haltestellen und Haltepunkten aus Kapazitätsgründen abgelehnt oder zeitlich gelenkt werden kann, ob Städte ohne Fernbusterminal oder mit kapazitiv und lagemäßig ungeeigneten Haltepunkten über die Einrichtung eines weiteren Terminals nach-

denken sollten, und welche Trägerschaft und Finanzierung dafür in Frage kommt. Die Mitbenutzung von ÖPNV-Haltestellen scheidet meistens aus, da die Verkehrsbetriebe ihre Haltestellen ständig selbst nutzen, Gepäck auch von der Straßenseite her ein- und ausgeladen wird, oder weil die für den Bau genutzten Mittel für den ÖPNV zweckgebunden waren. Es zeigte sich, dass noch viele Fragen offen sind und noch wenige gute Beispiele existieren.

Aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht muss die Frage der Verträglichkeit der Anbindung sowie des Betriebs geklärt werden. Abgestellte Busse machen „Pause“, an Ablösepunkten benötigen Busfahrer auch Platz zum Dauerparken des eigenen Pkw. Periphere Standorte sparen den Platzbedarf in den Innenstädten und den Weiterreisenden Umwegzeit, aber innerstädtische ZOBs bieten Verknüpfungspunkte und bringen die Kunden näher an ihr Ziel in der Innenstadt.

Im Laufe des Erfahrungsaustauschs wurde klar, dass Städte ein Eigeninteresse an der Entwicklung der städtischen Fernbusterminals haben müssen.

Kommunen sollten Fernbuskonzepte entwickeln, proaktiv als Partner in das Fernbusthema einsteigen und die gegenwärtige „Pionierzeit“, die an die Zeit der Entstehung von Eisenbahnen erinnert, zur eigenen Positionierung im Fernbusnetz nutzen. „Unterwegsstädte“ haben jetzt die Chance, von Hauptlinien bedient zu werden.

Da der Fernverkehr eine Bundesaufgabe ist, sehen die Kommunen aber auch den Bund in der Pflicht. So muss der Ordnungsrahmen nachgebessert werden und zudem wird ein Finanzierungsrahmen mit einem Förderinstrument für Bau und Betrieb anbieterübergreifender, integrierter und intermodaler (Bus-)Bahnhöfe benötigt.

## Weitere Informationen:

Dipl.-Volkswirt Tilman Bracher

Telefon: 030/39001-260

E-Mail: bracher@difu.de

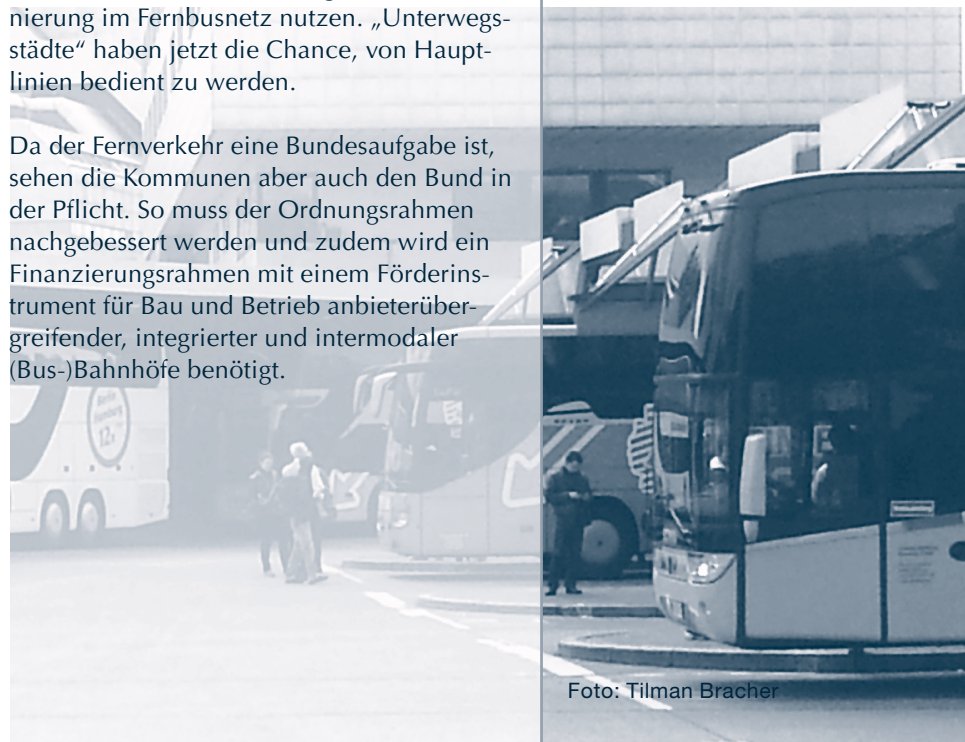


Foto: Tilman Bracher

# Smart Cities

## Ausgewählte Veröffentlichungen online:

- Wiener Stadtwerke (2011): Smart City: Begriff, Charakteristika und Beispiele, [http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at/fileadmin/user\\_upload/Downloadbereich/WSTW2011\\_Smart\\_City-Begriff\\_Charakteristika\\_und\\_Beispiele.pdf](http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at/fileadmin/user_upload/Downloadbereich/WSTW2011_Smart_City-Begriff_Charakteristika_und_Beispiele.pdf)
- B.A.U.M. (Hrsg.) (2013): Intelligent Cities. Wege zu einer nachhaltigen, effizienten und lebenswerten Stadt, <http://www.intelligent-cities.net/Downloads.html>
- Hilmar von Lojewski/Timo Munzinger: Smart Cities und das Leitbild der europäischen Stadt. In: Städtetag aktuell 9|2013, [http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/dst\\_aktuell/staedtetag\\_aktuell\\_9\\_2013.pdf](http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/dst_aktuell/staedtetag_aktuell_9_2013.pdf)
- DIN und VDE/DKE (2014): Die deutsche Normungs-Roadmap Smart City, [http://www.din.de/sixcms\\_upload/media/2896/RZ\\_RoadMap%20Smart%20City\\_A4\\_web.171524.pdf](http://www.din.de/sixcms_upload/media/2896/RZ_RoadMap%20Smart%20City_A4_web.171524.pdf)

Smart Cities gelten zunehmend als Schlüsselbegriff, wenn es um die Umschreibung zukunftsfähiger Städte geht. Dabei geht es meist um eine intelligente Vernetzung städtischer Infrastrukturen mit dem Ziel einer höheren Energie- und Ressourceneffizienz sowie einer Verbesserung von Lebensqualität auf Grundlage von Informations- und Kommunikationstechnologien. Im März 2014 fand dazu ein Seminar im Difu unter dem Titel „Smart Cities zwischen Technikeuphorie und urbaner Lebensqualität“ statt, um die aktuellen Entwicklungstendenzen näher zu betrachten.

