

Berichte



2014

Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Standpunkte des Difu

3

Deutsches Institut für Urbanistik

	Standpunkt		Veranstaltungen und Fortbildung
2	Sichere und lebendige Stadtquartiere sind kein Gegensatz!	12	Difu-Fortbildungsprogramm 2015
	Forschungsergebnisse und Veröffentlichungen	14	Wettbewerb „Kommunaler Klimaschutz 2014“
4	Steuerung des großflächigen Einzelhandels	16	Ansprechpartnertreffen 2014 in Berlin
5	Elektromobilität: Innovationen im städtischen Wirtschaftsverkehr	17	Kommunale Strategien der Wohnraumversorgung
6	Difu-Gutachten Umweltverträglicher Verkehr 2050	18	Qualitätsentwicklung in der Kinder- und Jugendhilfe
7	Klimaschutz inklusive: Was bietet die Kommunalrichtlinie 2015/2016?	19	Umsetzung von Maßnahmen des Klimaschutzes im Städtebau
8	Klimaschutz und Beschaffung: Potenziale und Handlungsoptionen	20	Barrierefreier ÖPNV bis 2022 – barrierefrei, aber pleite?
9	Mobilfunksendeanlagen: Weniger Neubau, mehr Erweiterungen	21	Standortfaktor Stadt – Verhältnis von Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung
	Neue Projekte		Weitere Rubriken
10	KfW-Kommunalpanel 2015–2018: Difu-Umfrage zu Kommunal финанzen	22	Difu intern: Abschied und Neubeginn
10	Parkraummanagement neu gedacht	23	Auswahl neuer Veröffentlichungen im Difu-Inter- und -Extranet
11	Planspiel Lärmaktionsplanung mit fünf Kommunen	24	Difu aktiv-Ticker – Auswahl
11	eLearning-Angebot der Fahrradakademie am Difu	25	Mediennachlese – Auswahl
			Impressum
		27	Bestellschein

Sichere und lebendige Stadtquartiere sind kein Gegensatz!

Investitionen in Prävention tragen dazu bei



Dr. Holger Floeting
Foto: David Ausserhofer

Sicherheit ist ein Teil der Lebensqualität von Städten und damit auch ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Ob als Maßstab der Qualität des „Lebensraumes Stadt“, als Standortfaktor bei der Ansiedlung von Unternehmen oder als Kriterium für die touristische Attraktivität von Städten: Sicherheit spielt immer eine Rolle. Stadtgestaltung und soziale Stadtentwicklung können die Sicherheit und die subjektive Wahrnehmung von Sicherheit beeinflussen (Schubert 2005). Dabei sind Sicherheit und Ordnung in der Stadt und der oft fließende Übergang zwischen beidem kontrovers diskutierte Themen.

Gefährdungen der Ordnung und Sicherheit in Städten werden oft im Zusammenhang mit schwierigen sozialen und ökonomischen Entwicklungen der Quartiere wahrgenommen, ohne dass man daraus einfache kausale Zusammenhänge ableiten könnte. Dennoch besteht die Gefahr der Stigmatisierung von Stadtteilen, die basierend auf den entsprechenden Problemdarstellungen beispielsweise als förderungswürdig angesehen werden. Die unterschiedlichen aus sozialen und ökonomischen Herausforderungen resultierenden Problemstellungen werden häufig unter dem Begriff „überforderte Nachbarschaften“ zusammengefasst. Dieser Begriff verweist einerseits zu Recht darauf, dass mit bestimmten sozialen wie ökonomischen Problemen auf Quartiersebene nur umgegangen werden kann, wenn die strukturellen Voraussetzungen dafür bestehen: Bestimmte Probleme überfordern die Nachbarschaft. Andererseits kann der Begriff auch mit einer Stigmatisierung bestimmter Nachbarschaften verbunden sein: Bestimmte Nachbarschaften sind überfordert.

Das Dilemma zwischen der Notwendigkeit, Förderung zu begründen und langfristig damit unter Umständen Stigmatisierung zu betreiben, ist in der Kommunalpraxis bekannt. In den Worten eines Stadtplaners, den wir im Rahmen eines Projekts zur Sicherheit im Stadtquartier interviewt haben, zeigt sich dieses Dilemma deutlich: „Zum Beispiel ‚sozialer Brennpunkt‘: Was bringt es, wenn ich sage, der Ort ist ein sozialer Brennpunkt. [...] Ich glaube, da macht man manchmal mehr kaputt, gerade wenn es in der Zeitung steht. Es ist etwas anderes, wenn man Förder-

konzepte beantragt. Da muss man die Sprachregelungen entsprechend ändern.“

Auflösen kann man das beschriebene Dilemma aber nicht allein durch veränderte Wortwahl. Dies funktioniert nur, wenn man anerkennt, dass die Idee von der befristeten Förderung von Quartieren, die damit den „Aufstieg“ schaffen und nicht mehr der Förderung bedürfen, für einige Quartiere zutrifft – für andere aber nicht. In der stadtentwicklungspolitischen Diskussion befinden wir uns derzeit auf dem Weg zu einem Paradigmenwechsel: von der Idee des zeitlich begrenzt förderungsbedürftigen „benachteiligten Stadtteils“ über die Beobachtung, dass Stadtteile häufig die Funktion eines „Durchlauferhitzers“ übernehmen, in dem die Ankommenden oder Benachteiligten wechseln, viele Probleme des Quartiers aber erhalten bleiben – so der Mitarbeiter eines Stadtteilbüros – hin zum Modell eines „Stadtteils mit dauerhafter Integrationsfunktion für die Gesamtstadt“. Ist damit die sozial integrative Stadtentwicklung gescheitert – das Ziel verfehlt?

Sozialräumliche Modelle der Stadtentwicklung, zu denen auch quartiersorientierte integrierte Maßnahmen der Kriminalprävention zählen, sind immer zwischen dem Ziel der Schaffung räumlich konzentrierter Hilfsangebote und der Gefahr der Marginalisierung von Bewohnern und Stigmatisierung von Stadtteilen angesiedelt. Sie sind stets der Frage ausgesetzt, ob es dadurch gelingt, die Verantwortlichen zusammenzubringen, neue Ideen und Konzepte zum Umgang mit den Problemen zu entwickeln und umzusetzen – oder ob sie einer Mentalität Vorschub leisten, die andere Akteure aus ihrer Verantwortung entlässt, weil neue Gremien, Institutionen und Akteure die Aufgaben übernehmen.

Sozialräumliche Ansätze der Stadtentwicklung ebenso wie kriminalpräventive Maßnahmen auf Quartiersebene müssen als gesamtgesellschaftliche Daueraufgabe verstanden werden. Sie ergänzen einander und haben viele Überschneidungen. Maßnahmen der Kriminalprävention können in Ansätze der sozialen Stadtentwicklung integriert werden und werden dies zum Teil bereits, ohne eine grundsätzliche „Versicherheitlichung“

sozialräumlicher Aktivitäten zu forcieren. Dabei muss beispielsweise klar sein, dass nicht jeder Nutzungskonflikt eine Störung der Ordnung ist und nicht jede Störung eine Bedrohung der Sicherheit. Auch werden damit in der Regel nur im öffentlichen Raum wahrnehmbare Formen von Ordnungsstörungen oder Kriminalität angesprochen. Andere Formen von Kriminalität, die ggf. sogar größeren gesamtgesellschaftlichen Schaden anrichten, bleiben dagegen weitgehend unsichtbar.

Soziale Aufgaben können nicht mit Mitteln urbaner Sicherheit gelöst, müssen aber angegangen werden, wenn sie nicht langfristig auch zu Ordnungs- und Sicherheitsaufgaben werden sollen. Am Beispiel des Umgangs mit Jugendlichen im öffentlichen Raum lässt sich kritisch prüfen, ob dies gelingt: Schließlich sind sie eine Zielgruppe für sozialräumliche Intervention ebenso wie kriminalpräventive Maßnahmen. Zudem richtet sich – man denke an Jugendsozialarbeit – ein wichtiger Förderbereich sozialer Stadtentwicklung auf sie, und ihr Verhalten wird immer wieder zum Anlass für Diskussionen über Sicherheit im öffentlichen Raum genommen.

Sozialräumliche Maßnahmen der Stadtentwicklung und quartiersorientierte kriminalpräventive Arbeit sollen zugleich das Wegschauen der Öffentlichkeit, Verwaltung und Kommunalpolitik bei Problemen der Quartiersentwicklung erschweren. Die dadurch geweckte Aufmerksamkeit für Quartiersprobleme, die eigentlich Entscheidungen zugunsten von Maßnahmen im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung fördern soll, birgt jedoch auch eine Gefahr: Sie kann zur Verfestigung skandalisierter Bilder der betroffenen Quartiere als langfristiges Image beitragen (Floeting 2013). Es ist daher wichtig, sich künftig noch intensiver den Fragen zu widmen, wie es gelingen kann, die nötige Aufmerksamkeit für die Probleme des Quartiers zu erzeugen, ohne zu stigmatisieren. Es gilt, dem Thema „Sicherheit im Quartier“ gerecht zu werden, ohne die Quartiersentwicklung zu „versicherheitlichen“, sozialräumliche Ansätze müssen verstetigt werden, ohne soziale Benachteiligung zu verfestigen.

In den letzten 25 Jahren hat sich eine breit aufgestellte institutionelle Landschaft der Kriminalprävention auf lokaler Ebene entwickelt, in der die Kommunen eine wesentliche Rolle spielen. Sicherheit im Stadtquartier ist zu einem wichtigen Thema geworden. Das aktuelle Gutachten des Deutschen Präventionstages zieht kritisch Bilanz und kommt – die Ergebnisse aktueller Studien zusammenfassend – zu dem Schluss, dass „die ‚Auf-

bruchstimmung‘ der 1990er-Jahre verfloren“ scheint, es weiterhin „an einem einheitlichen Präventionsbegriff [...] fehlt“ und es „nur sehr wenigen Gremien gelungen [ist], den Anspruch auf Bürgerbeteiligung zu verwirklichen und ‚normale‘ Bürger ohne ‚offizielles Amt‘ und Funktion [...] zu integrieren“ (Steffen. 2014).

Trotz des Erreichten bleibt also viel zu tun: Die Gremien müssen sich fragen, ob sie die richtigen Schwerpunkte gesetzt haben. Sie müssen ihre Arbeit verstetigen, auch wenn engagierte Mitglieder ausscheiden, hohe fachliche Kompetenz stärker mit Entscheidungskompetenz verbinden und stärker nicht nur auf aufbereitete Rückmeldungen und subjektive Eindrücke, sondern auch auf wissenschaftlich fundierte Evaluationen gestützt, ihre Arbeit weiterentwickeln (Frevel 2012). Und sie brauchen die Voraussetzungen dafür. Das genannte Gutachten des Präventionstages zitiert auch die Forderung von Irvin Waller, Präsident der `International Organization for Victims' Assistance und Professor für Kriminologie an der Universität Ottawa, fünf Prozent der Ausgaben, die wir für Strafverfolgung und Strafvollzug ausgeben, in effektive Kriminalprävention zu investieren und weitere zwei Prozent, um Polizei und Kommunen den Wandel hin zu einer integrierten lokalen Sicherheitspolitik zu ermöglichen: für Ausbildung, notwendige Daten und Datensysteme (Waller 2013: 27).

Wie immer kann man sich über die Zahlen streiten, aber der Grundgedanke müsste konsensfähig sein: Investitionen in die Sicherheit im Stadtquartier beginnen nicht mit der Strafverfolgung, sondern mit der Schaffung und Sicherstellung funktionierender Quartiersstrukturen, präventiver Arbeit und damit, Akteure in die Lage zu versetzen, integriert zu handeln.

Tipps zum Weiterlesen:

- Im Herbst erscheint in der Reihe „Edition Difu – Stadt Forschung Praxis“ der Band „Urbane Sicherheit: Rahmenbedingungen – Praxisbeispiele – Internationale Erfahrungen“, der aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse und praktische Erfahrungen zum Themenfeld „Urbane Sicherheit“ zusammenfasst (siehe Bestellschein).
- Holger Floeting (2013): „Es muss etwas passieren“ – (Un-)Sicherheit und Stadtentwicklung, in: forum kriminalprävention, 4/2013, S. 8-14. http://www.kriminalpraevention.de/images/stories/inhalt/forum/pdf/2013-04/04_2013_urbane_sicherheit_2.pdf.
- Bernhard Frevel (2012): Handlungsfelder lokaler Sicherheitspolitik. Netzwerke, Politikgestaltung und Perspektiven. Frankfurt.
- Herbert Schubert (Hrsg.), 2005: Sicherheit durch Stadtgestaltung. Städtebauliche und wohnungswirtschaftliche Kriminalprävention: Konzepte und Verfahren, Grundlagen und Anwendungen, Köln.
- Wiebke Steffen (2014): Kriminalprävention braucht Präventionspraxis, Präventionspolitik und Präventionswissenschaft. Gutachten für den 19. Deutschen Präventionstag. Heiligenberg (Baden)/München. <http://www.praeventionstag.de/html/GetDokumentation.cms?XID=1794>.
- Irvin Waller (2012): Balanced Investing in Proven Crime Prevention: A Crime Victim Right. From: Marc Coester and Erich Marks (Eds.): International Perspectives of Crime Prevention 5. Contributions from the 6th Annual International Forum 2012 within the German Congress on Crime Prevention Forum Verlag Godesberg GmbH 2013, p. 21-28. <http://www.praeventionstag.de/html/GetDokumentation.cms?XID=574>.

Foto: Sybille Wenke-Thiem

Steuerung des großflächigen Einzelhandels

Difu-Studie zur Wirkungsweise von § 11 Absatz 3 der Baunutzungsverordnung

Die im Juli vorgelegte Studie zur Wirkungsweise von § 11 Abs. 3 Baunutzungsverordnung (BauNVO) greift ein zentrales Anliegen der Stadtentwicklung auf. Es geht um die Sicherung der Nahversorgung der Bevölkerung durch den Einzelhandel. Denn § 11 Abs. 3 BauNVO unterstellt großflächige Einzelhandelsbetriebe und Einkaufszentren einem Planungsvorbehalt, weil von diesen typischerweise erhebliche Auswirkungen unter anderem auf die zentralen Versorgungsbereiche und die Nahversorgungsstrukturen in den Städten ausgehen können. Die vom Difu im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit durchgeführte Studie greift einen Prüfauftrag des Deutschen Bundestages auf. Ergänzend zu einer Kommunalbefragung wurden Stellungnahmen betroffener Verbände und fachlich zuständiger Landesministerien berücksichtigt.

Positive Auswirkungen auf die Nahversorgung und die Innenentwicklung

Insgesamt ist eine überwiegend positive Einschätzung zur Wirkungsweise des § 11 Abs. 3 BauNVO festzustellen. Er leistet einen wichtigen Beitrag sowohl für den Schutz und die Erhaltung zentraler Versorgungsbereiche als auch für den Schutz der verbrauchernahe Versorgung.

Nachteilige Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung im Allgemeinen und insbesondere auf das Ziel der Förderung der Innenentwicklung werden in Bezug auf die Regelung des § 11 Abs. 3 BauNVO nicht gesehen. Die Studie zeigt vielmehr, dass der

geltende Regelungsansatz, dem vom Verordnungsgeber beabsichtigten Zweck entsprechend, die Bemühungen der Städte zur Erhaltung und Entwicklung der zentralen Versorgungsbereiche im Sinne der Innenentwicklung fördert. Darüber hinaus ist er ein unverzichtbares Element des für dieses Ziel eingesetzten Steuerungsansatzes.

Änderungsbedarf

Die Verbände und Landesministerien sprechen sich mit einer Ausnahme für die Beibehaltung der Regelung in § 11 Abs. 3 BauNVO in ihrer bisherigen Grundstruktur aus. Diese grundsätzlich positive Einschätzung zum Regelungsansatz nach geltendem Recht wird auch durch die Ergebnisse der Kommunalbefragung bestätigt. Sie gilt für die zweistufige Prüfkaskade mit der Großflächigkeitsschwelle bei 800 qm Verkaufsfläche genauso wie für den Schwellenwert bei der Regelvermutung von 1.200 qm Geschossfläche.

