

Berichte

2016

Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Standpunkte des Difu

2

Deutsches Institut für Urbanistik

	Standpunkt		Neue Projekte
2	Mit automatischen Autos in die lebenswerte Stadt?!	15	Daseinsvorsorge und Lebensqualität im demografischen Wandel
	Forschungsergebnisse und Veröffentlichungen	15	Finanzierung des ÖPNV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund
4	Umgang mit Flüchtlingen weiter größte Herausforderung für Städte		Veranstaltungen und Fortbildung
5	Wünsche für die Zukunftsstadt: lebenswert, lebendig, grün	16	Veranstaltungsvorschau
6	Gesund älter werden in der Kommune – bewegt und mobil	17	Flüchtlingsfamilien im Schatten der Hilfe
8	Leitlinien zur Bürgerbeteiligung in Köln	18	Vorläufige Inobhutnahme unbegleiteter minderjähriger Ausländer
9	Städtisches Erbe – Urban Heritage	20	Zukunftsfeste Wasserinfrastrukturen: INIS-Abschlusskonferenz
10	Kommunale Unternehmen in der Entwicklungszusammenarbeit	22	Kommunale Energiewende durch gezieltes Energie- und Klimaschutzmanagement
11	Integration von Stadtplanung und ÖPNV	23	Europäische Zusammenarbeit schafft Mehrwert
12	Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30	24	Mobilität ist Chefsache
13	Zivilgesellschaftliche Akteure und Betreuung geflüchteter Menschen	25	Zukunft der kommunalen Verkehrsfinanzierung
13	Fahrradportal im neuen Gewand		Weitere Rubriken
14	Gewinnerprojekte Wettbewerb Kommunalen Klimaschutz 2015	26	Difu intern: Abschied und Neubeginn
14	Jahresbericht gibt Einblick in die Difu-Leistungsbilanz 2015	27	Neu im Difu-Inter- und -Extranet
		28	Difu aktiv-Ticker
		29	Mediennachlese
		31	Bestellschein

Mit automatischen Autos in die lebenswerte Stadt?!



Tilman Bracher
Foto: David Ausserhofer

Mobilität der Zukunft in unseren Städten ist ein Thema, das zunehmend diskutiert wird, besonders das automatische Fahren. Seit sich der Verkehr mit den Daten aus Kameras, Smartphones, Autos, Laser- und Radargeräten steuern und organisieren lässt, gibt es bessere Stau- und Verspätungsinformationen, Strecken- und Verbindungsauskünfte, Dienstleistungen per App – und die Entwicklung vollautomatischer Autos. So wächst „Big Data“ mit der Überwachung von Bahnhöfen und Plätzen, dem Auffinden vergessener und gestohlener Fahrzeuge und beim Aufzeichnen unserer Spuren, ob wir es wollen oder nicht.

Teilautomatische Assistenzsysteme wie Tempomat und Airbag sind aus Autos, Lastwagen und Bussen nicht mehr wegzudenken. Nun entwickeln IT-Branche und Fahrzeugindustrie fieberhaft vollautomatische Autos und Robotertaxis. Sie sollen untereinander und mit der Infrastruktur kommunizieren, sowie mit Fußgängern und Radfahrern. Automatische Autos können als Privat- und Dienstwagen, Taxi, Bus „im Carsharing“ und Sammeltaxi eingesetzt werden. Robotertaxis könnten auf Bestellung zum Nutzer kommen, intelligent parken und (als Elektroauto) selbständig zum Laden fahren. Automatische U-Bahnen sind in Paris, Barcelona und Nürnberg längst in Betrieb.

Vermutlich wird diese Entwicklung das klassische eigene Auto nicht ersetzen. Die Autoindustrie wird auf ihr Massengeschäft („Freiheit auf vier Rädern“) nicht verzichten. Vor allem Jüngere sind lange vor ihrem 18. Lebensjahr per Smartphone unterwegs und fahren auch nach dem 18. Lebensjahr in den Städten zunehmend mit dem Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln. Sie nutzen die digitalen Möglichkeiten zur Bildung von Fahrgemeinschaften oder Carsharing: „multimodal, automatisiert, digital“.