## Methodik und Beispiele aus der Praxis

Anhand zahlreicher Praxisbeispiele wurde deutlich, dass der Begriff Smart City für eine Vielzahl sehr unterschiedlicher Stadtentwicklungsprozesse verwendet wird: Smart City Wien (Friederike Rohde), Smart City Graz (Kai-Uwe Hoffer), Smarter City Karlsruhe (Steffen Buhl), Smart Grids in Hof (Klaus-Jochen Weidner), Smart City-Leitlinie München (Klaus Illigmann), Sichten des Bundesverbandes Smart Cities und Forschungspraxis an der Bauhaus-Universität Weimar (Andrea Lück), Stadtwerke (Rainer Stock) sowie in Bezug zur Nationalen Plattform Zukunftsstadt, ein aktueller Agendaprozess zur Entwicklung einer Forschungs- und Umsetzungsagenda städtischer Transformationsprozesse (Jens Libbe). Die „Smartisierung“ einer Stadt wird von verschiedenen Akteuren wie Stadtverwaltungen, Wirtschaftsförderung, Industrie, Stadtwerken u.a. vorangetrieben. Diese Prozesse können sowohl Top-down („Chiefsache“) als auch Bottom-up („Partizipation“) getrieben sein. Wesentliche Treiber der Entwicklung sind nationale und internationale Förderprogramme (SET-Plan, Horizon 2020), politische und wirtschaftliche Führungspersonlichkeiten (z.B. Bürgermeister) und Technologieanbieter für Stadtinfrastruktur, aber auch selbstorganisierte, gemeinwohlorientierte Initiativen (z.B. Sharing-Communities). Häufig anzutreffende Hemmnisse sind Kommunikationsprobleme innerhalb der städtischen Verwaltungen, komplizierte Ausschreibungsverfahren und vor allem eine sektorale und vertikale Verwaltungsorganisation insbesondere im Infrastrukturbereich („Silobildung“). Diese erschwert die erforderlichen technologischen und institutionellen Quervernetzungen als eine wesentliche Voraussetzung für Smart City-Konzepte.

## Diskussion zur Normung von Smart Cities

Eine kontroverse Diskussion entspannte sich um aktuelle Normungsaktivitäten seitens der DIN und VDE/DKE. Hilmar von Lojewski, Vertreter des Deutschen Städtetages (DST), eröffnete die Veranstaltung mit der Sicht des DST auf das Thema. Der Verband steht dem vor allem auch von internationalen Entwicklungen und industriellen Interessen vorangetriebenen Prozess zu Normierungsverfahren zur Smart City kritisch gegenüber. Städte als Träger kommunaler Planungshoheit und der Daseinsvorsorge bekämen große Probleme, wenn kommunale Entscheidungsverfahren und Ausgabeverhalten durch Normung nachhaltig beeinflusst würden. Im Rahmen des Leitbilds der Europäischen Stadt mit dem etablierten Werkzeug Integrierter Stadtentwicklungskonzepte können Konzepte zur Smart City jedoch durchaus Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung sein. Es bedürfe aber nicht notwendigerweise einer Norm, um Städte intelligenter zu gestalten.

Dr. Andrea Fluthwedel vom Deutschen Institut für Normung e.V. (DIN) berichtete über die gemeinsamen Aktivitäten der DIN und DKE zur Normungs-Roadmap Smart Cities. Diese stünde im Einklang mit den Prinzipien einer Integrierten Stadtentwicklungsplanung. Mit der Roadmap würde ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt, mit dem Anspruch einer (technologischen) Übertragbarkeit auf andere Länder, um den Innovationvorsprung der deutschen Wirtschaft und deren Exportmöglichkeiten zu erhöhen. Die Normung wird besonders durch internationale Aktivitäten in Asien (China, Japan) vorangetrieben, daher habe man sich entschlossen, diesen Prozess in Deutschland aktiv mitgestalten zu wollen.

Christoph Stroschein, Geschäftsführer der Deutschen Gesellschaft für Systeminnovation mbH (GESI), plädierte für eine Entideologisierung der Smart City-Debatte. Entscheidend sei der Nutzen für die Bürger. Treiber der Smart City sei u.a. die Individualisierung der Gesellschaft. Stadtplanung müsse sich auf den neuen Kontext einer kommunikationsorientierten Gesellschaft einstellen, die ihre Anliegen vehementer und organisierter vortrage (Beispiel Stuttgart 21). Für die Entwicklung technischer Lösungen mit bisher unbekanntem Schnittstellen seien Normungsprozesse wichtig, um eine Kompatibilität technologischer Komponenten zu gewährleisten.

## Weitere Informationen:

Prof. Dr.-Ing.  
Michael Prytula  
Telefon: 030/39001-106  
E-Mail: [prytula@difu.de](mailto:prytula@difu.de)

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

Foto: Jens Libbe

# Kommunen für Energieeffizienz

## 19. Fachkongress der kommunalen Energiebeauftragten: Experten tagten in München

Neben den kommunalen Aktivitäten in den Bereichen Energieeinsparung und Nutzung erneuerbarer Energien stellt die Steigerung der Energieeffizienz den dritten wichtigen Baustein zum Erreichen von Klimaschutzziele und der Umsetzung der Energiewende dar. Hier bestehen in den Kommunen vielfältige Handlungsansätze und -potenziale. Genau diese standen am 7. und 8. April dieses Jahres in München im Mittelpunkt des 19. Fachkongresses der kommunalen Energiebeauftragten. Der Kongress wurde vom Difu gemeinsam mit der Landeshauptstadt München als Gastgeberstadt organisiert. Kooperationspartner waren der Arbeitskreis „Energie-management“ des Deutschen Städtetages, der Deutsche Städtetag, der Deutsche Städte- und Gemeindebund, der Deutsche Landkreistag sowie das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie. Die Teilnehmenden profitierten von einem umfangreichen Programm mit Fachvorträgen, Podiumsdiskussion, 18 verschiedenen Workshops, Abendveranstaltung und reichlich Zeit für den fachlichen Austausch. Ein begleitender „Markt der Möglichkeiten“ bot darüber hinaus Gelegenheit, sich über innovative Produkte und aktuelle Projekte zum Thema Energieeffizienz zu informieren. Den Abendempfang nutzte Oberbürgermeister Christian Ude, um die Gäste herzlich im Alten Rathaus zu begrüßen. „Es freut mich sehr, dass die Landeshauptstadt München Gastgeberin für die kommunalen Energiebeauftragten ist. Denn ein weiterer wichtiger Klimaschutz-Baustein ist für uns der Austausch und die Suche nach guten nachahmenswerten Beispielen. Ich bin sicher, dass Sie uns hier einen Koffer voller guter Ideen zurücklassen und Sie selbst mit einem ähnlichen Koffer nach Hause reisen werden.“

Nachdem die Teilnehmer unmittelbar vor dem Kongress Gelegenheit hatten, in verschiedenen Exkursionen zentrale Projekte der Landeshauptstadt München kennenzulernen, begrüßte Rosemarie Hingerl, berufsmäßige Stadträtin und Leiterin des Baureferates der Landeshauptstadt, die rund 200 Teilnehmer. Hingerl verwies darauf, dass 70 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen der öffentlichen Hand auf Kommunen entfallen. Laut Prognosen würden in wenigen Jahrzehnten bereits Dreiviertel aller Menschen weltweit in Städten leben, was bedeutet, dass damit die Herausfor-

derungen beim Klimaschutz für die Metropolen weiter steigen. München verfolge daher schon seit längerem eine umfangreiche, referatsübergreifende Klimaschutzstrategie und baue diese stetig weiter aus. Ein Schwerpunkt lagte dabei auf der kontinuierlichen Erschließung der Energie- und Kosteneinsparpotenziale stadteigener Gebäude.

Das anschließende Podiumsgespräch zum Konferenzthema leitete Joachim Lorenz, Referent für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München. Als Gesprächspartner begrüßte er Ulrich Hach vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie; Christian Gleim, 2. Vorsitzender des Arbeitskreises „Energiemanagement“ des Deutschen Städtetages; Markus Brohm vom Deutschen Landkreistag und Sarah Richter vom Deutschen Städte- und Gemeindebund. Die These, dass Energieeffizienz als Thema bisher in den Kommunen noch unterrepräsentiert sei, stieß dabei durchaus bei den Beteiligten auf Widerstand. In vielen Städten, Gemeinden und Landkreisen stehe das Thema bereits auf der Tagesordnung, sei es durch Leitlinien in der Bau- und Gebäudewirtschaft wie in München oder durch Motivationskampagnen für die Bürgerinnen und Bürger, ihren Alltag energieeffizienter zu gestalten.