Auch die Vermutungsregelung hat sich in der Praxis bewährt. Gleichwohl zeigt sich, dass die Praxis nicht uneingeschränkt mit dem Regelungsansatz zufrieden ist. Von vielen Kommunen werden die Vermutungsregelung und die Möglichkeit, diese in atypischen Fallkonstellationen zu widerlegen (§ 11 Abs. 3 Sätze 3 und 4 BauNVO), tendenziell als kompliziert bewertet. Die Wirkungsweise dieses Regelungsansatzes wurde damit allerdings nicht infrage gestellt. Eine Änderung der Vorschrift wird insoweit ganz überwiegend nicht als erforderlich angezeigt. Dabei wird zum Teil auf eine verbesserte Vollzugspraxis auf der Grundlage von Arbeitshilfen und Leitfäden gesetzt.

Anlass zur Weiterentwicklung der derzeitigen Gesetzeslage könnte das Phänomen der „Einzelhandelsagglomerationen“ geben. Die Ansammlung nicht großflächiger Einzelhandelsbetriebe hat häufig ähnliche Auswirkungen, wie die von großflächigen Einzelhandelsbetrieben. Eine Steuerung auf der Basis von § 11 Abs. 3 BauNVO ist schwierig. Hierauf wiesen eine ganze Reihe von Kommunen (60 Nennungen), aber auch einige Landesministerien hin.

Weitere Informationen

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

Download:

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=QTD1V567>



Foto: Arno Bunzel

Innovationen im städtischen Wirtschaftsverkehr

Elektromobilität bringt neuen Schwung in ein zunehmend wichtiger werdendes Thema

Lärm, schlechte Luft, verstopfte Straßen – und der Lieferverkehr wächst ohne Ende. So oder so ähnlich gestaltet sich in vielen Städten und Regionen das Stimmungsbild zum Wirtschaftsverkehr. Ein „notwendiges Übel“, gegen das nach dem Scheitern einiger ambitionierter City-Logistik-Initiativen der 90er-Jahre weiter Handlungsbedarf besteht.

Neue Dynamik zeigt sich seit kurzem in zahlreichen Projekten und Beispielen guter Praxis, die im Zusammenhang mit der Förderung von Elektromobilität und stärker werdenden Nachhaltigkeitsbestrebungen auf Seiten der Unternehmen entstanden sind.

Das Difu hat in der vom Bundesverkehrsministerium geförderten Begleitforschung „Stadtentwicklung und Verkehrsplanung“ der Modellregionen Elektromobilität eine Reihe vielversprechender Einsatzmöglichkeiten für E-Nutzfahrzeuge aus kommunaler Perspektive untersucht. Unter dem Titel „Elektromobilität im städtischen Wirtschaftsverkehr“ wurden die Ergebnisse nun in einer kompakten Broschüre veröffentlicht.

Ob Lastenpedelecs bei Post- und Paketdienstleistern, Kastenwägen mit Elektroantrieb auf dem Weg zwischen den Filialen einer Bäckerei oder neue Fahrzeugentwicklungen zur Belieferung von engen Innenstädten: Bereits heute gibt es in den Städten und Regionen zahlreiche Beispiele, wie Elektromobilität im städtischen Wirtschaftsverkehr eingesetzt werden kann.

Gleichzeitig steigen durch das generelle Wachstum des Wirtschaftsverkehrs und strengere Grenzwerte für Luft- und Lärmemissionen die lokalen Herausforderungen. Innovative Lösungen, die rasch zu Verbesserungen der Umwelt- und Lebensqualität in den Städten führen, sind daher gefragt.

Hier kann E-Mobilität einen Beitrag leisten. Da die Logistikbranche jedoch stark kostengetrieben ist, verwundert es nicht, dass die derzeit noch vergleichsweise hohen Anschaffungskosten neben der mangelnden Marktverfügbarkeit das Haupthindernis für den breiten Einsatz von E-Nutzfahrzeugen sind.

Kommunen können mit eigenen Fördermaßnahmen Anreize setzen und Nachteile ausgleichen. Die Erfahrungen aus den Modellregionen zeigen, dass gerade bei knappen Kassen der intensive Dialog zwischen Verwaltung und Unternehmen ein kostenwirksames Instrument darstellt, um Innovationen anzustoßen. Als Ordnungsbehörden können Kommunen durch strenge Umweltzonen den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge unterstützen. Bei der kommunalen Beschaffung von Fahrzeugen, Waren und Dienstleistungen ist es möglich, ökologische Kriterien zu berücksichtigen. Nicht zuletzt stellen die Vermittlung von Beratung, Testangeboten und Finanzierungsmöglichkeiten aber auch die Teilnahme an Forschungsprojekten weitere Handlungsfelder der Städte und Regionen dar. Aufgrund der zu erwartenden Marktentwicklung sollten kommunale Fördermaßnahmen jedoch so konzipiert sein, dass sie gegebenenfalls auch wieder zurückgenommen werden können.

Insgesamt zählt der E-Wirtschaftsverkehr mit Sicherheit zu den spannendsten und am besten geeigneten Anwendungsgebieten der Elektromobilität und eröffnet neue Handlungsspielräume. So erlauben ein breiter werdendes Fahrzeugspektrum und der Boom an Lastenpedelecs, dass Lieferketten neu gedacht und optimiert werden können. Auch andere Trends, wie zum Beispiel neue Modelle der City-Logistik oder Konzepte zur Entzerrung von Lieferzeiten können unter Einsatz von E-Nutzfahrzeugen deutliche Verbesserungen in den Städten und Regionen ermöglichen.

Die in Kürze erscheinende Veröffentlichung „Elektromobilität im städtischen Wirtschaftsverkehr“ wertet die vorliegenden Erfahrungen in den Städten und Regionen aus, und sie gibt Empfehlungen für die Praxis in der eigenen Kommune.



Foto: DLR/Amac Garbe

Weitere Informationen

Dipl.-Geogr. Anne Klein-Hitpaß
Telefon: 030/39001-204
E-Mail: klein-hitpass@difu.de

Autor: Dipl.-Ing.
Wolfgang Aichinger

Bestellung:
siehe Bestellschein

Download:
<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=0L2YBAMK>



Umweltverträglicher Verkehr 2050

Difu-Gutachten zeigt „Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland“ auf

Die Entwicklung des Verkehrssektors wird seit Jahrzehnten im Kontext der Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung diskutiert. Jedoch werden in der Praxis Erfolge bei der Optimierung von Subsystemen und Teilkomponenten durch das Mengenwachstum weitgehend kompensiert. In Folge dessen verfehlt der Verkehrssektor die Nachhaltigkeitsziele in vielen Punkten: Sein Beitrag zum Klimaschutz durch eine deutliche Senkung der CO₂-Emissionen wird ebenso nicht erreicht wie Ziele in anderen Bereichen, zum Beispiel beim Flächenverbrauch, bei Lärm und Luftschadstoffen. Für die ökonomische Dimension haben die Gutachten der Daehre- sowie der Bodewig-Kommission in jüngster Zeit den Handlungsbedarf im Hinblick auf den Erhalt der Verkehrsinfrastrukturen aufgezeigt. Und auch für den sozialen Aspekt der nachhaltigen Entwicklung ist der Frage nach der Gewährleistung der Mobilität für alle gesellschaftlichen Gruppen mit Blick auf die demographische Entwicklung größere Aufmerksamkeit als derzeit zu widmen.

Die Aufteilung der Problembewältigung in unabhängige Teilaspekte des komplexen Ganzen „Verkehr“ muss notwendigerweise zu kurz greifen. Die Gestaltung der Infrastruktur für die einzelnen Verkehrsträger kann nicht unabhängig voneinander erfolgen. Die Planungen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene müssen sich an denselben Zielen orientieren, sich ergänzen und unterstützen. Politik in anderen Sektoren, wie z.B. der Wirtschaft, Bildung oder

Raumordnung, muss um ihre Verkehrswirkungen wissen, um unerwünschte Effekte vermeiden zu können. Umgekehrt wird auch die Zielerreichung in diesen Sektoren erschwert, wenn der Verkehrssektor die Ziele nicht erreicht, wie das Beispiel Klimaschutz am deutlichsten zeigt. Eine Verkehrspolitik, die durch isoliert sektorale, meist technische Optimierung einzelner Bereiche geprägt ist, läuft ein hohes Risiko, in zunehmende Akzeptanzprobleme und Konflikte zu geraten.

Es gilt, die Mobilität von Personen und Gütern zu gewährleisten, aber die damit verbundenen Belastungen für Mensch, Umwelt und Finanzhaushalte möglichst gering zu halten. Im Difu-Gutachten werden wesentliche Handlungsanforderungen für Funktionsbereiche des Verkehrs – Personenfernverkehr, Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr, Verkehr in ländlichen Regionen, Güterverkehr – und Infrastrukturen genannt: Hierzu zählen z.B. Ungleichbehandlungen bei der Besteuerung einzelner Verkehrsmittel sowie Unterschiede bei der Anlastung der Wegekosten. Hinsichtlich der Verkehrsinfrastrukturen sollte das Zuständigkeitsgeflecht (Bund, Länder, Kommunen) in den Blick genommen werden, weil es teilweise nicht sachgerecht ist. Während der Bund bei Schienenwegen, Wasserstraßen sowie den Bundesfernstraßen auch Verantwortung für Infrastrukturen hat, die überwiegend für lokalen und regionalen Verkehr genutzt werden, fehlt ihm die Kompetenz für die Flughäfen als Infrastruktur für den Fernverkehr. Zudem fallen bei den Verkehrsinfrastrukturen teilweise Verantwortung und Bereitstellung von finanziellen Mitteln auseinander, was die Umsetzung einer integrierten Verkehrspolitik erschwert, weil Anreize für eine Überdimensionierung bestehen.

Deutschland braucht eine Mobilitätsstrategie, die den Verkehr bis 2050 auf einen umweltverträglichen und wirtschaftlich sowie sozial nachhaltigen Pfad einschwenkt. Das Gutachten zeigt, wie ein solcher politischer Prozess angestoßen und über den – notwendigen – langen Zeitraum „am Laufen gehalten“ werden kann. Als wesentlich erscheint zum Beispiel, dass die federführende Institution auf höchster politischer Ebene ressortübergreifend installiert wird, um unabhängig von einzelnen Interessen zu sein und eine hohe Durchsetzungskraft zu entwickeln.

Weitere Informationen:

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

Download:

Langfassung

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=O1GIH56L>

Kurzfassung

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=L50EYBRW>

Fotos: Jürgen Gies



Klimaschutz inklusive

Was bietet die Kommunalrichtlinie 2015/2016?

Die „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative“ (kurz: Kommunalrichtlinie) des Bundesumweltministeriums (BMUB) bietet auch im Antragsjahr 2015 umfangreiche Fördermöglichkeiten für den kommunalen Klimaschutz. Die novellierte Richtlinie ist für zwei Jahre gültig und bietet somit mehr Planungssicherheit und Vorbereitungszeit. Das beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) angesiedelten Service- und Kompetenzzentrum: Kommunal Klimaschutz (SK:KK) informiert über Änderungen und Förderschwerpunkte der nächsten Antragsperiode.

Jetzt schon Anträge für 2015 vorbereiten!

Förderanträge können vom 1. Januar bis zum 31. März 2015 eingereicht werden. Die Förderschwerpunkte Klimaschutzmanagement, das Anschlussvorhaben zum Klimaschutzmanagement, die ausgewählte Maßnahme sowie ab 2015 auch Energiesparmodelle in Schulen und Kitas können ganzjährig beantragt werden. Die Kommunalrichtlinie richtet sich in erster Linie an Kommunen. Aber auch andere Institutionen wie Bildungseinrichtungen, kommunale Unternehmen oder Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus sind unter bestimmten Voraussetzungen antragsberechtigt.

Die Förderschwerpunkte 2015/2016 im Überblick

Kommunen, die beim Klimaschutz noch am Anfang stehen, können eine Einstiegsberatung beantragen. Um möglichst vielen Kommunen einen strukturierten Einstieg in den langfristigen Klimaschutzprozess zu ermöglichen, sind auch Kommunen, die bereits ein Teilkonzept zum Thema Klimaschutz erarbeitet oder beantragt haben, für Beratungsleistungen durch fachkundige Dritte antragsberechtigt. Zudem sind die Ausgaben für begleitende Öffentlichkeitsarbeit förderfähig.

Die Erstellung von umfassenden Klimaschutzkonzepten und thematisch fokussierten Teilkonzepten bildet auch im Jahr 2015 das Kernstück der Kommunalrichtlinie. Kommunale Unternehmen haben 2015 erstmalig die Möglichkeit, Klimaschutzteilkonzepte für die Bereiche Green-IT, Erneuerbare Energien und integrierte Wärmenutzung erstellen zu

lassen. Um die Umsetzung der Konzepte zu unterstützen, bezuschusst die Kommunalrichtlinie die Einrichtung einer Personalstelle für das Klimaschutzmanagement. Klimaschutzmanager können auch 2015 eine ausgewählte Maßnahme – mit einem Zuschuss von bis zu 200 000 Euro – beantragen. Die für die Zuwendung vorausgesetzte Reduktion von Treibhausgasemissionen wurde auf 70 Prozent herabgesetzt. Förderfähig sind hierbei beispielsweise eine Umrüstung von Lichtsignalanlagen auf LED-Beleuchtung, Maßnahmen zur energetischen Gebäudesanierung in Verbindung mit einer Gebäudeleittechnik oder die Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf Elektromobilität.

Ab 2015 sind im Rahmen von Energiesparmodellen in Schulen und Kindertagesstätten zusätzlich bis zu 1 000 Euro für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit von Aktionstagen in den jeweiligen Einrichtungen förderfähig.

Neben Zuschüssen für Konzeption und Umsetzung bietet die Kommunalrichtlinie auch finanzielle Unterstützung für investive Maßnahmen. Die Sanierung und Nachrüstung von Lüftungsanlagen, der Einbau hocheffizienter LED-Beleuchtungs-, Steuer- und Regelungstechnik bei der Sanierung von Innen- und Hallenbeleuchtungen sowie die Förderung von Klimaschutzmaßnahmen bei stillgelegten Siedlungsabfalldeponien sind weiterhin förderfähig.

Im Bereich der nachhaltigen Mobilität stehen die Verbesserung des Radverkehrs sowie die Verknüpfung umweltfreundlicher Mobilitätsformen im Fokus der Förderung. Hierzu zählen die Einrichtung von Beschilderungssystemen für Fahrradwege, das Errichten verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen und Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.

Beratung und weiterführende Informationen

Fragen rund um die Kommunalrichtlinie beantwortet das SK:KK. Um möglichst viele Interessierte über die Kommunalrichtlinie zu informieren und für den Klimaschutz zu aktivieren, führt das SK:KK eine bundesweite „Infotour“ durch. Informationen hierzu sowie Veranstaltungstipps und Projektbeispiele befinden sich auf der Internetseite des SK:KK: www.klimaschutz.de/kommunen.

SERVICE &
KOMPETENZ
ZENTRUM



Weitere Informationen:

Die Broschüre „Das Klima schützen, Kommunen fördern“ des BMUB bietet neben einer grafischen Übersicht zu den einzelnen Förderschwerpunkten umfassende Informationen zur Kommunalrichtlinie.

Eva Karcher
Telefon: 030/39001-235
E-Mail: karcher@difu.de

Download:
www.klimaschutz.de/kommunen/kommunalrichtlinie

Bestellung:
www.klimaschutz.de/kommunen/kontakt



Tipps zum Weiterlesen:

- Ecofys et al., Collection of statistical information on Green Public Procurement in the EU. Report of data collection results, 2009.
- Institut für den Öffentlichen Sektor (Hrsg.), Kommunale Beschaffung im Umbruch. Große deutsche Kommunen auf dem Weg zu einem nachhaltigen Einkauf?, Freiburg 2012.

Weitere Informationen:

Dipl.-Geogr.
Kathrin Schormüller
Telefon: 0221-340308-11
E-Mail: schormueller@difu.de

Bestellung:

siehe Bestellschein

Download:

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=564W0F8L>

Klimaschutz und Beschaffung

Potenziale und Handlungsoptionen für Kommunen

32 Milliarden Euro – diese Summe geben Städte, Gemeinden und Landkreise in Deutschland einschließlich der kommunalen Unternehmen jährlich allein für Anschaffungen in den Bereichen Gebäude, Bürogeräte und IT, Mobilität und Verkehrswege, Ver- und Entsorgung sowie Strom- und Wärmeerzeugung aus. Hier besteht ein enormes Potenzial, durch einen bewusst klimafreundlich und energieeffizient ausgerichteten Einkauf die Treibhausgasemissionen der Kommunen zu reduzieren und die Nachhaltigkeit zu fördern.

Klimafreundlich gleich teuer?