Hoffnungen für die Stadt...

Automatische Autos könnten einen Wandel der Mobilitätskultur und eine Entlastung der Städte bewirken: Unfälle und Staus vermeiden, langsamer und leise fahren, die Sicherheit von Fußgängern auf der Fahrbahn erhöhen, und Radfahrer bekämen automatisch den nötigen Bewegungsraum. Kein Auto stünde mehr im Halteverbot, niemand wäre mit Alkohol, Krankheit, Führerscheinentzug oder Behinderung fahruntüchtig. Vollauto-

matische Fahrzeuge könnten als Teil einer öffentlichen Flotte (Roboter-Taxis, Carsharing) und des ÖPNV Bedienungslücken füllen und die heutigen Nutzungsmuster, Besitz- und Geschäftsmodelle grundlegend durcheinander wirbeln. Automatische Autos könnten ein Teil des öffentlichen Verkehrssystems werden. Ein attraktives einfach nutzbares System von öffentlichen Mobilitätsdienstleistungen könnte im Verbund mit Fahrrad und Fußgängerverkehr den Besitz und die Nutzung eines privaten Pkw in weiten Bereichen überflüssig machen. Das wäre wirklich „smart“!

... und Befürchtungen

Die meisten Städte haben das Leitbild der autogerechten Stadt aus dem vergangenen Jahrhundert hinter sich. Sie wollen aktiv und lebenswert sein. Sie wollen die mit dem Auto verbundenen Lasten reduzieren, Kfz-Verkehr vermeiden, auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern und Fahrzeuge besser auslasten. Da automatische Autos alle benötigten Sensoren und Rechner an Bord haben können, braucht man auf kommunaler Seite – anders als bisher bei der Elektromobilität – nicht unbedingt auch neue Infrastruktur. Es sei denn, die Straßen müssten eingefriedet werden, um den Verkehrsfluss dieser Autos nicht zu stören.

Mit den unterschiedlichsten Geschäftsmodellen der „Smart City“ werden alte und neue Player der Stadtplanung bei den Kommunen vorstellig. Sie möchten Zugang zu kommunalen Daten, um die Stadt, unter Mitbenutzung der kommunalen Infrastruktur, als Testlabor zu nutzen (z.B. die Straßenlampen als E-Ladestation, W-LAN-Station und Detektor). US-Konzerne mit prall gefüllten Kassen kaufen Unternehmen und Nutzerdaten (z.B. Haustechnik), die „Machtasymmetrie zwischen öffentlichen Akteuren und den globalen Treibern dieser Entwicklung wie Google, Apple und großen deutschen Automobilfirmen“ wird sichtbar. Wenn Kommunen dem Werben erliegen, entgleitet die Steuerung der Mobilität der öffentlichen Hand. So entstünde ein völlig unreguliertes Feld von kommerziellen Dienstleistungen und Anreizen, die jeden Schritt in die Datenwolke einspeisen. Wenn die technischen Lösungen – von der Parkraumdetektion bis zur Verkehrssteuerung – auf diese Weise die Vorrangstellung des Autoverkehrs sichern, wäre so eine Smart City ein „trojanisches Pferd“.

Cui bono?

Über die Wirkungen der neuen Technik lässt sich momentan nur spekulieren. Wird die Zahl der Pkw stark sinken? Werden Autofahrer auf die Möglichkeit selbst zu lenken und schnell zu fahren verzichten, wenn Robotertaxis verfügbar sind? Wäre eine solche Zukunft für Automobilhersteller lukrativ? Werden die Rebound-Effekte dieses attraktiven Angebots den angestrebten Effizienz- und Suffizienzgewinn wieder auffressen? In welchem Umfang wird es Leerfahrten von und zum Einsatzort oder zum Parkplatz geben? Könnten automatische Autos in weiten Teilen die Existenz des heutigen öffentlichen Nah- und Fernverkehrs in Frage stellen?