Aktiv mitdiskutieren konnten die Teilnehmenden anschließend in vier Workshop-Runden, die sich in unterschiedlicher Weise mit den Themenschwerpunkten Energieeffizienz in Kommunen, Energieversorgung und erneuerbare Energien; Energie im Gebäudemanagement, Kooperation, Beratung und Öffentlichkeitsarbeit befassten.

Abschließend referierten Hans Hertle vom ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung und Dr. Andrej Jentsch von Richtvert über die Ergebnisse eines Projekts im Auftrag des Umweltbundesamtes zu lokalen Exergieströmen und ihre Nutzung.

Das Difu wird die Beiträge aller Referenten als ausführliche Text-Dokumentation veröffentlichen. Der 20. Deutsche Fachkongress der kommunalen Energiebeauftragten findet im Frühjahr 2015 in der Landeshauptstadt Hannover statt.

### Weitere Informationen:

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

Podiumsvortrag im Rahmen des 19. Deutschen Fachkongresses der kommunalen Energiebeauftragten im Festsaal des Kolpinghauses München-Zentral



Foto: Landeshauptstadt München/Referat für Gesundheit und Umwelt

# Zufußgehen als Schlüssel zu einer lebenswerten Stadt

## Weitere Informationen:

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

Dipl.-Ing. Wolfgang Aichinger  
Telefon: 030/39001-299  
E-Mail: aichinger@difu.de

Im Difu-Seminar „Zu Fuß mobil im Quartier“ im März 2014 wurde ein altes Planungsthema neu diskutiert. Zufußgehen bedeutet Basismobilität, ist auf vielfache Weise mit den Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung verbunden, mit prosperierenden Zentren, Gesundheitsförderung, sozialem Zusammenhalt im Quartier, Barrierefreiheit und mit verkehrssparsamen Siedlungsstrukturen für den langfristigen Klimaschutz. Wie also können viele einzelne Maßnahmen, Projekte und Fördermöglichkeiten zusammenwirken? Wie kann die Mobilität zu Fuß im laufenden Geschäft der Verwaltung besser unterstützt werden?

Die Fußgängerbelange sind mittlerweile im technischen Regelwerk (z.B. den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAS 06) gut verankert. Straßen sollen zur aktiven Bewegung und zum Aufenthalt mit spontanen Kontakten einladen. Die Straßenraumgestaltung soll die rücksichtsvolle Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern bei geringer Fahrgeschwindigkeit unterstützen und gerade auch aus Sicht der Verkehrssicherheit „fehler-

tolerant“ sein. Das Thema Begegnungszone tauchte beim Seminar mehrmals auf, mit aktuellen Erfahrungen aus der Schweiz und aus Österreich, aber auch mit einem ersten Konzept zur kostengünstigen Straßenumgestaltung als „Berliner Begegnungszone“, Teil der umfassenden Fußgängerstrategie des Landes Berlin.

Referenten aus München stellten Ergebnisse der Konferenz WALK21 vor – und wie die Stadt die Ergebnisse in die eigene Mobilitätsstrategie integriert. Bei dieser internationalen Leitkonferenz für das Zufußgehen und den öffentlichen Raum waren Teilnehmende aus 43 Ländern vertreten, darunter Kommunalvertreter aus 20 Ländern. Dabei wurde deutlich, dass sich rund ums Zufußgehen viel Neues entwickelt. Smartphone-Apps bis hin zur Google-Brille verändern die Perzeption des Straßenraums. Weitere Apps schaffen Transparenz über die Straßenraumqualität mit den anliegenden Angeboten und werden so die Stadtteilentwicklung und das „Place-making“ beeinflussen.

Neue Wohnstraße in Hamburg-Wilhelmsburg



Foto: Jörg Thiemann-Linden



# Herzlich willkommen Kassel im Kreis der Difu-Zuwenderstädte!

Kassel ist eine Stadt, die Tradition und Moderne, Internationalität und Urbanität miteinander zu verbinden weiß. Sie ist eine Stadt, die auch durch ihre Hochschule mit mehr als 22 000 Studierenden jung und dynamisch ist und in der innovative und erfolgreiche Unternehmen – eine Reihe davon mit Weltrang – für zukunftsfähige Arbeitsplätze sorgen.

Nach der Wiedervereinigung hat Kassel seine Chance genutzt, die sich aus der neuen Lage in der Mitte Deutschlands ergeben hat. Investitionen in Gewerbegebiete und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (ICE-Anbindung, Flughafen Kassel-Calden, A 44) haben sich bezahlt gemacht. Es ist gelungen, Kassels stolze Industriegeschichte fortzuschreiben. Kassel ist aber auch zu einer Plattform für die Energiefragen der Zukunft geworden. Nicht von ungefähr investiert die Fraunhofer-Gesellschaft 100 Mio. Euro in ein neues IWES-Institutsgebäude. Mit dem Science Park entsteht für 15 Mio. Euro – etwa zur Hälfte von der Stadt finanziert – ein Ort für Wissenschaftstransfer zwischen der Universität und regionalen Unternehmen.

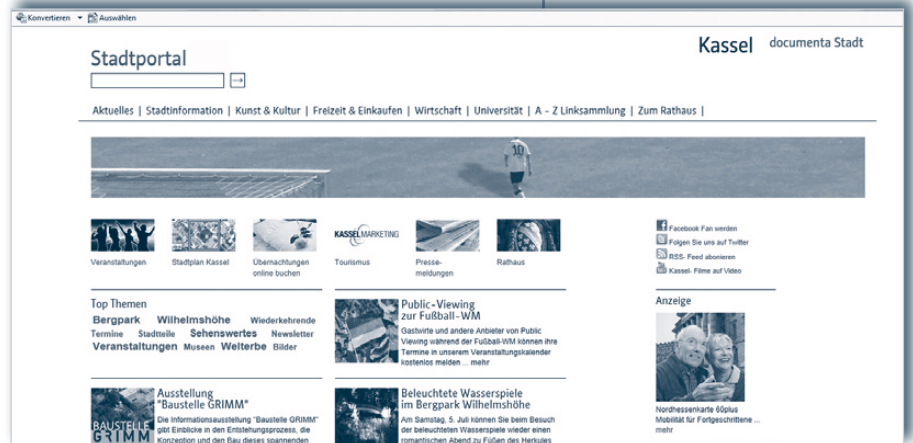
Mehrfach wurde Kassel jüngst bei Rankings als eine der dynamischsten Städte Deutschlands bewertet. Kassel zieht Menschen an, weil die Stadt ihnen Perspektiven bietet. Es gibt einen stetigen Zuwachs an Einwohnern auf jetzt mehr als 191 000. Die documenta-Stadt mit ihrem herausragenden Kunst- und Kulturangebot, einer faszinierenden Museumslandschaft und dem UNSECO-Welterbe Bergpark Wilhelmshöhe wird auch für immer mehr Touristen und Tagungsgäste attraktiv.

## Kassel nutzt die Vorteile für Difu-Zuwenderstädte

Modernes Stadtmanagement erfordert fundierte und aktuelle Kenntnisse in allen kommunalrelevanten Bereichen. Viele Städte mussten aus finanziellen Gründen die eigene Stadtforschung aufgeben. Ohne entsprechendes Hintergrundwissen ist die richtige Entscheidungsfindung jedoch erschwert – und falsche oder zu späte Entscheidungen verursachen mitunter hohe Kosten. Hier setzt die Arbeit des Instituts an: Difu-Forschungsthemen sind keine „Elfenbeinturm-Themen“.