Ist eine klimafreundliche und nachhaltige Beschaffungspraxis in Zeiten überwiegend leerer kommunaler Haushaltskassen überhaupt möglich? Zwar haben klimafreundliche Produkte, wie beispielsweise energieeffiziente Geräte häufig einen höheren Anschaffungspreis, doch durch die niedrigeren Betriebskosten ist das Produkt – über den gesamten Lebenszyklus hinweg betrachtet – oft günstiger. Eine Studie mit rund 1100 öffentlichen Institutionen aus sieben Ländern der Europäischen Union (vgl. Ecofys et al., 2009) stützt diese Aussage: Durch einen vermehrt ökologisch ausgerichteten Einkauf konnten im Durchschnitt nicht nur 25 Prozent der CO₂-Emissionen eingespart werden, sondern auch 1,2 Prozent der sonst üblichen Ausgaben. Zum Vergleich: Bei einer Reduzierung des Beschaffungsvolumens von Bund, Ländern und Kommunen um 3,5 Prozent könnte Deutschland auf seine Nettokreditaufnahme verzichten (vgl. Institut für den Öffentlichen Sektor, 2012). Klimaschutz und Wirtschaftlichkeit muss also kein Widerspruch sein.

Umsetzung vor Ort

Entscheidend für mehr Nachhaltigkeit im kommunalen Beschaffungswesen ist unter anderem dessen Rollenverständnis: Beschaffung sollte nicht als reine Bestellabwicklung betrachtet werden, sondern als wichtiger Prozess zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung in der Kommune. Das darin liegende enorme Potenzial muss erkannt und sowohl die Politik als auch die Verwaltung dafür sensibilisiert werden.

Wie klimafreundliche und nachhaltige Beschaffung in der kommunalen Praxis umgesetzt werden kann, wird anhand von zahlreichen Beispielen in der aktuellen Veröffentlichung der Themenheftreihe des Service- und Kompetenzzentrums: Kommunaler Klimaschutz aufgezeigt. In elf Beiträgen werden von Green IT über emissionsarme Fahrzeuge bis hin zur Schulverpflegung verschiedene Aspekte der kommunalen Beschaffung aufgegriffen und die Potenziale für den Klimaschutz dargestellt.

Beratung und Information für Kommunen

Das beim Difu angesiedelte Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz ist Ansprechpartner für alle Fragen rund um Fördermöglichkeiten, Potenziale und andere Aspekte des kommunalen Klimaschutzes. Im Auftrag und mit Förderung des Bundesumweltministeriums steht ein breit gefächertes Informations- und Beratungsangebot speziell für Kommunen bereit. Mit den in der Themenheftreihe veröffentlichten Publikationen werden Ziele, Aufgaben und Inhalte des jeweiligen Handlungsfeldes aufbereitet und konkrete Erfahrungen aus der Praxis unterschiedlicher Kommunen dargestellt. Die kostenlos erhältlichen Publikationen gibt es bereits zu vielen verschiedenen Bereichen des kommunalen Klimaschutzes. Erschienen sind bisher die Themen: Abfallwirtschaft, Abwasserbehandlung, Beschaffung, Biodiversität, Denkmalschutz, Mobilität, Soziales und Unternehmen.

Mobilfunksendeanlagen: Weniger Neubau, mehr Erweiterungen

Im Dezember 2001 gaben die Mobilfunknetzbetreiber gegenüber der Bundesregierung eine freiwillige Selbstverpflichtung ab, in der sie sich zu einem regelmäßigen Monitoring verpflichteten: „Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit und Verbraucher-, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Information und vertrauensbildenden Maßnahmen beim Ausbau der Mobilfunknetze“. Über die Umsetzung dieser Maßnahmen legt das Informationszentrum Mobilfunk e.V. (IZMF) alle zwei Jahre mit einem Gutachten einen Bericht bei der Bundesregierung vor. Das jüngste und achte Gutachten wurde im September 2014 vom IZMF veröffentlicht. Das Difu erstellte das Gutachten zusammen mit der Beratungsgesellschaft Schlange & Co. GmbH (Gutachtenteil „Verbraucherschutz und Verbraucherinformation“).

Der Gutachtenteil „Kommunikation und Partizipation“ basiert auf den Ergebnissen einer schriftlichen, standardisierten Kommunalbefragung zur Zusammenarbeit mit den Netzbetreibern beim Ausbau der Mobilfunkinfrastruktur. Die Kommunen schätzten für den Zeitraum Juli 2011 bis Juni 2013 ein, ob die Zusagen der Selbstverpflichtung zu den Abstimmungsprozessen mit ihnen hinsichtlich Vollständigkeit und Rechtzeitigkeit bei der Standortplanung eingehalten wurden und ob die Sendebeginnanzeige sie erreichte. Außerdem wurde erhoben, in welchem Umfang Konflikte bei der Standortplanung und beim Ausbau auftraten und inwieweit Standortvorschläge der Kommunen bei der Neuerrichtung von Sendeanlagen berücksichtigt wurden. Auswirkungen der Novelle zur 26. Bundes-Immissionschutzverordnung (26. BImSchV) vom 22.8.2013 wurden im Gutachten nicht berücksichtigt, da diese erst nach dem Untersuchungszeitraum in Kraft trat.

Aus den Antworten der befragten Kommunen zum Mobilfunkausbau ging hervor, dass im Beobachtungszeitraum in den Gemeinden mit mehr als 5 000 Einwohnern insgesamt etwa 20 000 Sendeanlagen ans Netz gingen. Ca. 3 400 waren neu errichtete Sendeanlagen, etwa 16 000 Erweiterungen von Sendeanlagen an bereits bestehenden Standorten um einen weiteren Funkstandard (UMTS, LTE, seltener auch GSM). Damit ist die Zahl neu errichteter Sendeanlagen gegenüber den Vorjahren weiter zurückgegangen.

Die Zahl der Erweiterungen hat dagegen verglichen mit dem vorherigen Zweijahreszeitraum deutlich zugenommen. Das Verhältnis von Standorterweiterungen und Standortneubauten beträgt inzwischen etwa fünf zu eins. Mit dem weiteren Rückgang der Neubauaktivitäten sinkt auch die Bedeutung alternativer Standortvorschläge durch die Kommunen. Anteil und Zahl der Kommunen, die alternative Mobilfunkstandorte benennen, gehen tendenziell weiter zurück. Dies hat sicher auch damit zu tun, dass potenzielle Alternativstandorte wegen der bereits hohen Standortdichte seltener werden. Dennoch sind verglichen mit den letzten Mobilfunkgutachten deutliche Verbesserungen bei der Prüfung der Standortalternativen zu erkennen. In etwa vier von zehn dieser Städte und Gemeinden führen alternative Standortvorschläge zu einem Konsens und einer Errichtung auf der vorgeschlagenen Liegenschaft.

Die Zusage aus der Selbstverpflichtung, Kommunen umfassend und rechtzeitig über die Standortplanung zu informieren, erfüllen die Betreiber weitgehend. Insgesamt wurden Verbesserungen erzielt. Die Informationsübermittlung bei Erweiterungen von Standorten der Informationsbereitstellung bei der Neubauplanung hinkt aber leicht hinterher. Die hochgerechnete Zahl der Konflikte bei der Standortplanung und -umsetzung liegt insgesamt etwa auf dem Niveau des vorherigen Untersuchungszeitraums. Während die Gesamtzahl der Konflikte (hochgerechnet) in den Großstädten gewachsen ist, ist sie in den kleineren Kommunen gesunken. Neubaulandorte sind dabei grundsätzlich konfliktanfälliger als Erweiterungsstandorte.

Im Gutachtenteil „Verbraucherschutz und Verbraucherinformation“ waren die Ergebnisse der Beobachtungen und Befragungen in den Shops gemischt. Die Zusage, Informationen für den Verbraucher und die Bereitstellung von Informationsmaterialien in den Shops zu verbessern, musste auf Basis der vorliegenden Ergebnisse als nicht erfüllt angesehen werden. Die Informationsmaterialien der Netzbetreiber und des IZMF wiesen eine hohe Qualität auf; auch die Internetangebote der Netzbetreiber und des IZMF wurden ausnahmslos als „gut“ bewertet. Erfreulicherweise hat sich das Angebot strahlungsarmer Mobiltelefone erhöht.

Weitere Informationen:

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

Download:

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=AO36XYHE>



Foto: Sybille Wenke-Thiem

Problem heute: Schuldenabbau geht vor Zukunftsinvestitionen



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014

KfW-Kommunalpanel 2015–2018

Difu befragt Kommunen zu ihrer finanziellen Situation

Nach bereits vier Befragungsrunden zum KfW-Kommunalpanel beauftragte die KfW-Bankengruppe das Difu nach einer europäischen Ausschreibung auch für die kommenden Jahre mit der Durchführung dieser breit angelegten Befragung der Städte, Gemeinden und Landkreise. Ziel des KfW-Kommunalpanels ist es – wie auch schon in den Vorläuferbefragungen –, ein klares Bild zur Selbsteinschätzung der finanziellen Situation, der Investitionen, des Investitionsrückstands sowie der Finanzierungsbedarfe der Kommunen zu erhalten. Dies soll Städten, Gemeinden und Landkreisen eine Positionsbestimmung ermöglichen und wichtige Hinweise für die Überprüfung strategischer Entscheidungen liefern. Darüber hinaus sollen die Ergebnisse auch die Anpassung und Weiterentwicklung der kommunalen Finanzierungsprodukte der KfW im Interesse der Kommunen unterstützen.

Neben einem in jedem Jahr gleichen Befragungskern zum kommunalen Investitionsbedarf, dem wahrgenommenen Investitionsrückstand und den Rahmenbedingungen der

Finanzierung von Investitionen und Aufgaben der Daseinsvorsorge, wird in jeder Befragungsrunde ein Sonderthema besonders vertieft. Im Jahr 2014 werden dabei die kommunalen Disparitäten näher betrachtet. Das erkennbare Auseinanderdriften von Kommunen in guter und in weniger guter Lage hat sich als ein zentrales Ergebnis der vergangenen Jahre manifestiert.

Mit dem Konzept eines „KfW-Kommunalpanel 2.0“ sollen mehr Kommunen zur Mitwirkung animiert werden. Methodische Verbesserungen ermöglichen künftig noch prägnantere und belastbarere Ergebnisse. Begleitende Kommunikationsmaßnahmen sollen die öffentliche Wahrnehmung und Präsenz der Ergebnisse weiter verbessern. Insbesondere soll künftig ein „echtes“ Panel aufgesetzt werden.

Die Ergebnisse werden jeweils zeitnah in der Reihe KfW-Research veröffentlicht. Ergebnisberichte der bisher durchgeführten KfW-Kommunalpanels stehen zum Download zur Verfügung.

Parkraummanagement neu gedacht

Difu bearbeitet EU-Projekt PUSH & PULL

PUSH & PULL steht in der Verkehrspolitik für „Zuckerbrot und Peitsche“. Vor allem in Großstädten ist die Kombination von Mobilitätsangeboten und klaren restriktiven Regelungen beim Pkw-Stellplatzangebot erfolgversprechend. Sie fördert die Autounabhängigkeit und sorgt für eine bessere städtische Mobilität.

Acht europäische Städte erproben die Kombination von Parkgebühren (Push-Maßnahmen) und Mobilitätsmanagement (Pull-Maßnahmen): Krakau (Polen), Gent (Belgien), Ljubljana (Slovenien), Nottingham (Großbritannien), Örebro (Schweden), Tarragona (Spanien), Iasi und Bacau (Rumänien). Die Mittel aus dem Parkraummanagement sollen zweckgebunden für die Finanzierung des Mobilitätsmanagements der Kommune oder für Anreizsysteme zum Umstieg auf den ÖPNV und das Rad verwendet werden.

Dieser neue Finanzierungsmechanismus ist Teil der Stadtverkehrsstrategie der EU-Kommission und das Motiv für die EU-Förderung des Projekts im Rahmen der Energieeinsparung im Verkehr.

Das Difu unterstützt die Städte bis 2016 anhand von Praxisbeispielen für innovatives Parkraummanagement, Akteursbeteiligung sowie den politischen Prozess insgesamt. Darüber hinaus werden Trainings vor Ort für die kommunalen Beteiligten in den acht Städten durchgeführt. Dazu kooperiert das Difu mit der Grazer Forschungsgesellschaft Mobilität FGM AMOR (als Lead Partner), den Universitäten in Rotterdam und Lund sowie mit der europäischen Mobilitätsmanagement-Plattform EPOMM und dem europäischen Dachverband der Parkhausbetreiber EPA. Ab Herbst 2014 werden erste Projektergebnisse online veröffentlicht.



Foto: Jörg Thiemann-Linden

Weitere Informationen:

Dipl.-Geogr. Martina Hertel
Telefon: 030/39001-105
E-Mail: hertel@difu.de

Dipl.-Geogr.

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

Internet:

<http://push-pull-parking.eu>

Planspiel Lärmaktionsplanung startet mit fünf Kommunen

Mit dem Masterplan Umwelt und Gesundheit hat sich die Landesregierung Nordrhein-Westfalen zum Ziel gesetzt, unter anderem das Thema Umweltgerechtigkeit aufzugreifen. Angestrebt werden die Vermeidung und der Abbau der räumlichen Konzentration gesundheitsrelevanter Umweltbelastungen sowie die Gewährleistung eines sozialräumlich gerechten Zugangs zu Umweltressourcen im städtischen Raum. Insbesondere die hohe Lärmbelastung durch den Verkehr stellt in den Ballungsräumen Nordrhein-Westfalens ein Umwelt- und Gesundheitsproblem dar. Lärm mindert in erheblichem Maße die Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld, wodurch es zu einer Veränderung der Sozialstruktur durch den Wegzug von sozioökonomisch bessergestellten Bevölkerungsgruppen sowie der Wertminderung der Grundstücke kommt. Die Folgen sind sich räumlich konzentrierende Mehrfachbelastungen durch Lärm sowie Benachteiligungen in Bezug auf die soziale und gesundheitliche Lage.

Aus diesen Gründen soll in einem vom Difu gemeinsam mit LK Argus GmbH und LK Argus Kassel GmbH betreuten Projekt im Auftrag des Ministeriums für Klimaschutz,

Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW untersucht werden, inwieweit eine Integration von Daten zur sozialen und gesundheitlichen Lage in die Lärmaktionsplanung einen Mehrwert im Sinne von mehr Umweltgerechtigkeit erbringen kann. Hierbei ist zu klären, ob eine Einbeziehung derartiger Daten im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung bereits erfolgt und unter welchen Voraussetzungen eine Integration möglich ist.

Methodisch steht ein Planspiel mit den fünf Städten Aachen, Bielefeld, Bochum, Bottrop und Köln im Mittelpunkt des bis März 2015 laufenden Vorhabens. Alle fünf Modellkommunen sind laut EU-Richtlinie zum Umgebungslärm bzw. deren Umsetzung im Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen verpflichtet. Teilnehmen werden jeweils Vertreter aus verschiedenen Fachämtern und Ressorts. Die Erkenntnisse aus dem Planspiel werden – auch im Hinblick auf die fachübergreifende Zusammenarbeit der beteiligten Fachämter – ausgewertet und in Form von Handlungsempfehlungen für die Praxis dargestellt.

Neu: eLearning-Angebot der Fahrradakademie am Difu

Seit 2007 vermittelt die Fahrradakademie am Difu gute Beispiele und erprobtes Handwerkszeug für Einsteiger und Fortgeschrittene zu allen Themen der Radverkehrsförderung im Rahmen von Seminaren, Workshops oder Exkursionen. Die Fortbildungen richten sich an Verwaltung, Politik, Verbände, Planungsbüros und Polizei und dienen der Weiterbildung, Information und Vernetzung.

Neu aufgenommen wurden Online-Fortbildungen – sie sparen Arbeitszeit und schonen das Reisebudget. Ab Herbst 2014 bietet die Fahrradakademie monatlich ein Webinar zu unterschiedlichen Themen der Radverkehrsförderung an. Webinare sind einstündige Live-Veranstaltungen im Internet, an denen man vom Arbeitsplatz oder von zuhause teilnehmen kann. Wie bei einer Präsenzveranstaltung gibt es eingangs einen Vortrag, nach

dem die Möglichkeit besteht, Fragen zu stellen und mit der Teilnehmergruppe und dem Referenten online zu diskutieren. Die nächsten Themen sind:

- Beteiligungs- und Kooperationsformen in der Radverkehrsplanung (23.10.)
- Netzplanung – von der systematischen Planung bis zur Realisierung (12.11.)
- Qualitätssicherung im Radtourismus (12.12.)