Die Entwicklung läuft auf Hochtouren. Tests für teilautomatisches Fahren laufen: automatisches Fahren im Stau, automatisches Parken, Pulkfahren von Lkw. Bis 2025 soll die Vollautomatisierung funktionieren. Ziele sind die „Steigerung der Verkehrseffizienz“, „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ und Reduzierung mobilitätsbedingter Emissionen“. Die Bundesregierung möchte Deutschland mit ihrer „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“ als „Leitmarkt“ positionieren und daraus einen Regelbetrieb entwickeln.

Aber nicht jede technische Entwicklung findet ihren Markt, wenn sie zu stark in die individuelle Handlungsfreiheit eingreift. Deshalb gibt es wohl keine Pflicht zu elektronischen Abbiegeassistenten für Lkw, um die typischen Abbiegeunfälle mit Radfahrern zu verhindern, zu Tempolimitassistenten, um die Raserei zu beenden. Sogar das unfallträchtige Handytelefonieren am Steuer könnte automatisch unterbunden werden.

Technik und Ethik

Ob sich das automatische Fahren angesichts der ethischen Fragen durchsetzen wird, ist offen. Beim „Fahren auf Sicht“ trägt ein Mensch die Verantwortung und kann Assistenzsysteme jederzeit überstimmen oder abschalten (z.B. beim Abstandsregeltempomat). Ein System, das auch mit „unberechenbaren“ Verkehrsteilnehmern rechnet und Unfälle mit Personenschäden ausschließt, müsste sehr vorsichtig ausgelegt werden – für langsame Geschwindigkeit und Sicherheitsabstand. Wen soll Automatisierung retten, wenn es doch zu einem unvermeidbaren Unfall kommt? Insassen oder Unfallgegner, Kinder oder Alte? Brauchen automatische Autos vielleicht sogar einen eigenen geschützten Raum mit eigener Infrastruktur (z.B. im Tunnel), damit der Verkehr noch ungestört fließen kann?

Nur wenn das automatische Fahren auch im „echten“ Stadtverkehr funktioniert, werden

sich Roboterautos durchsetzen. Hier gibt es spontan rennende Kleinkinder, die Verkehrsregeln noch nicht verstehen, intuitiv handeln und unvorhersehbare Bewegungsmuster zeigen. Die Interaktionen mit dem Rad- und Fußverkehr wurden noch wenig erforscht. Fahrräder und Fußgänger könnten, wenn sie am Fahrzeug oder in der Kleidung RFID-Chips tragen und sich „kooperativ“, also berechenbar verhalten, erkannt und vom Bordcomputer berücksichtigt werden. Im komplexen urbanen Mischverkehr wäre ein automatisches Auto vermutlich sehr langsam unterwegs (15-20 km/h). Ob es auch Fußgänger geben wird, die einfach nur testen wollen, wie automatische Autos reagieren?

Ebenfalls ungelöst sind Fragen der technischen Sicherheit und des Datenschutzes. Je mehr Daten ausgetauscht werden, umso mehr Spuren hinterlassen wir. Vor jeder Kreuzung werden Vorbeifahrende erkannt und Wege nachvollziehbar. Dazu kommt die Gefahr von Sicherheitslücken. Welchen Schutz vor Hackern, Systemausfällen, mutwilligen Störungen und anderen äußeren Einflüssen muss man vorsorglich treffen, wer haftet, wenn etwas schief geht? Neue Technologien mögen zwar Unfallrisiken verhindern, bergen aber die Gefahr eines Hackerangriffs. Je besser Fahrzeuge vernetzt sind, desto anfälliger werden sie für Angriffe von außen. Jede Datenverbindung ins Auto ist ein Einfallstor für Hacker, schlampig gesicherte Mobilfunktools machen Fahrzeuge zu einer potenziell leichten Beute für Diebe.