Als Forschungsinstitut der deutschen Städte arbeitet das Difu praxisnah, berät Kommu-

nen und unterstützt ihre Fortbildung. Die vom Difu initiierten Informationsnetzwerke fördern den kommunalen Erfahrungsaus-



tausch. Difu-Forschungsergebnisse werden den Städten stets zur Verfügung gestellt, oft sind die Städte selbst als Fallstudienstädte in die Studien einbezogen. Kassel beteiligt sich aktuell mit den Themen Kommunale Bildungslandschaft und Gesundheitswesen. Über hundert Städte sowie Regional- und Planungsverbände gehören zum Kreis der „Difu-Zuwender“. Sie nutzen die praxisorientierte Arbeit, die das Difu zu allen kommunalrelevanten Themen leistet. Auch Kassel nutzt durch seinen Beitritt die Difu-Expertise für Zuwender, u.a.:

- Persönliche Beratung
- Praxisorientierte Fortbildung in Berlin bzw. vor Ort
- Die eigene Stadt als Fallstudienstadt
- Erfahrungsaustausch mit anderen Städten
- 24-Stunden-Zugang zu Difu-Datenbanken
- Zugang zu exklusiven Informationen im Difu-Extranet
- Die Difu-Neuerscheinungen kostenfrei

Last, but not least: Das Difu ist eine Solidar-einrichtung der deutschen Städte. Die Forschungstätigkeit und Mitwirkung des Instituts in vielen kommunalrelevanten Entscheidungsprozessen auf Bundesebene (z.B. Baurechtsnovellen, Gemeindesteuerreform, Ausgestaltung von großen Förderprogrammen wie z.B. Soziale Stadt) kommen allen Städten und Gemeinden zugute. Daher ist die Difu-Förderung – unabhängig vom aktuellen Nutzen für die eigene Stadt – stets eine Investition in die Lösung kommunaler Aufgaben.

**Kassel**

<http://www.kassel.de>

## Weitere Informationen:

Sybille Wenke-Thiem  
Telefon: 030/39001-209  
E-Mail: [wenke-thiem@difu.de](mailto:wenke-thiem@difu.de)

<http://www.difu.de/institut/zuwender/zuwendervorteile>

# Difu-Intern: Abschied und Neubeginn

**Wolfgang Aichinger** verlässt das Difu, da er seinen Lebensmittelpunkt künftig in London haben wird. Während seiner dreieinhalbjährigen Tätigkeit im Bereich Mobilität und Infrastruktur am Difu-Standort Berlin wirkte der Diplomingenieur der Raumplanung (TU Wien) u.a. an der Neufassung des Nationalen Radverkehrsplans mit, konzipierte und moderierte zahlreiche Seminare der Fahrradakademie und leitete eine Arbeitsgruppe zu E-Fahrzeugen im städtischen Wirtschaftsverkehr. Auch in der britischen Hauptstadt wird er sich weiterhin dem Arbeitsfeld nachhaltiger städtischer Mobilität zuwenden.



Wolfgang Aichinger  
Foto: David Ausserhofer



Marco Peters  
Foto: privat



Julius Hagelstange  
Foto: privat



Robert Riechel  
Foto: David Ausserhofer

**Julius Hagelstange** arbeitet seit März 2014 als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz am Difu-Standort in Köln. Er studierte an der Ruhr-Universität Bochum Geographie und an der TU Dortmund Raumplanung. Im Rahmen seiner Masterarbeit beschäftigte er sich mit der Erreichbarkeit im ländlich geprägten Umland. Bereits während seines Studiums arbeitete er seit 2012 als studentische Hilfskraft im Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz am Difu in Köln.

Seit April 2014 arbeitet **Marco Peters** als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Difu-Standort in Köln. Sein Studium der Geographie, Soziologie und Wirtschaftsgeographie absolvierte er an der RWTH Aachen. Anschließend war er drei Jahre als Marktforscher mit dem Schwerpunkt Geomarketing in einer Media-Agentur beschäftigt. Im Arbeitsbereich Umwelt des Difu übernimmt er zunächst ein Projekt zum Thema „Nachhaltiges Wirtschaften in Kommunen“, außerdem ist er in der Projekt-Akquise tätig und verstärkt das Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz im Bereich Öffentlichkeitsarbeit.

**Robert Riechel** ist seit Februar 2014 wissenschaftlicher Mitarbeiter im Forschungsfeld Infrastruktur und Daseinsvorsorge des Arbeitsbereichs Mobilität und Infrastruktur am Standort Berlin. Er arbeitet in der Geschäftsstelle der Nationalen Plattform Zukunftsstadt und betreut das Projekt „Transformation des städtischen Energiesystems und energetische Stadtsanierung (TransStadt)“. Robert Riechel hat in Berlin und Oxford Stadt- und Regionalplanung studiert. Danach hat er sich in mehreren Forschungsprojekten an der TU Darmstadt und der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming mit Klimaanpassung und Ressourcenschonung in der Stadt- und Regionalentwicklung beschäftigt.

# Auswahl neuer Veröffentlichungen im Difu-Inter- und -Extranet

## Online-Publikationen, Seminardokus, Vorträge

### Veröffentlichungen

#### Difu-Berichte Heft 2/2014

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

#### Jahresbericht 2013

[http://www.difu.de/sites/difu.de/files/archiv/presse/difu\\_jahresbericht\\_2013.pdf](http://www.difu.de/sites/difu.de/files/archiv/presse/difu_jahresbericht_2013.pdf)

#### Sicherheit im Wohnumfeld – Glossar

[http://www.transit-online.info/fileadmin/transit/Materialien/Berichte/transit-Glossar\\_01.pdf](http://www.transit-online.info/fileadmin/transit/Materialien/Berichte/transit-Glossar_01.pdf)

#### Intelligente und multifunktionale Infrastruktursysteme für eine zukunftsfähige Wasserversorgung und Abwasserentsorgung

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=H2LS16QG>

#### Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=AR20619P>

#### KfW-Kommunalpanel 2014

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=THKS956M>

#### Grundlagenforschung zur Baugebiets-typologie der Baunutzungsverordnung

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=ODA2WPM5>

#### Kommunaler Klimaschutz 2013

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=16UGEI4T>

### Veranstaltungsdokumentationen

#### Barrierefreier ÖPNV bis 2022

<http://www.difu.de/dokument/barrierefreier-oepnv-bis-2022-barrierefrei-aber-pleite.html>

#### Zu Fuß mobil im Quartier

<http://www.difu.de/dokument/zu-fuss-mobil-im-quartier-synergien-kommunaler.html>

#### Smart Cities

<http://www.difu.de/dokument/smart-cities-perspektiven-der-staedte-zwischen.html>

#### Stadtmarketing: Kontinuität oder Neuorientierung?

<http://www.difu.de/dokument/stadtmarketing-kontinuitaet-oder-neuorientierung.html>

#### Fernbusterminals als kommunale Aufgabe

<http://www.difu.de/dokument/fernbus-terminals-als-kommunale-aufgabe.html>

#### Gesund älter werden in der Stadt

<http://www.difu.de/dokument/gesund-aelter-werden-in-der-stadt-kommunale.html>

### Vorträge

#### Pedelecs: Was rollt auf Kommunen zu?

Von Martina Hertel  
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2014-05-20/pedelecs-was-rollt-auf-die-kommunen-zu.html>

#### Urbane Sicherheit

Von Holger Floeting  
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2014-05-08/urbane-sicherheit.html>

#### Orientierung für kommunale Planung und Steuerung

Von Jens Libbe  
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2014-03-26/orientierung-fuer-kommunale-planung-und-steuerung.html>

#### Stadt der Zukunft – auf dem Weg zur CO<sub>2</sub>-Neutralität und mehr Energieeffizienz

Von Stefan Beckmann  
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2014-03-26/stadt-der-zukunft-auf-dem-weg-zur-co2-neutralitaet-und-mehr.html>

#### Energie- und Klimaschutzmanagement in Kommunen

Von Franziska Wittkötter  
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2014-03-11/energie-und-klimaschutzmanagement-in-kommunen.html>

#### Verkehr 2050: Wie werden sich Mobilität und Verkehr langfristig entwickeln?

Von Jörg Thiemann-Linden, Jürgen Gies und Tilman Bracher  
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2014-02-20/verkehr-2050-wie-werden-sich-mobilitaet-und-verkehr.html>

#### Parkraummanagement in Berlin und anderen europäischen Städten

Von Michael Prytula und Jens Libbe  
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2014-02-19/parkraummanagement-in-berlin-und-anderen-europaeischen.html>



### Infos im Difu-Extranet

Im Difu-Extranet sind Vorträge, Seminardokumentationen und -berichte, Veröffentlichungen und viele weitere kommunalbezogene Informationen zu finden. Über die Difu-Homepage gelangen Zuwender an diese exklusiven Informationen über die Rubriken „Publikationen“ bzw. „Extranet“.