Die Teilnehmerzahl pro Termin ist auf 20 Personen begrenzt, die Gebühr beträgt 20,- Euro. Die technischen Voraussetzungen für die Teilnahme sind einfach: Aktuelle Versionen des Internet-Browsers und des Adobe Flash-Players sowie eine stabile Internetverbindung sollten vorhanden sein, außerdem wird ein Lautsprecher oder Headset benötigt.



Foto: Thomas Preuß

Weitere Informationen:

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

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



Foto: Doris Reichel

Weitere Informationen:

Anett Hübner
Telefon: 030/39001-173
E-Mail: huebner@difu.de

Difu-Fortbildungsprogramm 2015

Forum für Praxis, Wissen und Erfahrungsaustausch



Seit der Gründung des Difu im Jahre 1973 stellt die Fort- und Weiterbildung rund um kommunale Themen ein Kernstück der Arbeit dar und ist explizit ein Auftrag des Instituts. Diesem Auftrag wird das Difu sowohl über den Transfer wesentlicher Forschungsergebnisse in die Praxis gerecht, als auch durch die Herstellung und Pflege intensiver Kontakte zu den Teilnehmenden aus den Kommunen. Dabei kann auch kontinuierlich Forschungsbedarf an der Schnittstelle von Theorie und Praxis erfasst werden. Ausgerichtet auf einen handlungsorientierten Erfahrungsaustausch, finden die meisten Veranstaltungen als Zwei-Tages-Seminare statt und werden zum Teil in Kooperation mit anderen Institutionen und in verschiedenen Städten durchgeführt. So freut sich das Difu-Fortbildungsteam immer sehr über Vorschläge zu weiteren Themen und über das Interesse an gemeinsamen Veranstaltungen mit und in Ihrer Stadt! Dieses praxisorientierte Angebot hat sich bewährt.

Der Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch ist über verschiedene etablierte, aber auch innovative Formate lebendig und spannend. Im klassischen Seminarbereich finden sich Themenschwerpunkte in den Aufgabefeldern Stadtentwicklung/Stadtplanung, kommunale Bildungs-, Verkehrs-, Wirtschafts- oder Umweltpolitik. Hier wird Wissen vermittelt und gemeinsam reflektiert. Zur Vertiefung und Reflexion des Themas ist die Arbeit in Kleingruppen beliebt, da so der Raum für intensivere Diskussionen geschaffen werden kann. Ergänzt werden diese Angebote durch die öffentlichen Abendveranstaltungen der „Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte“, die sich insbesondere an die Berlin-Brandenburger lokale (Fach-)Öffentlichkeit wenden.

Die Arbeitsgruppe Fachtagungen Jugendhilfe (AGFJ) richtet sich mit ihren Veranstaltungen insbesondere an leitende Fachkräfte der Kinder- und Jugendhilfe sowie anverwandter Professionen. Im Zentrum stehen hierbei der Austausch von Erfahrungen sowie die Bekanntmachung und Erörterung innovativer Modelle des Verwaltungshandelns bei schwierigen Problemen (www.fachtagungen-jugendhilfe.de).

Mit der Fahrradakademie bietet das Difu kommunalen Akteuren im Bereich der Radverkehrsförderung in Deutschland ein umfassendes Fortbildungsangebot an. Neben ein- und mehrtägigen Seminaren, an unterschiedlichen Standorten in Deutschland,

werden zusätzlich auch Fachexkursionen im Rahmen des Fortbildungsprogramms der Fahrradakademie angeboten (www.fahrradakademie.de).

Rund um das Thema Klimaschutzaktivitäten werden Kommunen mit Informationen und Beratung durch das „Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz“ (SK:KK) unterstützt. Es werden ganzjährig und deutschlandweit kostenfreie Fach- und Vernetzungsveranstaltungen zu unterschiedlichen Schwerpunkten im Themenfeld kommunaler Klimaschutz und speziell zu Fördermöglichkeiten im Rahmen der „Kommunalrichtlinie“ des BMUB angeboten: www.klimaschutz.de/kommunen/kommunalrichtlinie.

Wenn Sie Programme kurz nach ihrem Erscheinen digital erhalten möchten, bitten wir Sie, eine E-Mail an fortbildung@difu.de zu senden. Nach der aus Datenschutzgründen notwendigen Unterzeichnung einer Einverständniserklärung nehmen wir Sie in entsprechende Verteiler auf.

Wir freuen uns, Sie auch 2015 in unserem Tagungszentrum in Berlin oder unseren anderen Veranstaltungsorten begrüßen zu dürfen!

Haben wir Sie neugierig gemacht? Dann faxen oder mailen Sie uns bitte die entsprechende Nummer. Sie erhalten das Einzelprogramm nach Fertigstellung.

Nr. ____ Nr. ____

Nr. ____ Nr. ____

Nr. ____ Nr. ____

Bitte geben Sie Ihren Namen und Ihre E-Mail-Adresse ein:

Name

Vorname

E-Mail

Senden Sie bitte Ihre Angaben an den

**Bereich Fortbildung
Fax: 030/39001-268
E-Mail: fortbildung@difu.de**

1. Halbjahr

1. Partner in der Stadtentwicklung – Konkurrenz, Mehraufwand oder Bereicherung?

Seminar, 23.–24. Februar 2015, Berlin

2. Urbanes Grün – Neue Wege und Konzepte in Kommunen

Seminar, 2.–3. März 2015, Köln

3. Fernbusverkehr in Kommunen – Strategien zum Umgang mit dem wachsenden Fernbusverkehr

Seminar, März 2015, Mannheim

4. Gender und Diversity in der Stadt der Zukunft: Konzepte, Prozesse, Beteiligung

Seminar, 16.–17. März 2015, Berlin

5. Erfahrungsaustausch Soziale Stadt

Erfahrungsaustausch, 19.–20. März 2015, Berlin

6. Fern von der Sonnenseite der Stadt – Wohnraumversorgung für Bedürftige

Seminar, 23.–24. März 2015, Berlin

7. Gewerbeflächen erfolgreich planen, entwickeln und qualifizieren

Seminar, 13.–14. April 2015, Göttingen

8. Mit Pauken und Trompeten? Der Beitrag von Musikschulen, Volkshochschulen und Bibliotheken zur kulturellen Bildung

Seminar, 16.–17. April 2015, Berlin

9. Wie können Städte die Verkehrsmittelwahl beeinflussen?

Seminar, 20.–21. April 2015, Berlin

10. Innenstadtentwicklungskonzepte – Vom Plan zur Umsetzung

Seminar, 23.–24. April 2015, Mainz

11. 20. Deutscher Fachkongress für kommunales Energiemanagement

Kongress, 27.–28. April 2015, Hannover

12. Energetische Quartierskonzepte und Urban Labs

Seminar, 4.–5. Mai 2015, Berlin

13. Städtebaurecht aktuell – Planung und Genehmigung unter Beachtung der Seveso-Richtlinie

Seminar, 8.–9. Juni 2015, Berlin

14. 45. Interkommunaler Erfahrungsaustausch zur Stadterneuerung und Sozialplanung

Erfahrungsaustausch, 10.–12. Juni 2015, Dresden

15. Kommunale Liegenschaftspolitik – Zwischen Verkaufen, Behalten und Neuerwerben?

Seminar, 11.–12. Juni 2015, Berlin

2. Halbjahr

16. Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung: Synergien durch integrierte Planung

Seminar, 1.–2. September 2015, Berlin

17. Bedeutung von Community Center für die Stadtteilentwicklung

Seminar, 14.–15. September 2015, Berlin

18. Spielen, Trinken, Feiern – Sichere Städte und städtische Vielfalt: Wie passt das zusammen?

Seminar, 17.–18. September 2015, Berlin

19. Nachhaltiges Flächenmanagement in der Stadtentwicklung

Erfahrungsaustausch, 1.–2. Oktober 2015, Berlin

20. Interkulturelle Öffnung der Verwaltung – Herausforderung und Chance für die Kommunen

Seminar, 8.–9. Oktober 2015, Stuttgart

21. Neue Mobilitätskonzepte und regionale Kooperation – Neue Herausforderungen für die Aufgabenträger

Seminar, 12.–13. Oktober 2015, Berlin oder Mainz

22. Umgang mit „städtebaulichen Riesen“ – Großstrukturen der Nachkriegsmoderne

Seminar, 15.–16. Oktober 2015, Berlin

23. Klimaanpassung und demografischer Wandel: Herausforderungen für die Stadtentwicklung

Seminar, 29.–30. Oktober 2015, Köln

24. Der Weg ist zum Ziel – Strategieentwicklung in Kommunen

Seminar, 9.–10. November 2015, Berlin

25. Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum

Seminar, 12.–13. November 2015, Berlin

26. Forum deutscher Wirtschaftsförderer
Kongress der Kommunalen Spitzenverbände und des DVWE

19.–20. November 2015, Berlin

26. Facebook, Twitter, Blogs und Co. – Umgang von Kommunen mit neuen Kommunikations- und Informationsmedien

Seminar, 23.–24. November 2015, Berlin

28. Übergang von der Schule in die Arbeitswelt
Konzepte – Erfahrungen – Perspektiven

Seminar, 26.–27. November 2015, Berlin

29. Zukunft der kommunalen Verkehrsfinanzierung

Seminar, 1.–2. Dezember 2015, Berlin

30. Klein- und Mittelstädte – klein ganz groß?

Seminar, 7.–8. Dezember 2015, Berlin

Weitere geplante Veranstaltungen 2015

31. Das aktuelle europäische Beihilferecht von Kommunen für Kommunen

Seminar, 1. Halbjahr 2015, Berlin

32. Zukunft der Arbeit in Kommunalverwaltungen

Seminar, 1. Halbjahr 2015, Berlin oder regional

33. Harter Kern und weiche Schale – oder umgekehrt?

Stadt-Umland-Kooperationen

Seminar, 1. Halbjahr 2015, regional

34. Erfahrungsaustausch Bürgerbeteiligung: Kommunale Beteiligungskultur – Anspruch und Wirklichkeit oder von der Theorie zur Praxis

Erfahrungsaustausch, 2. Halbjahr 2015, regional

35. Kommunen in Finanznöten

Seminarreihe, 2. Halbjahr 2015, regional

36. Nachhaltige Stadtentwicklung

Seminarreihe, 2015, Berlin und regional

Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte 2014/2015:

Öffentliche, kostenfreie Vortrags- und Diskussionsveranstaltung in Berlin. Start jeweils 17.00 Uhr im Difu. Anmeldung erforderlich.

Innovationen im städtischen Wirtschaftsverkehr: Von der Elektromobilität bis zum Lastenrad-Boom

12. November 2014

Big Data, Open Data und die Rolle der Städte

10. Dezember 2014

Gentrifizierung – „Phänomen“, Messbarkeit und Handlungsoptionen

14. Januar 2015

Umweltgerechtigkeit in der Stadt

18. Februar 2015

Die neue Berliner Wohnungsnot?

11. März 2015

Weitere Infos und Anmeldung Difu-Dialoge:

Cornelia Schmidt

Telefon: 030/39001-208

E-Mail: adam@difu.de

www.difu.de/taxonomy/term/352

Aktuelle Infos und Einzelprogramm-Flyer:

Im Laufe des Jahres können sich Änderungen ergeben. Der aktuelle Stand ist stets im Internet zu finden: <http://www.difu.de/veranstaltungen>

Weitere Informationen:

Dr. Elke Becker

Telefon: 030/39001-149

E-Mail: ebecker@difu.de

Wettbewerb „Kommunaler Klimaschutz 2014“

Neun Kommunen für vorbildliche Projekte ausgezeichnet

SERVICE &
KOMPETENZ
ZENTRUM



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

Ideenreichtum, Engagement und Originalität waren gefragt, um erfolgreich CO₂ einzusparen. Je 30.000 Euro konnten die Gewinner in diesem Jahr für weitere Klimaschutzprojekte mit nach Hause nehmen. Seit 2009 loben das Bundesumweltministerium und das beim Deutschen Institut für Urbanistik angesiedelte Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz gemeinsam den Wettbewerb aus. Kooperationspartner sind der Deutsche Städtetag, der Deutsche Landkreistag und der Deutsche Städte- und Gemeindebund.

Professor Martin zur Nedden, Leiter des Difu, begrüßte die rund 240 Gäste der 7. Kommunalkonferenz zum Thema „Vielfältige Wege im kommunalen Klimaschutz“ und verwies auf die vielfältigen Wege, die die Gewinnerkommunen eingeschlagen haben, um auszeichnungswürdigen Klimaschutz zu betreiben. Die Preise überreichte die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, Rita Schwarzelühr-Sutter: „Die 117 Bewerbungen belegen, wie aktiv Klimaschutz vor Ort gelebt wird. Die Gewinnerkommunen, aber auch alle anderen Bewerber, zeigen: Kommunaler Klimaschutz regt die Kreativität der Akteure vor Ort an und sendet als Impulsgeber für eine zukunftsfähige Region wichtige Signale. Ihre innovativen und erfolgreichen Klimaschutzprojekte sind leuchtende Beispiele, die möglichst viele weitere Kommunen zum Engagement im Klimaschutz motivieren sollen.“

Die neun gleichrangigen Gewinner sind:

**Kategorie 1:
Kommunaler Klimaschutz durch
Kooperation, 38 Bewerbungen**

Schwalm-Eder-Kreis (Hessen): Technikhaus EnergiePLUS – gemeinsam Klimaschutz sichtbar machen

Gemeinsam mit einer Vielzahl von lokalen Akteuren hat der Schwalm-Eder-Kreis das Kooperationsprojekt „Technikhaus EnergiePLUS“ realisiert, das energetische Sanierung durch Passivhausbauweise sichtbar macht. Das Gebäude dient als innovativer Lern- und Informationsort für Berufsschüler und viele weitere Interessierte.

Landeshauptstadt Potsdam (Brandenburg): Sozialverträgliche energetische Sanierung der „Gartenstadt Drewitz“

Gemeinsam mit Bewohnern, Wohnungsunternehmen, den Stadtwerken und Verkehrsbetrieben, sozialen Trägern und vielen weiteren Akteuren gestaltet die Landeshauptstadt Potsdam das Plattenbauviertel Drewitz zur Gartenstadt um. Damit einher geht die energetische Sanierung zahlreicher Wohnungen und Gebäude. Die vielfältigen Themen und Herausforderungen wurden und werden durch den Aufbau umfangreicher kooperativer Arbeitsstrukturen bewältigt.

**Stadt Bonn (Nordrhein-Westfalen):
Zusammen stark – Aufbau einer
kommunalen Energieagentur**

Die Stadt Bonn hat gemeinsam mit einer Vielzahl lokaler und regionaler Akteure im Bereich der energetischen Sanierung die Bonner Energie Agentur gegründet. Hier erhalten private Haus- und Wohnungsbesitzer eine kostenlose und unabhängige Erstberatung rund um die energetische Gebäudesanierung. Ziel ist es, die Bürger zu eigenen Energieeffizienzmaßnahmen an ihren Immobilien zu motivieren und sie bei der Umsetzung kompetent zu unterstützen.

**Kategorie 2:
Kommunales Energie- und
Klimaschutzmanagement,
23 Bewerbungen**

Landkreis Reutlingen (Baden-Württemberg): Neue Wege der Mitarbeitersensibilisierung für den Klimaschutz

Mit der virtuellen „Klimawoche“ inklusive Klimaquiz und der Leitlinienkampagne „Gib8 auf den Klimaschutz“ hat der Landkreis Reutlingen zwei kreative Kampagnen entwickelt, um seine Mitarbeiter wirkungsvoll für die Themen Energieverbrauch und Klimaschutz im Alltag zu sensibilisieren: Vom richtigen Heizen und Lüften über den „nachhaltigen Warenkorb“ bis hin zu energiesparender Fahrweise.

Landeshauptstadt Mainz (Rheinland-Pfalz): Klimafreundliche Beschaffung und Vergabe

Die vielfältigen Aktivitäten der Landeshauptstadt Mainz für eine klimafreundliche und nachhaltige Beschaffung gehen weit über gesetzliche Vorgaben hinaus. Die Landeshauptstadt überzeugt durch ihr umfassendes Konzept, alle städtischen Beschaffungen – vom Einkauf von Recyclingpapier über das Management des städtischen Fuhrparks bis hin zum Neubau kommunaler Gebäude – klimafreundlich und nachhaltig zu gestalten. Damit spart Mainz effektiv klimaschädliches CO₂ ein und vermeidet außerdem hohe Folgekosten.