Fazit

Vieles ist noch ungeklärt. Während Städte vom automatischen Carsharing und Mitfahrdiensten profitieren könnten, weil sich Platzbedarf des Verkehrs und Zahl der Autos verringern können, dürften Autohersteller kaum Interesse daran haben, ihren lukrativen Markt der individuellen Privatfahrzeuge aufzugeben. Roboterautos dürften eher private Ober- und Mittelklasseautos und Dienstwagen substituieren, als den öffentlichen Verkehr. Stimmt der Preis, so könnten „Automatische“ per Carsharing vollgeparkte Straßen entlasten und als Taxis die Daseinsvorsorge in städtischen Randgebieten, im ländlichen Raum und nachts sichern, wo ein normaler Linienbetrieb zu teuer ist. Sollten einmal alle Autos automatisch unterwegs sein, so könnte dies die Sicherheit von Fuß- und Radverkehr verbessern und spezielle Ampeln überflüssig machen. Funktioniert das Roboterauto nur, wenn Städte autogerecht, mit Zusatzfahrbahnen ausgestattet, Stadtstraßen abgeriegelt und Fußgänger mit RFID-Chips ausgestattet sind, so gäbe es in den Städten für Roboterautos wohl keinen Platz.

Quellen und Tipps zum Weiterlesen

- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren. Leitanbieter bleiben, Leitmarkt werden, Regelbetrieb einleiten, Berlin 2015, Download 19.5.2016 <http://bit.ly/1QBxMlf>
- VDV – Die Verkehrsunternehmen: Positionspapier – Zukunftsszenarien autonomer Fahrzeuge. Chancen und Risiken für Verkehrsunternehmen, November 2015, Download 19.5.2016 <http://bit.ly/1TZx6Mb>
- Filjanty, Lukas, Thuy Chninh Duonh: Autonomes Fahren – Game Changer für die Zukunft der Mobilität. Eine einstige Utopie wird Realität, in: Internationales Verkehrswesen Jg. 68, 1/2016, S. 62–65 und 2/2016, S. 46–48.
- DEKRA Automobil GmbH: Fahrzeugtechnik, in: DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2016, S. 46–57.

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

Umgang mit Flüchtlingen weiter größte Herausforderung für Städte

Ergebnisse der jährlichen Difu-Befragung der (Ober-)Bürgermeister/innen veröffentlicht

Weitere Informationen:

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

Dr. Jasmin Honold
Telefon: 030/39001-198
E-Mail: honold@difu.de

Dipl.-Soz. Detlef Landua
Telefon: 030/39001-196
E-Mail: dlandua@difu.de

Weitere Ergebnisse, Infografiken und Hintergrundinfos:

www.difu.de/OB-Barometer

Das „OB-Barometer“ des Difu wird vom Deutschen Städtetag und vom Deutschen Städte- und Gemeindebund unterstützt. Es hat zum Ziel, frühzeitig Veränderungen in diversen kommunalen Handlungsfeldern sichtbar werden zu lassen. Die aktuellen Ergebnisse basieren auf einer im April/Mai 2016 durchgeführten repräsentativen Befragung von 121 (Ober-)Bürgermeister/innen (bzw. stellvertretenden Personen) deutscher Städte mit mindestens 50.000 Einwohner/innen. Das Difu beauftragte mit den Interviews das Meinungsforschungsinstitut infratest dimap.

Die Umfrage beinhaltet stets folgende vier Fragestellungen:

- Wichtigste aktuelle Handlungsfelder in der eigenen Stadt,
- Einschätzung der Bedeutung aktueller Herausforderungen für alle deutsche Kommunen,
- Künftig wichtige kommunalpolitische Themen,
- Einschätzung notwendiger Verbesserungen der kommunalen Rahmenbedingungen in bestimmten Politikbereichen und Handlungsfeldern.