Ausschließlich Rat und Verwaltung aus Difu-Zuwenderstädten bzw. -Verbänden haben kostenfreien Zugang zum Difu-Extranet: [www.difu.de/extranet/](http://www.difu.de/extranet/)

Übersicht der Difu-Zuwender: <http://www.difu.de/institut/zuwender>

### Weitere Informationen:

Susanne Plagemann, M.A.  
Telefon: 030/39001-274  
E-Mail: [plagemann@difu.de](mailto:plagemann@difu.de)



### Das Difu auf Facebook

Die Neuigkeiten aus dem Difu gibt es auch auf Facebook. Die Seite ist öffentlich zugänglich, auch ohne eigenen Facebook-Account. Registrierte Facebook-Nutzer, die den „Gefällt mir“-Button auf der Difu-Facebook-Seite anklicken, erhalten zeitgleich mit der Veröffentlichung aktuelle Infos aus dem Difu auf ihre Facebook-Neuigkeitenseite gepostet.

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

### Weitere Informationen:

Sybille Wenke-Thiem  
Telefon: 030/39001-209  
E-Mail: [wenke-thiem@difu.de](mailto:wenke-thiem@difu.de)



Foto: Doris Reichel

## Difu aktiv-Ticker – Auswahl

**Wulf-Holger Arndt** referierte am 19.3. in Weimar auf dem „14. Betriebswirtschaftlichen Symposium Bau Workshop „Brücken“ (Organisatoren u.a. Bauhaus-Uni Weimar, Bundesverband PPP, Hochtief, KfW, Eurovia, Vinci, SKE, BAM Deutschland AG) zur Abschätzung des Ersatzbedarfs von Straßenbrücken in kommunaler Baulastträgerschaft.

**Dr. Elke Becker** hielt am 10.4. im Rahmen des internationalen Forschungsseminars „Governance-Strukturen und Metropolregionen“ an der HU Berlin einen Vortrag zum Thema „Beteiligung und Zivilgesellschaft in Metropolregionen“.

**Dr. Stephanie Bock** referierte am 1.4. in Düsseldorf in der Sitzung des Ausschusses für die Gleichstellung von Frauen und Männern zum Thema „Gender Mainstreaming in der kommunalen Stadtentwicklung“.

**Tilman Bracher** hielt im Rahmen des Akademitages der acatech am 3.4. im Porsche-Museum in Stuttgart einen Vortrag zu „Bike Sharing – Pedelecs & Co“.

**Dr. Holger Floeting** wurde zum Mitglied des Fachbeirats „Regionales Entwicklungskonzept“ der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart berufen. Am 8.5. hielt er auf dem 2. Innovationsforum „Zivile Sicherheit“ des BMBF in Berlin den Vortrag „Urbane Sicherheit: Rahmenbedingungen – Forschungsthemen – Herausforderungen“.

**Dr. Thomas Franke** hielt auf der Veranstaltung „15 Jahre Soziale Stadt im Saarland – eine Bilanz“ am 1.4. in Saarbrücken einen Vortrag zum Thema „Soziale Stadt – Investitionen im Quartier. Das Programm aus Sicht der Bundestransferstelle“.

**Jens Libbe** hielt am 6.2. auf dem Forum für internationale Zusammenarbeit und nachhaltige Entwicklung (Veranstalter Studienstiftung des deutschen Volkes und GIZ) einen Vortrag zum Thema „Rekommunalisierung: Trend & Chance?“

Am 30.4. wurde Difu-Institutsleiter **Martin zur Nedden** zum Honorarprofessor für Stadtentwicklung und Regionalplanung der Fakultät Architektur und Sozialwissenschaften an der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur Leipzig berufen. Am 2.5. berief Bundesumweltministerin Dr. Barbara Hendricks **Prof. Dipl.-Ing. Martin zur Nedden** für fünf Jahre zum Mitglied des Kuratoriums der

Deutschen Bundesstiftung Umwelt. Am 11.3. referierte zur Nedden in Berlin bei der vom Deutschen Städtetag ausgerichteten Sitzung der Oberbürgermeister der ostdeutschen Städte zum Thema „Die Rolle der Städte in den neuen Bundesländern“. Am 27.3. moderierte er die von der Königlich-Dänischen Botschaft Berlin durchgeführte Veranstaltung „Radverkehr als Standortvorteil – deutsch-dänische Perspektiven“ und hielt am 9.4. in Hannover auf der vom Kommunalsymposium der Robotation Academy durchgeführten Tagung „Leben in zukunftsfähigen Kommunen“ den Vortrag „Demographischer Wandel als Herausforderung und Chance“. Am 23.4. referierte er in Wien auf der Tagung „Wien wächst“, veranstaltet von der Arbeiterkammer Wien, zu „Konsequenzen des Bevölkerungswachstums“. Darüber hinaus hielt zur Nedden am 28.4. in Berlin auf der Fachtagung „Städtebau und Handel: Auswirkungen von Innenentwicklungen, Onlinehandel und Demografie“ des Instituts für Städtebau München/Berlin den Vortrag „Handel in der Stadt der Zukunft – Entwicklung der Innenstädte, Revitalisierung und Umnutzung, Leerstandsmanagement u.a.“.

**Dr. Bettina Reimann** moderierte am 14.3. auf dem Kongress „Armut und Gesundheit“ in Berlin einen Workshop zur „Kompetenz- und Strukturentwicklung als Strategie für die Verstetigung settingbezogener Interventionen in der Gesundheitsförderung und Prävention“.

Am 29.3. hielt **Cornelia Rösler** in Bonn auf der Konferenz der Bundes-SGK „Kommunen in der Energiewende“ im Forum „Steigerung der Energieeffizienz in städtischen Quartieren“ einen Vortrag zu „Klimaschutz im Quartier – Beispiele und Fördermöglichkeiten“.

**Antje Seidel-Schulze** stellte am 10./11.3. in Bonn im IRB-BBSR-Workshop „Weiterentwicklung von Indikatoren zur kleinräumigen Stadtbeobachtung“ Methoden der kleinräumigen Messung von Gentrifizierung vor.

**Daniel Willeke** hielt auf dem 4. Kongress „Energieautonome Kommunen“, der am 2./3.4. in Freiburg stattfand, einen Vortrag u.a. über die Kommunalrichtlinie des BMUB.

**Franziska Wittkötter** trug am 11.3. in Siegen im Rahmen des „Bundestreffen Gebäudewirtschaft“ der KGSt zum Thema „Energie- und Klimaschutzmanagement in Kommunen – Konzepte, Projekte, Fördermöglichkeiten“ vor.