Stadt Gladbeck (Nordrhein-Westfalen): 35 Jahre erfolgreiches Energie- und Klimaschutzmanagement

Ihr vor über 35 Jahren gestartetes Energie- und Klimaschutzmanagement hat die Stadt Gladbeck konsequent zu einem umfangreichen und strukturierten Konzept weiterentwickelt. Heute basiert das städtische Vorgehen auf drei Säulen: präventives Energiemanagement, kontinuierliches Controlling der Verbräuche und technische Energieeinsparmaßnahmen.

Kategorie 3: Kommunalen Klimaschutz zum Mitmachen, 56 Bewerbungen

Gemeinde Sulzbach (Hessen): Bürgermitwirkung „Verträgliche Mobilität“ für ein gutes Klima

Mit den Bürgern gemeinsam die Mobilität in der Gemeinde klimafreundlich gestalten – das ist das Ziel der Gemeinde Sulzbach. Das Projekt überzeugt dabei insbesondere durch

das strukturierte Vorgehen von der Ideengenerierung bis zur Umsetzung von Einzelprojekten in unterschiedlichen Arbeitsgruppen und durch die gelungene Aktivierung zahlreicher Bürger.

Stadt Hagen (Nordrhein-Westfalen): „Lucy-Trilogie“ – Kinder- und Jugendtheater für den Klimaschutz

Das Kinder- und Jugendtheater „Iutzhagen“ der Stadt Hagen hat eine Theater-Trilogie entwickelt, umgesetzt und begleitet, um Kinder auf spielerische Art und Weise für die Themen Klimaschutz, Klimawandel und Nachhaltigkeit zu sensibilisieren. Zusätzliches Begleitmaterial regt über den Theaterbesuch hinaus zu einem von Suffizienz geprägten Verhalten im Alltag an. Durch das Einwerben von Sponsorengeldern konnte vielen Kindern ein kostenloser Theaterbesuch ermöglicht werden.

Stadt Kassel (Hessen): Klimafreundliche Großveranstaltung – Hessentag 2013

Die Stadt Kassel hat den von der Landesregierung vergebenen „Hessentag 2013“ mit großem Erfolg als klimabewusste Großveranstaltung geplant und durchgeführt. In Kooperation mit städtischen und weiteren Akteuren ist es gelungen, eine klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur für alle Besucher zu schaffen, die Veranstaltung selbst klimaschonend zu organisieren und Klimaschutz zum Thema zu machen. Damit wurde den Teilnehmern konsequent verdeutlicht, welchen Einfluss das eigene Verhalten auf den Klimaschutz hat. Verbliebene, nicht vermeidbare CO₂-Emissionen wurden durch Investitionen in internationale Klimaschutzprojekte ausgeglichen.

Hintergrund:

Insgesamt 117 Beiträge hatte der Wettbewerb „Kommunaler Klimaschutz 2014“ zu verzeichnen. Alle deutschen Kommunen und Regionen konnten sich von Januar bis zum 15. März 2014 mit ihren Klimaschutzprojekten in drei Kategorien beteiligen.

Hinweis:

Weitere Informationen – ausführliche Artikel, Filme und Fotos von den Projekten und der Preisverleihung – unter: www.klimaschutz.de/kommunen/wettbewerb2014 und www.klimaschutz.de/kommunen/kommunkonferenz2014

WETTBEWERB: KOMMUNALER 2014 KLIMASCHUTZ

Ein Wettbewerb des Bundesumweltministeriums und des Service- und Kompetenzzentrums: Kommunaler Klimaschutz



Gratulanten und Preisträger des Wettbewerbs „Kommunaler Klimaschutz 2014“

Foto: Peter Himself/SK:KK, Nutzungshinweis: Abdruck für redaktionelle Zwecke honorarfrei, werbliche Nutzung ist nicht gestattet

Weitere Informationen:

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



Kulturforum



Blick vom Kollhoff-Tower am Potsdamer Platz



Workshop Weiterentwicklung großer Wohnsiedlungen

Fotos: Sybille Wenke-Thiem

Difu-Ansprechpartnertreffen 2014

Städtevertreter trafen sich zu ihrem Jahrestreffen in Berlin

Am 23. und 24. Juni 2014 trafen sich in Berlin die Difu-Kontaktpartner aus dem gesamten Bundesgebiet zu ihrem jährlichen Difu-Ansprechpartnertreffen. Der Wissenschaftliche Direktor und Geschäftsführer des Difu, Prof. Dipl.-Ing. Martin zur Nedden, begrüßte die Städtevertreter und moderierte das Treffen. In seiner Einführung unterstrich er besonders die wichtige Funktion des Instituts als Schnittstelle zwischen Wissenschaft und Praxis. Die jährlichen Difu-Ansprechpartnertreffen spielen dabei eine wichtige Rolle: Sie dienen der Fortbildung zu kommunalrelevanten Themen und gleichzeitig dem Erfahrungs- und Meinungsaustausch zwischen den Städten und dem Difu sowie unter den Städtevertretern.

Das Treffen bot zunächst einen direkten Einblick in die aktuelle Difu-Forschungsarbeit: Aus dem Bereich Stadtentwicklung, Recht und Soziales referierte Dr. Bettina Reimann zu „Wohneigentum von Migranten: Eine Chance für Stadtentwicklung und Integration?!“. Robert Riechel aus dem Bereich Mobilität und Infrastruktur berichtete über Difu-Arbeiten im Rahmen der „Nationalen Plattform Zukunftsstadt“.

In den darauffolgenden Workshops bearbeiteten die Teilnehmenden die Themen

- Energetische Quartierskonzepte (Input und Moderation Robert Riechel) sowie
- Weiterentwicklung großer Wohnsiedlungen (Input und Moderation Ricarda Pätzold).

Der traditionelle Abendempfang fand bei ausgesprochen guter Fernsicht „im Himmel über Berlin“ statt – im Panoramapunkt des Kollhoff-Towers am Potsdamer Platz: Hier wurden die Städtevertreter von Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup, Staatssekretär für Bauen und Wohnen, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin, begrüßt und über die neusten Planungen verschiedener Berliner Stadtentwicklungsprojekte informiert. Der günstige Aussichtspunkt ermöglichte es, einige der angesprochenen Standorte gleich aus der Vogelperspektive zu betrachten. Im Anschluss stand ein weiterer Ortswechsel auf dem Programm, der Raum für weiteren Erfahrungsaustausch und vertiefende Gespräche bot: die Strandbar im Monbijoupark.

Schwerpunkte des Folgetages bildeten drei Impulsvorträge mit jeweils anschließender Diskussion:

- „Neues Wohnen – Gemeinschaftliche Wohnformen bei Genossenschaften“ stellte Ricarda Pätzold, Bereich Stadtentwicklung, Recht und Soziales sowie Antje Seidel-Schulze, Bereich Wirtschaft und Finanzen vor,
- „Urbane Sicherheit im Wohnbereich“ vorgestellt von Hanna Blieffert, Bereich Wirtschaft und Finanzen, sowie
- „Vergessene Stadtteile: Nachhaltigkeit und Kooperation im Gewerbegebiet“ präsentiert von Daniel Zwicker-Schwarm, Bereich Wirtschaft und Finanzen.

In der Abschlussrunde nannten die Städtevertreter eine Reihe von Vorschlägen für kommunalrelevante Themen, deren Berücksichtigung in der Difu-Fortbildung und -Forschung sinnvoll sei. Mit Blick auf die Fortbildung wurde hier auch der Wunsch nach dezentralen Veranstaltungen angesprochen, dem das Difu verstärkt nachkommen wird (siehe auch das neue Fortbildungsprogramm auf Seite 12).

Den Ausklang bildete wie immer eine Exkursion, diesmal durch den ehemaligen Difu-Mitarbeiter Robert Sander geführt. Die spannende und durchaus kontroverse Exkursion „Kulturforum und Botschaftsviertel – Zwischen architektonischer Vielfalt und städtebaulicher Ratlosigkeit“ führte die Teilnehmer vom Difu aus zu Fuß bis zu einem Überraschungsbesuch in der Garten der Bremer Landesvertretung.

Die Vorträge, Präsentationen sowie Impressionen des Treffens sind in einer virtuellen Tagungsmappe im Difu-Extranet dokumentiert. Das Difu-Extranet ist exklusiv für Rat und Verwaltung der Difu-Zuwanderstädte zugänglich (siehe auch Seite 23).

Virtuelle Tagungsmappe:

<http://www.difu.de/taxonomy/term/374>

Weitere Informationen:

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

Kommunale Strategien der Wohnraumversorgung

Schaffung und Erhaltung von preisgünstigem Wohnraum

Die steigende Nachfrage nach preisgünstigem Wohnraum – nicht nur durch einkommensschwache Bevölkerungsgruppen, sondern zunehmend auch durch den Mittelstand – und die insgesamt geringen Neubauaktivitäten der vergangenen Jahre, lassen die Mietpreise vielerorts steigen. Die Schaffung und Erhaltung von preisgünstigem Wohnraum stellt die Kommunen insbesondere in wachsenden Stadtregionen vor große Herausforderungen. Im Rahmen eines im Juni in Berlin durchgeführten Difu-Seminars wurde ein Überblick über die aktuellen Trends und Entwicklungen im Bereich der kommunalen Wohnraumversorgung gegeben, das auch die Möglichkeit des Erfahrungsaustauschs bot.

Als Ursachen der zunehmenden Knappheit bezahlbaren Wohnraums in Stadtregionen mit Bevölkerungswachstum wurde die geringe Wohnungsbautätigkeit der vergangenen Jahre, das Auslaufen von Belegungsbindungen im sozialen Wohnungsbau und die neue Attraktivität des Wohnens in der Stadt ermittelt. Schnelle Lösungen sind jedoch nicht zu erwarten, denn ordnungspolitische Maßnahmen, d.h. Förderinstrumente am Wohnungsmarkt entwickeln erst mit relativ großer Verzögerung ihre Wirkung.

Bei den Fördermaßnahmen sind Subjektförderung (z.B. Kosten der Unterkunft und Wohngeld) und Objektförderung (z.B. Wohnungsbauförderung der Länder) zu unterscheiden. In den vergangenen Jahren gab es eine in der Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik eine starke Fokussierung auf Subjektförderung und nur wenig Objektförderung, was zu einer geringeren Bautätigkeit und daher zu Wohnungsknappheit insbesondere in wachsenden Stadtregionen führte.

Doch in jüngerer Zeit ändern sich diese Rahmenbedingungen wieder. Parallel entwickeln die Kommunen Strategien für den Wohnungsmarkt. Dabei zeigt sich, dass Wohnungspolitik – den jeweiligen Wohnungsmarktanforderungen angemessen – durch einen Strategiemix, d.h. durch eine Vielzahl von Maßnahmen zur Aktivierung der Wohnungsmärkte, gekennzeichnet ist. Dazu gehören u.a. die Festsetzung von Anteilen preiswerter und bezahlbarer Wohnungen im Wohnungsneubau und die Vergabe von zinslosen Darlehen zum Grunderwerb für sozia-

len Mietwohnungsbau. Begleitet werden die Wohnungskonzepte z.T. durch Bedarfsanalysen, um zielgruppenorientierte Wohnraumversorgung zu ermöglichen. Um preisgünstiges Wohnen auch im Bestand umzusetzen, wurden Instrumente des besonderen Städtebaurechts diskutiert, u.a. die Soziale Erhaltungssatzung (§ 172 BauGB), die Sanierungssatzung (nach § 142/§ 136 BauGB) sowie Vorkaufsrecht (nach § 24 BauGB).

Fazit:

- Durch Nachfrageüberhänge und Aufwertungsmaßnahmen gerät preiswerter Wohnraum weiter unter Druck. Neubau kann dies kaum kompensieren. Kooperationen mit Wohnungsunternehmen und Wohnungswirtschaft werden damit wichtiger.
- Preiswerter Wohnraum ist das nachgefragteste Preissegment. Die Nachfragegruppen sind nicht nur sozial benachteiligte Gruppen, sondern rekrutieren sich aus vielfältigen Lebenslagen (Junge und Ältere, untere aber auch mittlere Einkommensgruppen, Alleinerziehende und Familien).
- Unverzichtbare Handlungsgrundlage sind tragfähige kommunale Konzepte zum Wohnen. Bund und Länder sollten deren Erstellung unterstützen.
- Indem der Wohnungsmarkt wegen der Immobilität der Güter keinen klassischen Markt darstellt, müssen marktwirtschaftliche Eingriffe in gewissem Maße unbefriedigend und von Mängeln und Defiziten gekennzeichnet bleiben. Die aktuelle Wohnungspolitik (v.a. der Kommunen) ist deshalb auf absehbare Zeit darauf festgelegt, Marktkorrekturen und Marktergänzungen – sowohl im Sinne der Objekt- als auch der Subjektförderung – zu praktizieren. Unter aktuellen Bedingungen sind die „großen Lösungen“ durch öffentlichen Wohnungsbau, wie sie bis in die 1970er-Jahre versucht und für sinnvoll gehalten wurden, nicht gangbar und auch nicht wünschenswert (vgl. Seminarfazit Göschel 2014 – Internetdoku im Difu-Extranet).
- Im Rahmen der Bekämpfung von Angebotsknappheiten am Wohnungsmarkt sollte – neben den Quantitäten – stärker auf die Qualität der Wohnungen abgezielt werden. Der stetig steigende Wohnflächenkonsum sollte stärker hinterfragt werden.

Weitere Informationen:

Dipl.-Ing. Ricarda Pätzold
Telefon: 030/39001-190
E-Mail: paetzold@difu.de

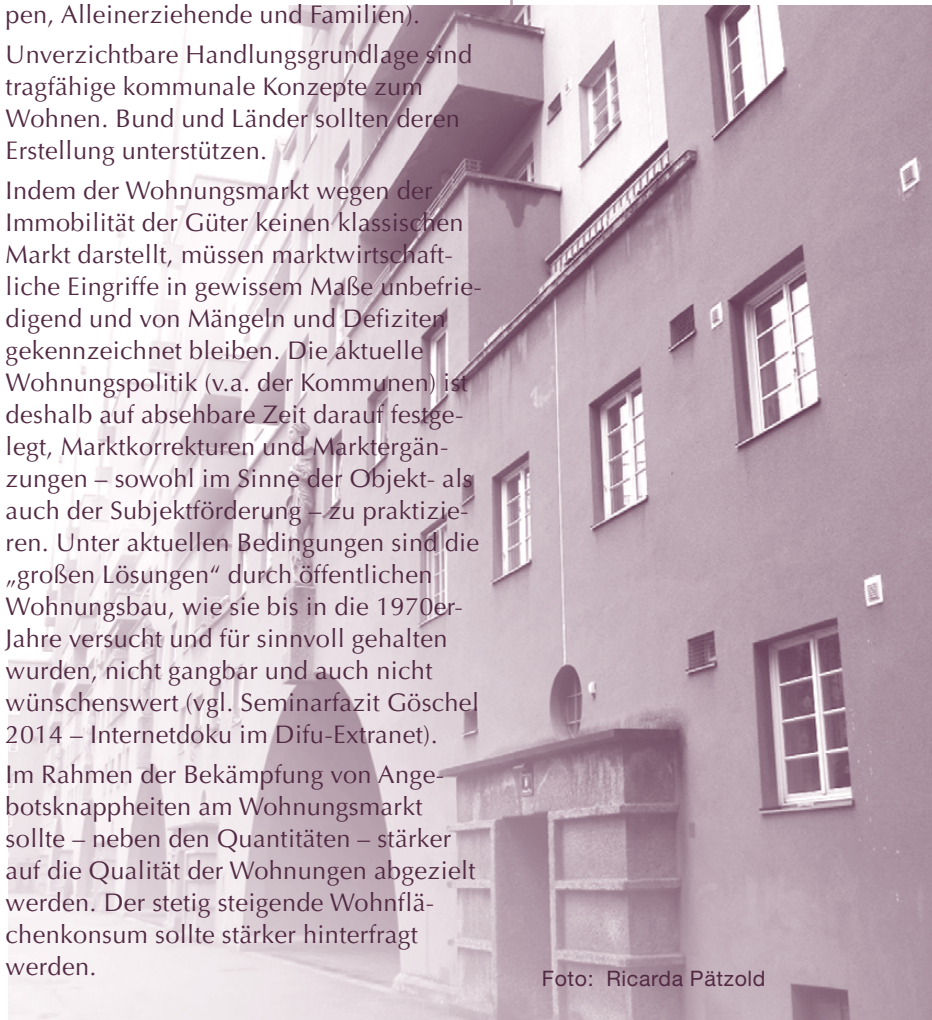


Foto: Ricarda Pätzold



Prof. Dipl.-Ing. Martin zur Nedden,
Deutsches Institut für Urbanistik



Dr. Heike Schmid-Obkirchner,
Bundesministerium für Familie,
Senioren, Frauen und Jugend
(BMFSJ), Berlin



Prof. Dr. Karin Böllert,
Westfälische Wilhelms-Universität
Münster; Arbeitsgemeinschaft für
Kinder- und Jugendhilfe – AGJ



Prof. Dr. Christian Schrapper,
Universität Koblenz-Landau

Fotos: Rita Rabe, Difu, Berlin

Weitere Informationen:

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

Bestellung der Doku:
siehe Bestellschein

Qualitätsentwicklung in der Kinder- und Jugendhilfe

Tun wir die richtigen Dinge? Und tun wir die richtigen Dinge richtig?