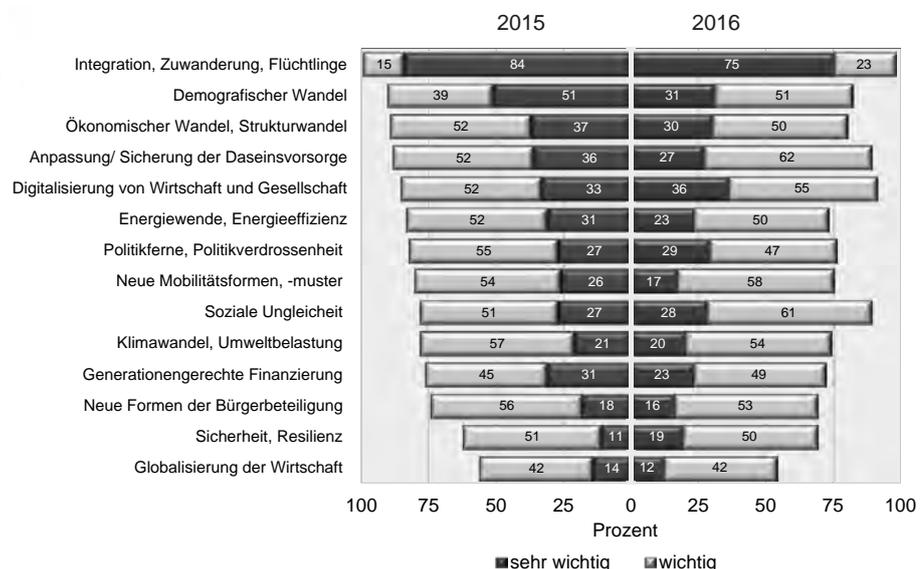
Das OB-Barometer ist eine seit 2015 jährlich vom Difu durchgeführte repräsentative Befragung der (Ober-)Bürgermeister/innen großer deutscher Städte. Erste Ergebnisse der gerade abgeschlossenen Befragung zeigen, dass die Unterbringung und Integration von Flüchtlingen und Asylbewerbern weiterhin von den Stadtspitzen als die drängendste Aufgabe deutscher Städte genannt wird.

So wird dieses Thema nicht nur als primäres Handlungsfeld in der eigenen Stadt sowie für deutsche Kommunen insgesamt wahrgenommen, sondern nach Einschätzung der (Ober-)Bürgermeister/innen auch in den kommenden fünf Jahren die Kommunalpolitik und die Arbeit der Stadtverwaltungen stark beeinflussen. Auch der größte Handlungsbedarf zur Verbesserung der kommunalen Rahmenbedingungen durch EU, Bund oder Länder wird bei der Flüchtlingspolitik gesehen. Dieser Sachverhalt trifft auf Städte unterschiedlicher Größenklassen und regionaler Lagen gleichermaßen zu – mit einer Ausnahme: Zur Jahresmitte 2016 hat das Thema Zuwanderung nach Aussage der befragten Stadtspitzen in Ostdeutschland im Vergleich zum Vorjahr – möglicherweise vorübergehend – gegenüber dem zentralen Aufgabenfeld Wohnen etwas an Bedeutung verloren.

Insgesamt gewinnt das Thema Wohnen in deutschen Großstädten an Brisanz. Zum einen benennen die befragten (Ober-)Bürgermeister/innen den Wohnungsbau und die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum als eines der drei wichtigsten Handlungsfelder in der eigenen Kommune und schätzen Wohnen zugleich als eines der drei wichtigsten kommunalen Zukunftsthemen ein. Zum anderen ist der Wunsch nach einer besseren Unterstützung durch EU, Bund oder Länder im Vergleich zum Vorjahr beim Thema Städtebau und Wohnen am deutlichsten angestiegen. Neben Zuwanderung und Wohnraum bleibt wie auch schon 2015 die Finanzlage und Haushaltskonsolidierung das zweitwichtigste Handlungsfeld in der eigenen Kommune.

Hinsichtlich der Gesamtsituation aller deutschen Kommunen schätzen die Stadtspitzen 2016 neben dem Migrations- und Integrationsthema vor allem die Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft als wichtige Herausforderung ein. Dieses Thema ist im Vergleich zu 2015 stärker ins Blickfeld geraten und hat den demografischen Wandel als wichtiges kommunales Thema und Handlungsfeld gegenüber dem Vorjahr vom zweiten Platz verdrängt.