# Mediennachlese – Auswahl

„[...] Ich bin mir sicher: Eine Infrastruktur-offensive ist überfällig, das Zeitfenster dafür ist offen. Von entsprechenden Investitionen profitieren alle, die Menschen, unsere Kinder, die Wirtschaft und nicht zuletzt die Politiker, die mutig richtige Weichen stellen. – „Mehr Investitionen in Infrastruktur!“, Gastkommentar von Dr. Busso Grabow, **Deutsche Handwerks Zeitung, 15.5.2014** (Link: [http://www.deutsche-handwerks-zeitung.de/mehr-investitionen-in-infrastruktur/150/3091/236075](http://www.deutsche-handwerks-zeitung.de/mehr-investitionen-in-infrastruktur/))

[...] L'objectif sous-jacent de Gesobau: mener à bien la rénovation des tours sans contraindre les familles les plus modestes à plier bagage. Un défi, alors qu'«une rénovation énergétique a habituellement le désavantage de faire grimper les loyers», rappelle Ricarda Pätzold, chercheuse à l'Institut allemand d'urbanisme (Difu) à Berlin. Avec un relèvement moyen des loyers de 10 centimes par mois, soit de 1,3%, Gesobau parle d'une «modernisation presque neutre». [...] Pari réussi? «C'est difficile, estime Ricarda Pätzold du Difu, car personne ne s'y rend pour aller voir par soi-même. La plupart des gens en parlent, connaissent les silhouettes des tours de loin, mais n'y ont jamais mis les pieds.» **La Tribune, 8.5.2014**

Am 7. und 8. April fand in München der 19. Deutsche Fachkongress der kommunalen Energiebeauftragten statt. Ca. 200 Vertreter von Städten und Gemeinden waren der Einladung des Deutschen Instituts für Urbanistik (DifU) gefolgt. In diversen Workshops erfordern sie Einzelheiten über Klimaschutzprogramme zum Beispiel in München, Stuttgart und Freiburg. Daneben ging es um so konkrete Themen wie steuerliche Aspekte bei der kommunalen Eigennutzung von PV-Strom, Sanierung der Straßenbeleuchtung mit LED und Elektromobilität in der Verwaltung. [...] **Sonne Wind & Wärme, 6.5.2014**

[...] Wie werden sich Verkehr und Mobilität bis zum Jahr 2050 verändern? Darüber diskutierten am 12. März in Berlin Experten im Difu-Dialog am Deutschen Institut für Urbanistik. [...] Großstädte und ihre Einzugsgebiete werden deutlich andere Mobilitätskonzepte entwickeln als der ländliche Raum. Jürgen Gies beschäftigt sich am Difu mit Mobilität und Infrastruktur mit Schwerpunkt ÖPNV. Er betonte, dass der Pendlerverkehr um größere Städte zunehmen und einen Ausbau des ÖPNV notwendig machen wird. [...] **Garten + Landschaft, 1.5.2014**

[...] Die mobile Gesellschaft ist, zumindest in den Großstädten, ohnehin auf neuen Wegen: Anfang 2014 waren 757 000 Teilnehmer bei den etwa 150 deutschen Carsharing-Anbietern registriert, was im Vergleich zum Vorjahr einen Zuwachs von 67,1 Prozent entspricht, meldete der Bundesverband Carsharing. „Carsharing ist ein sinnvolles Mobilitätsangebot aus ökologischer und ökonomischer Sicht. Nur durch die intelligente Verknüpfung verschiedener Fortbewegungsarten wird es auch in Zukunft gelingen, Mobilität für alle zu gewährleisten. Der täglich mehrmalige Wechsel zwischen Zufußgehen, Radfahren, ÖPNV-Nutzung, Carsharing und eigenem Pkw wird für viele Menschen künftig zur Normalität gehören“, sagt Martin zur Nedden, Leiter des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) in Berlin. **Süddeutsche Zeitung, 25.4.2014**

[...] Das versucht die Berliner Senatsverwaltung nun im Rahmen des Projekts Pedelec-Korridor. Arbeitgeber entlang der Strecke zwischen Berlin-Steglitz und dem Speckgürtel im Südwesten können für ihre Mitarbeiter in den kommenden Monaten bis zu 120 Pedelecs ordern. Der Zeitraum sei absichtlich so gewählt, sagt Martina Hertel vom Deutschen Institut für Urbanistik, das am Projekt beteiligt ist. Nur so würden die Fahrer einen realistischen Eindruck erhalten, ob und wie sie das Pedelec für ihre Alltagswege nutzen. [...] **Zeit Online, 14.4.2014**

[...] So ist das mit der Nachverdichtung. Des einen Freud, des anderen Leid. Christa Böhme kennt diese Probleme nur zu genau. Für das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) forscht sie derzeit an einem Projekt zu dem Thema. Dabei geht es um neue Strategien für Kommunen im Spannungsfeld von Städtebau, Freiraumplanung und Naturschutz. „Besonders in verdichteten Ballungsräumen ist urbanes Grün von hoher Bedeutung für die wohnortnahe Erholung der Menschen und hat wichtige ökologische Funktionen“, sagt Böhme. Nachverdichtung oder doppelte Innenentwicklung, wie es die Forscherin nennt, bedeute für sie „Flächenreserven im Siedlungsbestand nicht nur baulich, sondern auch mit Blick auf urbanes Grün zu entwickeln“. Die Studie des Berliner Instituts läuft noch bis April 2015. Am Ende sollen Kommunen aus den Ergebnissen lernen, wie Stadtentwicklung künftig Ökologie und Soziales stärker verbindet. [...] **Südkurier, 12.4.2014**



## Berichte

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

## Herausgeber

Deutsches Institut für Urbanistik  
Zimmerstraße 15, 10969 Berlin

## Redaktion

Hannah Rein (Praktikantin)  
Cornelia Schmidt (Red.-Assist.)  
Sabine Wede (studentische Mitarbeiterin)  
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](mailto:vertrieb@difu.de)  
Telefon: 030/39001-253

## Redaktionskontakt und Berichte-Verteiler

Difu-Pressestelle  
Telefon: 030/39001-208/-209  
Telefax: 030/39001-130  
E-Mail: [presse@difu.de](mailto:presse@difu.de)

## Difu online:

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

## Jahrgang/Erscheinungsweise

Jahrgang 40/vierteljährlich  
Stand: 5. Juni 2014

## ISSN

ISSN 1439-6343

## Lesbarkeit

Nur zur einfacheren Lesbarkeit und aufgrund des wenigen verfügbaren Platzes verzichten wir darauf, 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](mailto:presse@difu.de) oder per Post, s.o.

Eine der ersten Veranstaltungen innerhalb der Berliner Stiftungswoche 2014 galt der Selbstreflexion: Was können Stiftungen und Bürgerengagement im Bereich der Stadtentwicklung bewirken und was nicht? Darüber diskutierte am 1. April eine Expertenrunde in den Räumen des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU). [...] Regionalplanerin Elke Becker vom DIFU hatte vor einigen Jahren im Auftrag des Bundesbauministeriums untersucht, wie die Zusammenarbeit von behördlichen Stadtplanern mit öffentlich-hoheitlichem Auftrag und den Bürgern funktioniert. Zwei Befunde sind von Bedeutung. Es gibt auf beiden Seiten unterschiedliche Handlungslogiken, die zu unterschiedlichen Bewertungen des gleichen Sachverhaltes führen können. Hinzu kommt das Informationsdefizit: „Es passiert ganz viel, aber viele bekommen es gar nicht mit“. [...] **InnoMonitor, 4.4.2014**