Am 15./16. Mai 2014 fand eine Tagung der Arbeitsgruppe Fachtagungen Jugendhilfe mit dem Titel „Nur wer sich ändert, bleibt sich treu. Qualitätsentwicklung als Daueraufgabe in der Kinder- und Jugendhilfe“ in Berlin statt, die von Prof. Dipl.-Ing. Martin zur Nedden, Wissenschaftlicher Direktor und Geschäftsführer des Deutschen Instituts für Urbanistik, eröffnet wurde. Dr. Heike Schmid-Obkirchner, Leiterin des Referats Rechtsfragen der Kinder- und Jugendhilfe, Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Berlin, sagte in ihrem Grußwort, dass die Herstellung von Chancengleichheit für alle jungen Menschen eine wichtige gesamtgesellschaftliche Aufgabe sei, deshalb müsse der Frage nachgegangen werden, wie die Zukunftsfähigkeit der Kinder- und Jugendhilfe sichergestellt werden kann. Diese Frage wurde mit Bezug auf unterschiedliche Themenfelder der Kinder- und Jugendhilfe zwei Tage intensiv erörtert.

Kinder- und Jugendhilfe unter (Handlungs-)Druck?

Prof. Dr. Karin Böllert, Erziehungswissenschaftlerin, Westfälische Wilhelms-Universität Münster, Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft für Kinder- und Jugendhilfe – AGJ, referierte zur Frage: „Kinder- und Jugendhilfe unter (Handlungs-)Druck?“ und verwies darauf, dass die Jugendhilfe in den letzten 20 Jahren eine qualitätsvolle Arbeit geleistet habe. Dennoch sei es wichtig, auch die „Schattenseiten“ zu thematisieren. „Wir erleben heute eine organisierte und betreute Kindheit von Anfang an, womit die Kinder- und Jugendhilfe auch für diese Altersgruppe eine erweiterte Verantwortung übernommen hat ...“. Es wird ein großes Schwergewicht auf „Bildung von Anfang an“ gelegt, Medien spielen eine größere Rolle, die Gruppe der jungen Erwachsenen erfährt wieder mehr Aufmerksamkeit, Familie ist ein öffentliches Thema geworden. Jugendämter sind das „organisatorische Herzstück“ der Kinder- und Jugendhilfe. Sie sind „die wichtigsten Institutionen für Fragen der Förderung und Hilfe für Kinder, Jugendliche und Familien, auf kommunaler Ebene als sozialpädagogische Fachbehörde anerkannt und haben sich als eine von der Bevölkerung eindeutig identifizierbare Behörde konsolidiert“.

„Die Kinder- und Jugendhilfe ist in der Mitte der Gesellschaft angekommen.“

Über „Das Jugendamt als strategischen Ort der Gestaltung des Aufwachsens von Kindern und Jugendlichen“ sprach Wolfgang Trede, Leiter des Jugendamts Landkreis Böblingen, Mitglied der Berichtskommission zum 14. Kinder- und Jugendbericht. Er stellte fest, dass die Jugendhilfe in der Mitte der Gesellschaft angekommen ist und deren Angebote quantitativ immer selbstverständlicher von jungen Menschen und Familien genutzt werden. Aufwachsen geschehe heute viel stärker als früher in öffentlicher Verantwortung – ohne dass dadurch der Familie für die Sozialisation ein geringerer Stellenwert zukäme. Zugleich seien die Grenzen der Kinder- und Jugendhilfe unschärfer geworden, dies zwingt zu einer anderen Kooperationskompetenz, da die Zusammenarbeit mit Akteuren, die andere professionelle Identitäten und Handlungslogiken, andere Rechtsgrundlagen und Finanzierungsformen aufweisen, eingegangen wird. Daher müsse „das Jugendamt“ eine lernende Organisation werden oder bleiben und einen „Geist“ etablieren mit den Fragen: Tun wir die richtigen Dinge? Und tun wir die richtigen Dinge richtig?

Es ist an der Zeit

Über künftige Herausforderungen an die Kinder- und Jugendhilfe sprach Prof. Dr. Christian Schrapper, Erziehungswissenschaftler, Universität Koblenz-Landau, Koblenz, geleitet von der Frage: Was kommt von der Jugendhilfe an, bei den Kindern, bei den Jugendlichen, bei den Eltern? Jugendhilfe kreise letztendlich immer um die große Frage: Wieviel öffentliche Verantwortung für private Lebensschicksale? Seit fast 100 Jahren präge diese Zerreißprobe die Kinder- und Jugendhilfe: Einerseits „in der Mitte der Gesellschaft“ angekommen (Kita, Familienbildung, Jugendarbeit, Jugendhilfe in der Schule), muss sie andererseits auch für „die Ränder“ zuständig bleiben (Kinderschutz, Hilfen zur Erziehung, Jugendberufshilfe). Dies fordere die Jugendhilfe immer wieder heraus zu definieren: Was ist für alle und was ist für diejenigen, die es besonders benötigen? Jugendhilfe wirke nur als Ganzes gut. Seine Definition von Qualität sei: Qualität = Geld + Güte + Gerechtigkeit. In sieben Punkten erläuterte er, wie Qualität „entwickelt“ werden kann.

Umsetzung von Maßnahmen des Klimaschutzes im Städtebau

Die energie- und klimaschutzpolitischen Ziele der Bundesregierung sind ehrgeizig. National sollen die Treibhausgasemissionen bis 2020 um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 reduziert werden, bis 2050 sogar um 80 bis 95. Dies erfordert konsequentes Handeln auf allen Ebenen. Städte und Gemeinden leisten hierzu einen unverzichtbaren Beitrag. Das gilt insbesondere für den Wärmeenergiebedarf der Privathaushalte, die effiziente Erzeugung und Nutzung von Energie sowie die Erzeugung von erneuerbaren Energien. Ein wesentliches Handlungsfeld betrifft den energetischen Zustand der Gebäude und damit die Qualität neuer Baugebiete sowie die energetische Sanierung des Siedlungsbestands. Darum ging es auch im Juni 2014 im Difu-Seminar „Städtebaurecht aktuell: Umsetzung von Maßnahmen des Klimaschutzes im Städtebau“.

Die mit Abstand größten Potenziale zur Reduzierung des Ausstoßes von Treibhausgasen liegen im Siedlungsbestand. Wärmedämmung ist aber nicht immer die richtige Methode. Der energetische Standard hängt auch davon ab, ob und ggf. wann die letzte Modernisierung stattgefunden hat. Das örtliche Mietpreisniveau ist entscheidend dafür, ob Kosten der energetischen Modernisierung über die Miete umgelegt werden können und die Modernisierung überhaupt wirtschaftlich ist. Oft verbietet die baukulturelle Qualität vorhandener Fassaden Standardlösungen der Wärmedämmung. Der Blick muss auf spezifische Ressourcen und Potenziale des jeweiligen Gebietes gerichtet sein. Ein gebäudebezogener Ansatz greift zu kurz. Gute Lösungen unter Nutzung erreichbarer bzw. erschließbarer Ressourcen lassen sich nur im räumlichen Kontext für das Quartier und darüber hinaus finden. Nicht nur Wärmebedarf und -belegungsdichte sind weichenstellende Faktoren bei der Entwicklung effizienter Energiekonzepte. Vieles spricht für dezentrale Lösungen. Sie tragen dazu bei, Energieverluste zu minimieren und Primärenergie effizienter zu nutzen. Umbau und energetische Sanierung bzw. Modernisierung vollziehen sich nicht in einem Schritt, sie müssen vielmehr über einen längeren Zeitraum gedacht werden. Der Modernisierungszyklus der Gebäude bietet z.B. gute Chancen, die nächste Stufe der dann technisch möglich gewordenen energetischen Optimierung zu gehen. Mitbedacht werden muss der geringer wer-

dende Wärmebedarf als Folge der besseren Dämmung. Nah- und Fernwärme werden mit Fortschreiten der energetischen Gebäudesanierung ineffizienter, Energiekosten steigen.

Wie facettenreich das Spektrum möglicher Maßnahmen zum Klimaschutz im Städtebau ist, verdeutlichten beim Seminar der Einführungsvortrag von Prof. Dr.-Ing. Matthias Koziol und auch die nachfolgenden Beiträge. Vorgestellt wurden unter anderem drei Modellprojekte: Das Projekt „Feldheim autark“ der brandenburgischen Stadt Treuenbrietzen zeigt, dass es gelingen kann, die spezifischen Potenziale kleiner Städte im ländlichen Raum zu nutzen und zum Vorteil aller Bürger eine autonome und kostengünstige Energieversorgung im eigenen Netz zu erreichen. Die „Bahnstadt“ in Heidelberg ist ein Projekt, bei dem ein ambitioniertes Energiekonzept von der Planung über die Realisierung und Begleitung umgesetzt wurde. Ein beispielhaftes Anreizsystem wurde mit dem „Bonuspunktesystem“ der Stadt Bielefeld dargestellt. Deutlich wurde in allen Beiträgen, wie wichtig eine aktive gut überlegte Informations- und Beratungspolitik ist. Bauwillige stehen dabei genauso im Fokus wie die Architektenschaft und das Bauhandwerk.

Die Herausforderungen liegen nicht in der rechtlichen Umsetzung, sondern in der praktischen Vermittlung und Akzeptanz –, aber auch in der Gewährleistung der Qualität der Bauausführung und der Wärmebedarfsberechnungen. Werkstattberichte aus Hannover und Freiburg boten Einblicke in die Verwaltungspraxis besonders engagierter Kommunen. Am Anfang steht eine gründliche Aufarbeitung der spezifischen energetischen Ausgangsbedingungen und Potenziale, also die Erarbeitung integrierter Energiekonzepte oder von Energienutzungsplänen, wie sie in Bayern üblich sind und gefördert werden.

Fazit: Es gibt keine allgemeingültigen Patentrezepte für guten Klimaschutz im Städtebau. Dass A und O sind maßgeschneiderte Konzepte, die auf der Zeitschiene flexibel und fortschreibbar sind. Dabei ist immer und grundsätzlich ein Zusammenwirken der Akteure vor Ort von entscheidender Bedeutung. Vor allem kommt den Stadtwerken, den städtischen Wohnungsbaugesellschaften und weiteren kommunalen Beteiligungsgesellschaften eine wichtige Funktion zu.

Weitere Informationen

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



Foto: Wolf-Christian Strauss

Barrierefreier ÖPNV bis 2022 – barrierefrei, aber pleite?

Weitere Informationen:
Dr.-Ing. Wulf-Holger Arndt
Telefon: 030/39001-252
E-Mail: arndt@difu.de

Der ÖPNV soll bis 2022 „vollständig barrierefrei“ sein. Das klingt sehr weitgehend und ist es auch. Die Auslegung des Begriffs und der damit intendierte Umbaufwand beunruhigen viele Aufgabenträger. Ein Difu-Brennpunktseminar im Frühjahr befasste sich mit dieser Neuregelung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Völlig neu ist diese Aufgabe jedoch nicht. Die Neuregelung in § 8 Abs. 3 PBefG legt nun allerdings ein Regel/Ausnahme-Prinzip (in der Regel barrierefrei, Ausnahmen sind zu begründen) fest und setzt eine Frist zur Umsetzung des Ziels bis 2022.

Im Seminar wurde zunächst eine Begriffsbestimmung der „vollständigen Barrierefreiheit“ für das System des ÖPNV vorgenommen. Daraus abgeleitet sind Umgestaltungsnotwendigkeiten zu definieren sowie Aufwand und Finanzierungsmöglichkeiten für die Aufgabenträger und Baulastträger abzustecken. Bei der Finanzierung der Maßnahmen zur Barrierefreiheit sind nicht nur Modernisierungskosten, sondern auch Unterhaltungs- und Nachbesserungskosten zu beachten.

Der Begriff „vollständig barrierefrei“ zielt auf ein umfassendes und flächenhaftes Modell. Die Barrierefreiheit muss für alle Nutzergruppen angeboten werden, auch für zeitweise mobilitätseingeschränkte Menschen, wie Personen mit großem Gepäck, mit Kinderwagen oder Ortsunkundige – eben Zugänglichkeit für alle Fahrgäste („Design für

Alle“). Außerdem sollte die gesamte Reisekette im ÖPNV behinderungsfrei sein. Aufgabenträger haben Barrierefreiheit bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne (NVP) angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen und Qualitäten zu formulieren. Die Anpassungen und Umbauten müssen allerdings ökonomisch leistbar sein. Ausnahmen sind zu begründen (Abwägung mit anderen Belangen, finanzielle und technische Möglichkeiten). Pauschale Ausnahmen sind unzulässig. Die Länder können nach § 62 (2) PBefG Ausnahmetatbestände und zeitliche Abweichungen festlegen.

Die Schaffung von „Barrierefreiheit“ ist als Prozess zu verstehen. Hier gilt es Prioritäten zu setzen, Stufenlösungen zu realisieren sowie ggf. (zeitweise) Ausnahmen zu begründen. Neben dem barrierefreien Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen sind auch barrierefreie Informationen zur Nutzung des ÖPNV und der barrierefreie Aufenthalt in den Fahrzeugen in den NVPs zu beschreiben. Ein barrierefreies Ticketing wäre eine Wohltat für alle ÖPNV-Nutzer. Das elektronische Ticket könnte hier ein Schritt in die richtige Richtung sein. Ein Fahrkartenschalter ist, durch die Möglichkeit der direkten Beratung, eine bessere Lösung als ein Automat. Eine vollständig barrierefreie Lösung wäre eine Nahverkehrsabgabe zur Finanzierung einer fahrscheinfreien ÖPNV-Nutzung: Völlig frei vom Zwang, sich in Tarifen auskennen zu müssen, könnte dies eine ideale Umsetzung der Design-für-Alle-Idee sein.

Die Finanzierung der Anpassungsmaßnahmen macht evtl. eine zeitliche Streckung nötig. Doch durch die Wahl von kostengünstigeren Maßnahmen kann Zeitverzug verhindert werden. Hier sind Weiterbildung und der fachliche Austausch zwischen den Aufgabenträgern sowie eine Koordinierung von Verwaltungen und Verkehrsbetrieben wichtig. Die Beteiligung der Behindertenverbände kann wertvolle Hinweise liefern. Die Fragen sollten lauten: Welcher Standard ist ortsspezifisch angemessen? Gibt es „leichte Lösungen“? Ein großer Schritt wäre ein Nachfolgegesetz des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), bei dem sich die Zweckbindung nicht mehr auf die Mittel der Raumüberwindung (Infrastruktur-Ausbau) beziehen würde, sondern die Zielerreichung (Mobilitätssicherung für alle) gefördert werden würde.



Foto: Jürgen Gies

Standortfaktor Stadt

Das Verhältnis von Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung

Welche Perspektiven gibt es für Produktionsunternehmen in der Stadt? Wie lassen sich Städte zum Labor für innovative Unternehmen entwickeln? Wie können sich Wirtschaft und Wirtschaftsförderung an der Stadtentwicklung beteiligen? Diese Fragen diskutierten die Teilnehmer des Difu-Seminars „Standortfaktor Stadt – Perspektiven für die kommunale Wirtschaftsförderung“ Anfang April mit Experten aus Wissenschaft und Kommunen. Dabei zeigte sich: In Zeiten der Globalisierung, des Strukturwandels, demographischer Umbrüche und der Erfordernisse eines nachhaltigen Umbaus von Städten ergeben sich neue Notwendigkeiten und Perspektiven an der Schnittstelle zwischen Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung.