[...] „Die Menschen muss man nicht groß überzeugen. Alles, was sie brauchen, um mehr Rad zu fahren, ist eine funktionierende Infrastruktur“, [...] Mobilitätsforscher Jörg Thiemann-Linden vom Deutschen Institut für Urbanistik (difu) bestätigt das. „Manche Uferpromenaden im Rheinland sind schon darauf angelegt, dass man schnell mit dem Rad vorankommt. Dort fahren viele Menschen bereits längere Strecken mit dem Rad zur Arbeit“, sagt Thiemann-Linden. [...] Und es tut sich etwas. Vor allem in Nordrhein-Westfalen. Im Ruhrgebiet entsteht der Rad-schnellweg Ruhr, kurz RSI. Er gilt bundesweit als Pilotprojekt. Geplant ist eine 100 Kilometer lange Strecke mit durchgängig hohen Qualitätsstandards wie eine breite eigene Fahrbahn, eine möglichst steigungsarme und kreuzungsfreie Wegführung nahe den Innenstädten, grüne Welle für Radfahrer, gute Beleuchtung und Winterdienst. [...] **fairkehr, 1.4.2014**

„[...] Der Punkt ist aber, dass wir gerade unter heutigen Verhältnissen, wenn wir etwa den Themenkomplex der nachhaltigen Entwicklung betrachten, eine gezielte Strategie brauchen, die dann gezielt umgesetzt werden muss, um eine auch unter ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekten ausgewogene Stadtentwicklung zu sichern. Es muss jemand die konkurrierenden Interessen abwägen und dafür sorgen, dass eben keine unzutraglichen Konflikte entstehen. Dazu braucht es eine gezielte Stadtentwicklung, eine entscheidungsfreudige Stadtpolitik, eine qualifizierte Verwaltung – und eine intensive Einbindung der Bürgerinnen und Bürger. [...] aus: Wachstumsschmerzen?, Interview mit Difu-Institutsdirektor Martin zur Nedden, **Wiener Zeitung, 24.4.2014**

[...] Ein nachahmenswertes Beispiel ist das Projekt des Monats März des Service & Kompetenz Zentrum Kommunaler Klimaschutz, das am Deutschen Institut für Urbanistik angesiedelt ist: Die Hansestadt Salzwedel hat die bisher wenig effektive Lüftungsanlage in der städtischen Schwimmhalle mit Förderung durch das Bundesumweltministerium ersetzt. Das neue System führt nun bis zu 80 Prozent der Abluftwärme in den Wärmekreislauf zurück – mit gleich mehrfachem Nutzen für die Stadt. [...] **rathausconsult, 15.3.2014**

[...] Dafür wurden deutlich mehr Parkscheine verkauft als prognostiziert. [...] Zudem ist die Zahl der parkenden Autos in der neuen Parkzone um fast zwanzig Prozent zurückgegangen. Tilman Bracher, Forscher am Deutschen Institut für Urbanistik, bestätigt diese Tendenz. „Wo das Parken kostenpflichtig wird, geht der Verkehr um bis zu dreißig Prozent zurück“, sagt er. Aus seiner Sicht ist es auch politisch geboten, in der Innenstadt Parkgebühren zu erheben: „Es handelt sich bei Parkplätzen um knappen öffentlichen Raum, und mit dem muss verantwortungsvoll umgegangen werden.“ **Berliner Zeitung, 12.3.2014**

[...] Die rund 67.000 Straßenbrücken, für die die Kommunen zuständig sind, befinden sich häufig in schlechtem oder gerade noch ausreichendem baulichen Zustand. Nach dieser Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) müssen viele dieser Brücken bis zum Jahr 2030 entweder saniert oder sogar komplett neu gebaut werden. Die dafür notwendigen Investitionsmittel für den Ersatz von Brücken belaufen sich auf rund elf Milliarden Euro bis 2030, hinzu kommen – grob geschätzt – noch etwa fünf bis sechs Milliarden Euro für den Ersatz von Brückenteilen. [...] **Kommunalpolitische Blätter, 5.3.2014**

757.000 Deutsche haben sich bereits als Nutzer eines Carsharing-Anbieters registriert – rund zwei Drittel mehr als im Vorjahr, teil[te] der Bundesverband Carsharing mit. Der große Zuwachs geht vor allem auf Autos zurück, die in Großstädten am Straßenrand parken und sich mit einem Smartphone orten und reservieren lassen. Diese Dynamik werde sich fortsetzen, sagte Martin zur Nedden vom Deutschen Institut für Urbanistik. Carsharing sei aber nur ein Baustein. Die Zukunft nachhaltiger Verkehrsplanung in Städten gehöre dem flexiblen Wechsel bei der Mobilität: zu Fuß, per Rad, mit Bus und Bahn – und auch mit dem Auto. Die Zuwachsraten beim „geteilten Auto“ sind beachtlich. [...] **dpa, 27.2.2014**

**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.

**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: \_\_\_\_\_

**Bitte nehmen Sie mich in Ihren E-Mail-Newsletter auf** (erscheint kostenfrei alle ein bis zwei Monate und enthält Links zu neuen Inhalten im Difu-Webangebot).

**Difu-Impulse****\_\_ Expl. Generationengerecht und handlungsfähig bei leistungsfähiger Infrastruktur**

Ansatzpunkte für eine nachhaltige Finanzplanung im Konzern Stadt – Das Beispiel der Stadt Köln  
Ergebnisse einer Vorstudie  
Von Stefan Schneider, C.-A. Goerl und Michael Thöne  
Bd. 3/2014. 54 S., Schutzgebühr 15,- Euro  
ISBN 978-3-88118-531-8

**\_\_ Expl. Zukunftsfähige Energiekonzepte in Kommunen**

Dokumentation des Fachkongresses der kommunalen Energiebeauftragten am 22./23. April 2013 in Mannheim  
Cornelia Rösler (Hrsg.)  
Bd. 2/2014. 210 S., Schutzgebühr 23,- Euro  
ISBN 978-3-88118-530-1

**\_\_ Expl. Beteiligungsprozesse – unterschätztes Potenzial in der Verkehrsplanung**

Dokumentation der Fachtagung „Kommunal mobil“ am 26./27. September 2013 in Dessau-Roßlau  
Jürgen Gies und Martina Hertel (Hrsg.)  
Bd. 1/2014. 146 S., Schutzgebühr 18,- Euro  
ISBN 978-3-88118-528-8

**\_\_ Expl. Kommunale Straßenbrücken – Zustand und Erneuerungsbedarf**

Von Wulf-Holger Arndt u.a.  
Bd. 6/2013. 140 S., Schutzgebühr 18,- Euro  
ISBN 978-3-88118-527-1

**\_\_ Expl. Wirtschaftsflächen der Zukunft**

Flächenentwicklung für wissensintensive Unternehmen.  
Fachtagungsdoku, Daniel Zwicker-Schwarm (Hrsg.)  
Bd. 5/2013. 140 S., Schutzgebühr 18,- Euro  
ISBN 978-3-88118-525-7

**\_\_ Expl. Jetzt auch noch resilient?**

Anforderungen an die Krisenfestigkeit der Städte  
Klaus J. Beckmann (Hrsg.)  
Bd. 4/2013. 82 S., Schutzgebühr 15,- Euro  
ISBN 978-3-88118-520-2

**\_\_ Expl. Altengerechter Umbau der Infrastruktur: Investitionsbedarf der Städte und Gemeinden**

Von Marion Eberlein und Anne Klein-Hitpaß  
Bd. 6/2012. 108 S., Schutzgebühr 18,- Euro  
ISBN 978-3-88118-514-1

**Difu-Papers (für Difu-Zuwender auch als PDF)****\_\_ Expl. Finanzierung des ÖPNV durch Beiträge**

Ist das Beitragsmodell eine Handlungsoption zur Finanzierung eines attraktiven ÖPNV-Betriebs?