Städte als Unternehmensstandorte

Großstädte erlebten in den vergangenen Jahrzehnten eine Abwanderung insbesondere des verarbeitenden Gewerbes. Verschiedene Beiträge des Seminars machten deutlich, dass Städte als Unternehmensstandorte wieder an Attraktivität gewinnen. Dies gilt keineswegs nur für wissensintensive Dienstleistungsunternehmen, die Zentralität und Kundennähe suchen. Unter dem Schlagwort „Urban Factory“ werden in der Fabrik- und Stadtplanung die Möglichkeiten für eine stärkere Verknüpfung von Produktionsunternehmen mit der Stadt diskutiert. Berlin, Düsseldorf und eine Reihe weiterer Großstädte haben Masterpläne für die Sicherung von Industriestandorten erarbeitet. Bremen profiliert einzelne Gewerbegebiete gezielt für Fokusbranchen wie etwa die Logistikwirtschaft oder Luft- und Raumfahrtunternehmen und fördert die Beteiligung von Unternehmen und Immobilieneigentümern in Standortgemeinschaften.

Städte als Labor für Zukunftstechnologien

Unter dem Schlagwort „Smart Cities“ betreiben Städte zudem gezielt Wirtschaftsförderung, indem sie Unternehmen und Forschungseinrichtungen Labore und Schauwindower für innovative Technologien und Systemlösungen bieten. Koordiniert durch die Wirtschaftsförderung haben sich in der Initiative „SmarterCity Karlsruhe“ Forschungseinrichtungen und Unternehmen zusammengefunden, um vorbildliche Lösungen für das städtische Zusammenleben

zu entwickeln und zu erproben.

Die Themenpalette reicht von praktischen IT-Anwendungen in einzelnen Handlungsfeldern, wie etwa einer stadtweiten Lösung zur Suche von Kinderbetreuungsmöglichkeiten, bis zu integrierten Maßnahmen zur Entwicklung energieeffizienter Gewerbegebiete in den Quartieren.

Die Exkursion zum EUREF-Forschungscampus in Berlin-Schöneberg erlaubte Einblicke in ein weiteres „Reallabor“. Wo früher Stadtgas für die Straßenbeleuchtung erzeugt wurde, wird heute geforscht, gelehrt und erlebbar gemacht, wie nachhaltiges Bauen sowie die Wind- und Solarenergie über intelligente Netze mit Elektromobilität kombiniert werden können.

Stadtentwicklung für und mit Unternehmen

Rund um den Kreuzberger Moritzplatz erläuterte der Stadtplaner und ehemalige Modulor-Geschäftsführer Andreas Krüger neue Formen der Verknüpfung von Handel, Werkstätten und Ko-Kreation und gab damit ein Beispiel für die aktive Rolle von Unternehmen an der Stadtentwicklung. Der Umbau einer leergefallenen Industrieimmobilie für das Kreativkaufhaus war der Startschuss für eine Reihe von Initiativen zur Belebung des ehemaligen Mauerstreifens – darunter Angebote für temporäre Büroarbeitsplätze (Co-Working) oder der Prinzessinnengarten, einem Nachbarschaftsprojekt urbanen Gärtnerns. Wichtig für das Gelingen der Projekte ist stets ein schrittweises Vorgehen und die Schaffung von Freiräumen von kurzfristiger Verwertungslogik im Umgang mit Immobilien – somit auch ein Umdenken bei öffentlichen Akteuren.

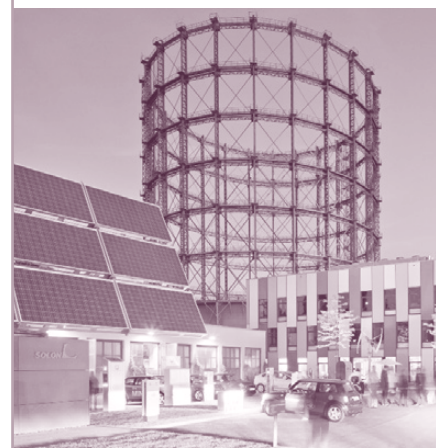
Mit Blick auf Bürgerschaft und Unternehmen stellte zum Abschluss des Seminars der Hamburger Stadtplaner und Stadtforscher Julian Petrin eine „neue Lust zum Selbermachen“ fest. Für das Verhältnis von Stadtentwicklung und Wirtschaft ergäben sich dadurch neue Wege der Zusammenarbeit – Städte müssten durch geeignete Formate die Möglichkeiten zur „Ko-Kreation“ nutzen.

Weitere Informationen:

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

Reallabor für die Erprobung innovativer Technologien: Der Berliner EUREF-Forschungscampus

Quelle: Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, <http://www.innoz.de/mediocenter10.html>





Nadine Appelhans
Foto: Steffen Weigelt



Angela Kohls
Foto: privat



Antje Seidel-Schulze
Foto: David Ausserhofer



Thomas Warnecke
Foto: David Ausserhofer

Difu-Intern: Abschied und Neubeginn

Nadine Appelhans ist seit September 2014 wissenschaftliche Mitarbeiterin im Forschungsfeld Infrastruktur und Daseinsvorsorge des Arbeitsbereichs Mobilität und Infrastruktur. Am Standort Berlin arbeitet sie unter anderem für das KURAS-Projekt zu Regenwassermanagement und in der Begleitforschung der Modellregionen Elektromobilität. Zuvor studierte sie Stadtplanung an der HafenCity Universität in Hamburg und an der Escuela Superior de Arquitectura in Valladolid, Spanien. In Hamburg promovierte sie zudem zu Fragen der Urbanisierung in Äthiopien.

Seit Juni 2014 ist **Angela Kohls** als wissenschaftliche Mitarbeiterin im Bereich Mobilität und Infrastruktur tätig. Aktuell arbeitet sie beim Schaufensterprojekt „EBikePedeln – Fahrspaß mit Rückenwind“ im Auftrag der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt mit sowie bei den vom BMVI geförderten Projekten „Fahrradakademie“ und „Fahrradportal“. Angela Kohls hat an der TU Berlin Soziologie mit dem Themenschwerpunkt Verkehrssoziologie studiert. Nach dem Studium arbeitete sie zunächst bei der choice mobilitätsproviding GmbH im Projekt „Lasten- und Pflichtenheft für einen zukunftsfähigen öffentlichen Verkehr“ und erarbeitete Schulungsmodulare zur Vermittlung der Produkte DB Carsharing und DB Call a Bike. Seit 2006 war Frau Kohls als wissenschaftliche Mitarbeiterin für mehrere Bundestagsabgeordnete im Bereich der Verkehrspolitik tätig, für die sie insbesondere die Themenschwerpunkte städtische Mobilität und multimediale Angebotsformen, Verkehrssicherheit, Bahnstrukturreform, Fluglärm und Fernlinienbusverkehr bearbeitete.

Antje Seidel-Schulze hat nach mehr als zwölf Jahren das Difu verlassen, um eine neue berufliche Herausforderung anzunehmen. Als Sozialwissenschaftlerin, die bei Hartmut Häussermann Stadtsoziologie gelernt hat, hat sie sich gerade in jüngerer Zeit mit zentralen Fragen der Beziehungen zwischen sozialen Gruppen im städtischen Raum befasst. Zu Themen wie Segregation, Gentrifizierung und anderen Grundsatzfragen der sozialen Stadtentwicklung hat sie nicht nur geforscht, sondern auch in Veran-

staltungen und Seminaren ihr Wissen mit anderen geteilt. Ihre Kompetenzen im Bereich der empirischen Sozialforschung brachte sie auch in thematisch anderen Projekten ein: Von der kommunalen Investitionsbedarfsschätzung, über Fragen der Kommunalfinanzien bis hin zu Aspekten des Mobilfunkausbaus in den Kommunen oder der Gesundheitsförderung war die Spannweite der Themenfelder groß. Antje Seidel-Schulze war auch geschätztes Mitglied im Verband Deutscher Städtestatistiker, in dessen Gremien und Arbeitsgruppen sie verschiedentlich mitgearbeitet hat.

Die ehemaligen Difu-Kollegen wünschen ihr einen guten Start im neuen Aufgabenfeld der beruflichen Bildung und bedanken sich herzlich für die engagierte und kollegiale Zusammenarbeit.

Thomas Warnecke verließ das Difu zum Ende August 2014 und widmet sich nun neuen beruflichen Aufgaben in der Kommunalverwaltung. Während seiner fast zweijährigen Tätigkeit im Bereich Mobilität und Infrastruktur am Difu-Standort Berlin leitete der Jurist unter anderem ein Projekt zu rechtlichen Fragen der Elektromobilität und war für einen Arbeitskreis zum Europäischen Beihilferecht in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Städtetag zuständig. Er konzipierte und moderierte zahlreiche Veranstaltungen der Modellregionen Elektromobilität und erarbeitete verschiedene Handreichungen für die kommunale Praxis. Darüber hinaus verantwortete er Veranstaltungen zu aktuellen Fragen des Europäischen Beihilferechts und widmete sich Fragen zu neuartigen Modellen der ÖPNV-Finanzierung.“

Auswahl neuer Veröffentlichungen im Difu-Inter- und -Extranet

Online-Publikationen, Seminardokus, Vorträge

Veröffentlichungen

Difu-Berichte Heft 3/2014

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

Gutachten 2013 zur Umsetzung der Zusagen der Selbstverpflichtung der Mobilfunkbetreiber

<http://www.difu.de/publikationen/2014/gutachten-2013-zur-umsetzung-der-zusagen-der.html>

KommAKlima

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=I17SB06T>

Klimaschutz & Beschaffung

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=564W0F8L>

Umweltverträglicher Verkehr

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=O1GIH56L>
(Langfassung)
<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=L50EYBRW>
(Kurzfassung)

Elektromobilität im städtischen Wirtschaftsverkehr

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=0L2YBAMK>

Studie zur städtebaulichen Wirkungsweise des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung

<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=QTD1V567>

Veranstaltungsdokumentationen

Difu-Ansprechpartnertreffen 2014

<http://www.difu.de/taxonomy/term/374>

Difu-Ansprechpartnertreffen 2014 (Virtuelle Tagungsmappe)

<http://www.difu.de/dokument/difu-ansprechpartnertreffen-2014-virtuelle-tagungsmappe.html>

Städtebaurecht aktuell: Umsetzung von Maßnahmen des Klimaschutzes im Städtebau

<http://www.difu.de/dokument/staedtebaurecht-aktuell-umsetzung-von-massnahmen-des.html>

Kommunale Strategien der Wohnraumversorgung – Schaffung und Erhaltung von preisgünstigem Wohnraum

<http://www.difu.de/dokument/kommunale-strategien-der-wohnraumversorgung-schaffung-und.html>

Wo spielt die Musik?

<http://www.difu.de/dokument/wo-spielt-die-musik-wie-viel-kultur-kann-sich-eine-stadt.html>

(Sozial-) Raumorientierung in der Kommunalverwaltung zwischen Jugendhilfe und integrierter Stadt(teil)entwicklung

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

Standortfaktor Stadt – Perspektiven für die kommunale Wirtschaftsförderung

<http://www.difu.de/dokument/standortfaktor-stadt-perspektiven-fuer-die-kommunale.html>

Nachhaltige Stadtentwicklung. Integriert. Vernetzt. Partizipativ. Überzeugend

<http://www.difu.de/dokument/nachhaltige-stadtentwicklung-integriert-vernetzt.html>

Vorträge

Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland

Von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann
http://www.difu.de/sites/difu.de/files/archiv/extranet/veranstaltungen/vortraege/14_beckmann_verkehr-2050.pdf

Anforderungen an die Wirtschaftsflächen der Zukunft

Von Dr. Busso Grabow
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2014-06-11/anforderungen-an-die-wirtschaftsflaechen-der-zukunft.html>

Stadtentwicklung trifft Gesundheit: gemeinsam für eine gesunde Kommune

Von Christa Böhme
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2014-06-05/stadtentwicklung-trifft-gesundheit-gemeinsam-fuer-eine.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/

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



Das Difu auf Facebook

Die Neuigkeiten aus dem Difu gibt es auch auf Facebook. Die Seite ist öffentlich zugänglich, auch ohne eigenen Facebook-Account.
<https://www.facebook.com/difu.de>

Weitere Informationen:

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



Foto: Doris Reichel

Difu aktiv-Ticker – Auswahl

Dr. Elke Becker moderierte am 23.5. in Mainz im Auftrag der „LIGA der Spitzenverbände der freien Wohlfahrtspflege“ sowie des „Landesnetzwerks Soziale Stadtentwicklung und Gemeinwesenarbeit in Rheinland-Pfalz“ die Veranstaltung „Gemeinsam für bezahlbares und menschenwürdiges Wohnen in Rheinland-Pfalz“. Am 26. 6. hielt sie im Rahmen eines Seminars an der TU Berlin einen Vortrag zum Thema „„Wer‘ ist eigentlich die Stadtgesellschaft?“.

Dr. Stephanie Bock hielt am 12.5. beim verwaltungsinternen Workshop der Stadt Köln „Bürger beteiligen! Wie können wir die Beteiligungskultur in Köln verbessern?“ den Auftaktvortrag „Von einzelnen Beteiligungsinselfen zur integrierten Beteiligungskultur: Perspektiven der kommunalen Bürgerbeteiligung“.

Am 5.6. nahm **Christa Böhme** in Leipzig an der Jahrestagung „Gemeinsam Gesundheit erleben“ des Leipziger Gesunde Städte-Netzwerks teil und referierte zum Thema „Stadtentwicklung trifft Gesundheit – gemeinsam, für eine gesunde Kommune“

Dr. Arno Bunzel referierte am 27.6. im Stadtentwicklungsausschuss des ZIA (Zentraler Immobilien Ausschuss e.V.) über „Ergebnisse des Forschungsprojekts „Grundlagenforschung zur Baugebietstypologie der Baunutzungsverordnung“. Am 4.8. wurde Bunzel zum Außerplanmäßigen Professor für das Recht der Stadtentwicklung und Stadterneuerung an der Fakultät Planen, Bauen, Umwelt der Technischen Universität Berlin berufen.

Dr. Holger Floeting referierte am 8.5. beim 2. Innovationsforum „Zivile Sicherheit“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung über „Urbane Sicherheit: Rahmenbedingungen – Forschungsthemen – Herausforderungen“.

Dr. Busso Grabow referierte am 6.6. bei der AG Finanzen der Kommunalpolitischen Vereinigung der CDU/CSU über Ergebnisse des KfW-Kommunalpanels 2014 und hielt am 11.6. in Moers auf dem Jahreskongress „Kommunale Wirtschaftsförderung NRW“ den Impulsvortrag „Anforderungen an die Wirtschaftsflächen der Zukunft“.

Martina Hertel hielt am 20.5. im Rahmen der VRS-Fachtagung „Radverkehr und ÖPNV – gemeinsam unterwegs“, die in Kooperation mit AGFS, Fahrradakademie und VDV

durchgeführt wurde, den Vortrag „Pedelecs – Was rollt auf die Kommunen zu?“.

Dr. Beate Hollbach-Grömig trug am 11.6. beim 3. Ostdeutschen Kämmerertag in Leipzig zum Thema „Demografischer Wandel – zwischen Abriss und Aufwertung“ vor.

Rüdiger Knipp referierte am 15.5. in Berlin auf einer Veranstaltung des Deutschen Instituts für Compliance zu „Korruptionsprävention in öffentlichen Unternehmen.“

Jens Libbe hielt im Rahmen eines Fachgesprächs der Friedrich-Ebert-Stiftung „Zur optimalen Ausstattung der Kommunen“ am 8.5. in Berlin ein Referat zum Thema „Was wird unter Daseinsvorsorge in der EU und in Deutschland verstanden?“ und referierte am 20.6. bei der Friedrich Naumann Stiftung in Berlin zum Thema „Smart City“.

Am 11.9. wählte das Kuratorium der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) **Prof. Dipl.-Ing. Martin zur Nedden** zu einem seiner stellvertretenden Vorsitzenden. Zur Nedden hielt am 15.5. im Rahmen der 100. Tagung der AGFJ „Nur wer sich ändert, bleibt sich treu“ in Berlin den Begrüßungsvortrag. Am 25.7. hielt er im Rahmen der Auftaktveranstaltung „Integriertes Stadtentwicklungskonzept Frankfurt/Main“ den Vortrag „Integrierte Stadtentwicklungskonzepte – Pflicht oder Kür?“.

Cornelia Rösler wurde vom Umweltministerium Baden-Württemberg in die Jury zur Auswahl der Projekte im Förderprogramm „Klimaschutz mit System“ berufen.

Jörg Thiemann-Linden gab am 20.5. im ISB-Seminar zu Verkehr und Städtebau in Berlin einen aktuellen internationalen und nationalen Überblick über den Komplex Shared Space / Begegnungszonen. Auf der von Bauhaus und UBA am 27./28.6. in Dessau-Roßlau veranstalteten Tagung „Aktive Mobilitätskultur jenseits der Metropolen“ referierte er zudem zum Thema „Neue Ideen und Akteure für den Straßenbau“ und war an der Moderation Mobilitätslabor für die Region Anhalt/Bitterfeld/Wittenberg beteiligt.

Jan Walter referierte am 12.5. im Rahmen des Service- und Kompetenzzentrums: Kommunaler Klimaschutz (SK:KK) auf einer Podiumsdiskussion der Hochschulgruppe „Fossil-free“ an der Universität Münster zum Thema Kommunaler Klimaschutz.

Mediennachlese – Auswahl

Im Südwesten Berlins läuft ein neuer Modellversuch. Berufstätige steigen auf dem Weg zur Arbeit nicht ins Auto, sondern schwingen sich auf Elektrofahrräder, die sogenannten Pedelects. Mit dem Projekt „Pedelec-Korridor“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt soll getestet werden, wie geeignet die E-Bikes im Berufsverkehr im Vergleich zu Autos sind. Der Versuch läuft bis zum Herbst 2015 im Rahmen des „Schaufensters Elektromobilität“ der Bundesregierung. [...] Bis zum Frühjahr 2015 sollen abschließbare Boxen errichtet werden“, erklärt Jörg Thiemann-Linden vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu), einem der beteiligten Kooperationspartner des Projekts.

Berliner Woche Online, 11.8.14

„[...] Vor allem beim öffentlichen Nahverkehr und Fahrradverkehr sind starke Zunahmen zu erwarten. Fahrradfahren ist ein Megatrend weltweit, der in allen deutschen Städten zu beobachten ist. Die Leute verändern ihren Mobilitätsstil. Junge Erwachsene kaufen viel später ein Auto und machen später ihren Führerschein. Auch Elektrofahrräder haben ein Riesienpotenzial, das noch nicht gehoben ist. Selbst in Städten wie Stuttgart, die eine ähnliche Topografie wie Kassel haben, passiert im Radverkehr viel.“, Interview m. Tilman Bracher, **HNA Online, 6.8.14**

„[...] Aspekte des Städtebaus wie zum Beispiel die Verbesserung der Infrastruktur können dabei helfen, die Entwicklung zum Quartier zu verbessern. Aber im Zentrum steht das soziale Miteinander der Bewohner im Stadtquartier. Größere Umbrüche wie etwa komplette Generationswechsel oder weitreichende Prozesse des Abstiegs und der Aufwertung gilt es zu vermeiden. [...] „Wenn man die Leute fragt, sind die Hauptthemen zunächst mal Lärm, Graffiti und Hundedreck“, berichtet Thomas Franke, der am Deutschen Institut für Urbanistik unter anderem die Themen Stadtentwicklung und Soziales bearbeitet. „Bleibt man bei der Auseinandersetzung mit Anwohnern am Ball, treten tiefer gehende Probleme in den Vordergrund.“ Soziale Polarisierung, Zuwanderung oder Arbeitslosigkeit prägen zwar den Alltag in Quartieren, die als soziale Brennpunkte bezeichnet werden. Die Ursachen dieser Erscheinungen sind aber gesamtgesellschaftlich. [...] **Süddeutsche Zeitung, 1.8.14**

Gropiusstadt in Berlin, Chorweiler in Köln, Hamburg-Mümmelmannsberg, München-Hasenbergl – die bekannten regionalen

Giganten des Siedlungswohnungsbaus der 1960er und 1970er und ihre kleineren Brüder sind in die Jahre gekommen. Abreißen, rufen manche Experten. Wertvolle Wohnkultur, sagen andere. Es stehen Investitionen in die Erneuerung von bis zu 200 Mrd. Euro an. [...] Die letzte Bestandsaufnahme in Deutschland stammt aus dem Jahr 1994 und nannte sich „Großsiedlungsbericht“ der Bundesregierung. Mit einem dringend fälligen Nachfolgebericht ist nun das Deutsche Institut für Urbanistik (difu) in Berlin beauftragt. [...] **Immobilien Zeitung, 31.7.14**

„[...] Die DIFU-Studie kommt nach einer umfassenden Befragung von Kommunen, Landesregierungen und Verbänden nun allerdings zu dem Ergebnis, dass sich das geltende Baurecht weder auf die Nahversorgung noch auf die Innenstadtentwicklung auswirkt. Mit Ausnahme der bayerischen Obersten Baubehörde, die für eine Anhebung der Vermutungsgrenze auf 1200 Quadratmeter Verkaufsfläche plädiert, sieht keine Genehmigungsbehörde Änderungsbedarf bei Paragraph 11 Abs. 3 BauNVO. „Die Einhelligkeit der Auffassung von Kommunen, Landesministerien und Verbänden, dass die Vorschrift ein geeignetes und flexibles Steuerungsinstrument für Einzelhandelsansiedlungen ist, war für uns eine Überraschung“, sagt Wolf-Christian Strauss, einer der Studienautoren [...] **Lebensmittelzeitung, 25.7.14**

„[...] Der Hallenser Stadtverwaltung ist es gelungen, die Anwohner an der Planung teilhaben zu lassen. [...] „Die Verwaltungen von Görlitz und Leipzig fanden ebenfalls Wege, ihre Bürger intensiver in die Stadtentwicklung einzubeziehen“, sagt Ricarda Pätzold vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin. [...] „Eine wichtige Voraussetzung für Erfolge in der Stadtentwicklung ist, dass die Verwaltung die Interessen der Bürger ernst nimmt und offen ist für neue Ideen“, so Pätzold. Wenn zusätzliche Bürger in eine Stadt ziehen, existiert eine wichtige Voraussetzung für Aufschwung: Dann nimmt die Nachfrage zu, Geschäfte und Firmen können neue Stellen einrichten, die Steuereinnahmen wachsen. Hinzukommen sollte aber auch eine Wirtschaftspolitik, die die „regionalen Begabungen“ berücksichtigt, sagt Difu-Mitarbeiterin Pätzold. [...] **WAZ, 23.7.14**

„[...] 180 000 neue Haushalte haben die sieben größten deutschen Städte in den letzten sechs Jahren angezogen, aber es wurden nur halb so viele Wohnungen neu gebaut. Ergeb-



Berichte

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

Herausgeber

Deutsches Institut für Urbanistik
Zimmerstraße 15, 10969 Berlin

Redaktion

Cornelia Schmidt (Red.-Assist.)
Sabine Wede (stud. Mitarbeiterin)
Jana Wegner (Praktikantin)
Sybille Wenke-Thiem (V.i.S.d.P.)

Layout + DTP

Elke Postler
Eva Hernández (Titel)

Buchbestellung (bitte schriftlich):

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

Redaktionskontakt und Berichte-Verteiler

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

Difu online:

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

Jahrgang/Erscheinungsweise

Jahrgang 40/vierteljährlich
Stand: 29. August 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/-PDF an die Difu-Pressestelle erbeten: presse@difu.de oder per Post, s.o.

nis: immer höhere Mieten. Bundesbauministerin Barbara Hendricks hat deshalb diese Woche eine Mietpreisbremse vorgestellt, die ab kommendem Jahr gelten soll. [...] Was bringt die geplante Mietpreisbremse für die Bevölkerungsstruktur in Innenstädten?

„Wenn man mal davon ausgeht, dass sie grundsätzlich die erhoffte Wirkung, nämlich eine gewisse Mietpreisdämpfung zu erreichen, entfalten kann, wird man sicher auch weiterhin sagen müssen, es kann nur ein Element in einem Bündel von Maßnahmen sein [...]“, antwortet Martin zur Nedden [vom Difu] im Interview zum Thema Attraktiv und teuer: Lebensraum Innenstadt. **Orange, das Samstagsmagazin auf Bayern 2**, 12.7.14

[...] „Die Entwicklung in den nächsten Jahrzehnten wird sich auf Städte konzentrieren“, sagt Jens Libbe vom Deutschen Institut für Urbanistik voraus. Diese Entwicklung wird nicht nur in den Megastädten der Welt passieren, sondern auch in kleinen und mittleren Ballungsräumen. Auch diese wachsen schnell und sind häufig mit einem Zustrom vieler Menschen überfordert. Die zentrale Frage ist, wie die durch überschnelle Verstädterung hervorgerufenen Probleme zu bewältigen sind. Experten sind sich einig, dass die Bottom-up-Methode am besten funktioniert und dass solche Ansätze formalisiert werden sollten. Entscheidend ist dabei, die Bürger zu Rate zu ziehen. [...] **E+Z, 7/14**

[...] Wichtig sei, eine altersgerechte Infrastruktur zu schaffen und Abschottungstendenzen gegen andere soziale Milieus entgegenzuwirken. Es bestehe immer die Gefahr, dass einige Stadtteile boomen, während andere ausbluten oder stigmatisiert werden. Die daraus entstehenden sozialen Probleme werden von den Menschen dann häufig als Sicherheitsprobleme wahrgenommen, beschrieb Hannah Blieffert vom Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin. „Es kommt darauf an, die Verantwortung der Bürger für ihr Quartier zu stärken“, forderte die Referentin. [...] **aus Nordwest-Zeitung, Oldenburg, 4.6.14**

[...] Der Begriff „vollständig barrierefrei“ zielt eher auf einen umfassenden und flächenhaften Ansatz. Die Barrierefreiheit muss für alle Nutzergruppen angeboten werden, auch für zeitweise mobilitätseingeschränkte Menschen, wie Personen mit großem Gepäck, mit Kinderwagen oder Ortsunkundige – eben Zugänglichkeit für alle Fahrgäste („Design für Alle“). Außerdem sollte die gesamte Reisekette im ÖPNV behinderungsfrei sein. Aufgabenträger haben Barrierefreiheit bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne (NVP) angemessen und diskriminierungsfrei

zu berücksichtigen und Qualitäten zu formulieren. [...] Gastkommentar, Dr.-Ing. Wulf-Holger Arndt, **Nahverkehrspraxis, 1.6.14**

[...] Überall in Deutschland denken kleinere Kommunen darüber nach, ihre Energieversorgung wieder in die eigenen Hände zu nehmen. Unzufriedenheit mit den Dienstleistungen der privaten Versorger und hohe Preise werden von den Bürgern angemahnt. Der Experte vom Deutschen Institut für Urbanistik Jens Libbe spricht von einer Veränderung der politischen Landschaft. Ein Rollback der Privatisierungswelle der 1990er-Jahre sei im Gange. „Hintergrund ist, dass die Städte und Gemeinden in den Stadtwerken wieder verstärkt ein strategisches Instrument sehen, um lokale Entwicklung voranzubringen.“ [...] **Erneuerbare Energien, 1.6.14**

[...] Die mobile Gesellschaft ist, zumindest in den Großstädten, längst auf neuen Wegen: Anfang 2014 waren 757.000 Teilnehmer bei den etwa 150 deutschen Carsharing-Anbietern registriert [...]. „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 mehrfache 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. **DW, 1.6.14**

Dass viele Autobahnbrücken marode sind, hat sich herumgesprochen. Neu ist: Auch in deutschen Großstädten sieht es kaum besser und genauso gefährlich aus, wie der ADAC moniert. O-Ton mit Difu-Wissenschaftler Wulf-Holger Arndt, ZDF-Mediathek: <http://www.zdf.de/ZDFmediathek#/beitrag/video/2168038/ADAC:-Viele-Bruecken-marode> **ZDF, heute/„Volle Kanne“, 3.6.14**

Es scheint sich eine gewisse Entspannung in der vernachlässigten kommunalen Hoch- und Tiefbautätigkeit abzuzeichnen. [...] das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) schätzt in seiner Untersuchung zum aktuellen „KfW-Kommunalpanel 2014“, dass der kommunale Investitionsstau von 128 Mrd. auf 118 Mrd. gesunken ist. [...] „Von einer generellen Entwarnung kann aber keine Rede sein“, erklärt Dr. Busso Grabow, Leiter des Bereiches Wirtschaft und Finanzen beim Difu. „Der Anteil der Kommunen, die einen nennenswerten Investitionsrückstand in verschiedenen Infrastrukturbereichen vermelden, ist gegenüber dem Vorjahr sogar noch gestiegen.“ [...] **Behörden Spiegel, 1.6.14**

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
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. 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

Aktuelle Beiträge zur Kinder- und Jugendhilfe**__ Expl. „Nur wer sich ändert, bleibt sich treu“. Qualitätsentwicklung als Daueraufgabe in der Kinder- und Jugendhilfe**

NEU

AGFJ im Difu (Hrsg.)
2014, Bd. 95. Ca. 140 S., 19,- Euro
ISBN 978-3-88118-551-6
erscheint November 2014

__ Expl. Grenzgänger, Systemsprenger, Verweigerer. Wege, schwierig(st)e Kinder und Jugendliche ins Leben zu begleiten

NEU

AGFJ im Difu (Hrsg.)
2014. Bd. 94. 212 S., 19,- Euro, ISBN 978-3-88118-550-9

__ Expl. Wenn ich Ihnen sage, dass nur Sie das können...

NEU

Empowerment in der Kinder- und Jugendhilfe
AGFJ im Difu (Hrsg.)
2014. Bd. 93. 132 S., 19,- Euro, ISBN 978-3-88118-549-3

__ Expl. Chancen für Kinder – Anforderungen an zukunftsfähige Hilfen zur Erziehung

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

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 T. Warnecke und K.J. Beckmann
2013. 32 S., Schutzgebühr 5,- Euro

__ Expl. Räumliche Implikationen der Energiewende

PDF

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

Edition Difu – Stadt Forschung Praxis**__ Expl. Urbane Sicherheit**

NEU

Rahmenbedingungen – Praxisbeispiele – Internationale Erfahrungen
Holger Floeting (Hrsg.)
2014. Bd. 14. Ca. 400 S., zahlreiche Abbildungen
Ca. 39,- Euro, ISBN 978-3-88118-534-9, in Vorbereitung

__ 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

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

NEU

PDF

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

PDF

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

PDF

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

Zahlen, Daten, Fakten
Difu und BMVI (Hrsg.), 2014. 40 S., vierfarbig, zahlreiche
Abbildungen, in Vorbereitung,
Download nach Erscheinen: <http://www.difu.de/publikationen/2014/radverkehr-in-deutschland.html>

NEU

PDF

PDF

PDF

Expl. Elektromobilität im städtischen Wirtschaftsverkehr

Chancen und Handlungsspielräume in den Kommunen
BMVI (Hrsg.), von Wolfgang Aichinger
2014. 72 S., Download: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=0L2YBAMK>

NEU

PDF

PDF

Gutachten 2013 zur Umsetzung der Zusagen der Selbstverpflichtung der Mobilfunkbetreiber

Difu und Schlange & Co. GmbH (im Auftrag des Informationszentrums Mobilfunk e.V.)
2014. 114 S., Download: www.difu.de/publikationen

NEU

PDF

Expl. Klimaschutz & Beschaffung

Praktische Ansätze für Kommunen zur Förderung einer klimafreundlichen Beschaffung
Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz beim Difu (Hrsg.)
2014. 104 S., kostenlos; Download: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=564W0F8Lml>

NEU

PDF

Studie zur städtebaulichen Wirkungsweise des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung

Endbericht
Von A. Bunzel, D. Landua und W.-Chr. Strauss
2014. 142 S.
Download: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=QTD1V567>

NEU

PDF

Umweltverträglicher Verkehr 2050

Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland – Kurz- und Langfassung
Von Tilman Bracher, Jürgen Gies, Jörg Thiemann-Linden und Klaus J. Beckmann (beratend)
2014. 12 S. bzw. 152 S., im Auftrag des Umweltbundesamtes; Download: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=O1GIH56L> (Langfassung); <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=L50EYBRW> (Kurzfassung)

Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum

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>

KfW-Kommunalpanel 2014

KfW Bankengruppe (Hrsg.)
Von Busso Grabow und Stefan Schneider
Download: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=THKS956M>

Grundlagenforschung zur Baugebietstypologie der Baunutzungsverordnung

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. Klimaschutz & Soziales

Kommunale Ansätze für einen sozialverträglichen Klimaschutz, SK:KK beim Difu (Hrsg.)
2014. 72 S., kostenlos
Download: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=N1238V6P>

PDF

Expl. Jetzt auch noch resilient?

Anforderungen an die Krisenfestigkeit der Städte
Klaus J. Beckmann (Hrsg.)
82 S., Schutzgebühr 15,- Euro

Expl. Urbane Räume in Bewegung

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

Zeitschriften**Expl. Informationen zur modernen Stadtgeschichte**

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