Von Tilman Bracher, Jürgen Gies, Irene Schlünder unter Mitarbeit von Thomas Warnecke und Klaus J. Beckmann  
2013. 32 S., Schutzgebühr 5,- Euro

**\_\_ Expl. Räumliche Implikationen der Energiewende**

Positionspapier  
Von Klaus J. Beckmann u.a.  
2013. 20 S., Schutzgebühr 5,- Euro,  
Download: <http://www.difu.de/publikationen/2013/raeumliche-implikationen-der-energiewende.html>

**Aktuelle Beiträge zur Kinder- und Jugendhilfe****\_\_ Expl. Chancen für Kinder – Anforderungen an zukunftsfähige Hilfen zur Erziehung**

**NEU**  
AGFJ im Difu (Hrsg.)  
2014. Bd. 92. 168 S., 19,- Euro, ISBN 978-3-931418-99-1

**\_\_ Expl. Haftungsrisiko Kinderschutz – Blockade oder Motor?**

Doku der Fachtagung am 10./11. Oktober 2013  
AGFJ im Difu (Hrsg.)  
2014. Bd. 91. 198 S., 19,- Euro, ISBN 978-3-931418-98-4

**Edition Difu – Stadt Forschung Praxis****\_\_ Expl. Urbane Sicherheit**

**NEU**  
Rahmenbedingungen – Praxisbeispiele – Internationale Erfahrungen  
Holger Floeting (Hrsg.)  
Edition Difu – Stadt Forschung Praxis  
2014. Bd. 14. Ca. 300 S., zahlreiche Abbildungen  
Ca. 35,- Euro, ISBN 978-3-88118-534-9, in Vorbereitung, erscheint im Herbst 2014

**\_\_ Expl. Orientierungen für kommunale Planung und Steuerung – Ein Handlungsleitfaden**

Jens Libbe unter Mitarbeit von Klaus J. Beckmann (im Auftrag der Wüstenrot Stiftung)  
2014. Bd. 13. 212 S., 29,- Euro  
ISBN 978-3-88118-529-5

**\_\_ Expl. Städtebauliche Verträge – Ein Handbuch**

Vierte, aktualisierte und erweiterte Auflage.  
Mit Berücksichtigung der BauGB-Novelle 2013  
Von A. Bunzel, D. Coulmas und G. Schmidt-Eichstaedt  
2013. Bd. 12. 466 S., 39,- Euro  
ISBN 978-3-88118-508-0

**\_\_ Expl. Nicht weniger unterwegs – sondern intelligenter?**

Neue Mobilitätskonzepte  
Klaus J. Beckmann und Anne Klein-Hitpaß (Hrsg.)  
2013. Bd. 11. 320 S., zahlreiche Abbildungen,  
39,- Euro, ISBN 978-3-88118-521-9

**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.

**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: 

**Bitte nehmen Sie mich in Ihren E-Mail-Newsletter auf** (erscheint kostenfrei alle ein bis zwei Monate und enthält Links zu neuen Inhalten im Difu-Webangebot).

**Difu-Arbeitshilfen****\_\_ Expl. Die Satzungen nach dem Baugesetzbuch**

3. Auflage unter Berücksichtigung des Innenentwicklungsgesetzes 2013  
A. Bunzel (Hrsg.), von A. Strunz, M.-L. Wallraven-Lindl  
2013. 172 S., zahlreiche Satzungsmuster, 29,- Euro  
ISBN 978-3-88118-526-4

**\_\_ Expl. Das Bebauungsplanverfahren nach dem BauGB 2007**

Muster, Tipps und Hinweise  
Von Marie-Luis Wallraven-Lindl, Anton Strunz, Monika Geiß  
2011. 2., aktualisierte Auflage, 224 S., 35,- Euro  
ISBN 978-3-88118-498-4

**\_\_ Expl. Städtebauliche Gebote nach dem Baugesetzbuch**

A. Bunzel (Hrsg.), von M.-L. Wallraven-Lindl, A. Strunz  
2010. 188 S., 30,- Euro, ISBN 978-3-88118-486-1

**Sonderveröffentlichungen** (teilweise auch/nur als Download)**\_\_ Expl. Radverkehr in Deutschland**

**NEU**  
Zahlen, Daten, Fakten  
Von T. Bracher, M. Hertel, E. Lohmann (i.A. des BMVI)  
2014. Ca. 40 S., vierfarbig, zahlreiche Abbildungen,  
kostenlos, in Vorbereitung  
Download nach Erscheinen unter [www.difu.de/publikationen](http://www.difu.de/publikationen)

**\_\_ Expl. Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum**

**NEU**  
Expertise „Instrumente zur Erhaltung und Schaffung von Umweltgerechtigkeit“  
Von Christa Böhme und Arno Bunzel  
2014. 102 S.  
Download: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=AR20619P>

**\_\_ Expl. KfW-Kommunalpanel 2014**

**NEU**  
Von Busso Grabow und Stefan Schneider,  
hrsg. von der KfW Bankengruppe  
2014. 98 S.  
Download: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=THKS956M>

**\_\_ Expl. Grundlagenforschung zur Baugebietstypologie der Baunutzungsverordnung**

**NEU**  
Von Arno Bunzel, Franciska Frölich v. Bodelschwingh,  
Wolf-Christian Strauss, im Auftrag des BMVBS  
2014. 140 S. (Berichtsteil), 96 S. (Anhänge)  
Download: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=ODA2WPM5>

**\_\_ Expl. Kommunaler Klimaschutz 2013**

Wettbewerb. Die Preisträger und ihre Projekte  
Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz beim Deutschen Institut für Urbanistik (Hrsg.)  
2014. 116 S., zahlreiche Fotos und Abb., kostenlos  
Download: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=16UGEI4T>

**\_\_ Expl. Klimaschutz & Soziales**

Kommunale Ansätze für einen sozialverträglichen Klimaschutz, Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz beim Deutschen Institut für Urbanistik (Hrsg.)  
2014. 72 S., kostenlos  
Download: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=N1238V6P>

**Elektromobilität in der Stadt- und Verkehrsplanung**

Praxiserfahrungen aus den Modellregionen und weitere Wissensbedarfe  
Von Anne Klein-Hitpaß u.a., Hrsg. BMVI  
2014. 92 S., vierfarbig, zahlreiche Fotos und Übersichten  
Download: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=I13F85D9>

**Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen: strategische und rechtliche Fragen**

Eine Handreichung  
Von Thomas Warnecke, Hrsg. BMVI  
2014. 28 S., vierfarbig, ausführliches Praxisbeispiel  
Download: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=2HSI681F>

**\_\_ Expl. Urbane Räume in Bewegung**

Geschichte, Situation und Perspektive von Stadt  
Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.)  
2013. 420 S., farbig, zahlreiche Abbildungen,  
39,- Euro, ISBN 978-3-88118-522-6

**\_\_ Expl. Klimaschutz & Mobilität**

Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung  
Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz beim Deutschen Institut für Urbanistik (Hrsg.)  
2013. 126 S., kostenlos  
Download: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=D0K3N5PJ>

**\_\_ Expl. Auf dem Weg zu einer kommunalen Beteiligungskultur: Bausteine, Merkposten und Prüffragen**

Von Stephanie Bock, Bettina Reimann und Klaus J. Beckmann  
2013. 100 S., teilweise farbig, 19,- Euro  
ISBN 978-3-88118-524-0

**Zeitschriften****\_\_ Expl. Informationen zur modernen Stadtgeschichte**

**NEU**  
IMS, Halbjahresschrift, Heft 1/2014  
Die Reform der Großstadt  
176 S., Einzelheft 12,- Euro  
Jahresabo (zwei Hefte) 19,- Euro

**\_\_ Expl. Informationen zur modernen Stadtgeschichte**

IMS, Halbjahresschrift, Heft 2/2013:  
Stadt, Raum und Gewalt  
132 S., Einzelheft 12,- Euro  
Jahresabo (zwei Hefte) 19,- Euro