Bedeutung wichtiger Handlungsfelder für Städte und Gemeinden



n = 120 (2015) / 121 (2016)

Deutsches Institut für Urbanistik

Wünsche für die Zukunftsstadt: Lebenswert, lebendig und grün

Im „Wissenschaftsjahr 2015 – Zukunftsstadt“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) hat das Difu mehr als 6.000 Menschen zu ihrer Wunsch-Stadt der Zukunft befragt. Die deskriptiven Ergebnisse der Befragung wurden im Oktober 2015 in der Difu-Sonderveröffentlichung „Ein Tag in deiner Stadt der Zukunft“ publiziert.

In der Nachfolgeveröffentlichung „Stadt der Zukunft – Tendenzen, Potenziale und Visionen“ lag der Schwerpunkt auf der qualitativen Analyse der individuellen Vorstellungen, die die Teilnehmenden in einer offenen Frage geäußert haben. Darüber hinaus wurden die quantitativen Ergebnisse mit realen Entwicklungen der letzten Jahre verglichen und auf Unterschiede zwischen einzelnen Städten sowie städtischen und ländlichen Räumen hin untersucht. Anschließend wurden zu jedem Themenfeld kommunale Potenziale für die Zukunftsstadt herausgearbeitet.

Die überwältigende Mehrzahl der Teilnehmenden an der nicht-repräsentativen Umfrage wünscht sich über alle Altersgruppen und siedlungsstrukturellen Unterschiede hinweg eine ökologische, soziale und nachhaltige Zukunftsstadt. Das urbane Leben soll sich nach Meinung der Befragten durch ein hohes Maß an Lebensqualität und Lebendigkeit auszeichnen, insbesondere im Wandel ökologischer und sozialer Faktoren werden die entscheidenden Wegweiser dafür gesehen.

Das Gros der befragten Personen sprach sich für eine zukünftig starke Nutzung des Umweltverbunds, sprich einer Mobilität per Rad, Bus, Bahn oder zu Fuß aus. Damit einhergehen soll eine deutliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Dadurch erwarten die befragten Menschen eine Steigerung der Lebensqualität, u.a. durch eine verminderte Lärm- und Luftbelastung oder die Umwandlung von städtischem Parkraum in Frei- oder Grünflächen.

Die fortschreitende Digitalisierung im Handel, in der Arbeitswelt oder im sozialen Miteinander ist für viele der Befragten zwar ein wichtiges Zukunftsthema, allerdings sieht ein Großteil der Teilnehmenden keine komplette Transformation der genannten Bereiche in die „virtuelle Welt“. Besonders im Handel wünscht sich die Mehrheit zukünftig in klei-

nen Nachbarschaftsläden oder den Geschäften der Innenstädte einzukaufen. Für viele der Befragten sind diese stationären Vertriebsformen wichtig für die Lebendigkeit und Multifunktionalität von Städten und Stadtteilen. In der offenen Frage beschreiben die Befragten dabei Ideen zu Kombinationsmöglichkeiten statt Konfliktpotenzialen zwischen der „analogen“ und „digitalen“ Welt, z.B. in den Bereichen Konsum oder Arbeit.

„Urbanes Grün“ hat für die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden einen sehr hohen Stellenwert in der Stadt der Zukunft. Ein Plus an Lebensqualität und des allgemeinen Wohlbefindens, z.B. durch ein angenehmeres Stadtklima oder durch die hohen Erholungs- und Aufenthaltsqualität „grüner“ Orte, werden häufig als Gründe für diesen Wunsch genannt.

Das soziale Miteinander, die Digitalisierung und Vernetzung sowie die Bürgerbeteiligung haben sich als weitere wichtige Zukunftsfelder für die Befragten aus der offenen Frage herauskristallisiert. Insbesondere die Vision von mehr Gemeinschaftlichkeit und Zusammenhalt in den Städten bzw. in den jeweiligen Vierteln wurde hier zum Ausdruck gebracht. Der Wunsch nach mehr Solidarität, Inklusion und sozialer Durchmischung statt homogenen Quartiersstrukturen war dabei besonders ausgeprägt. Das Thema Digitalisierung schließt an diesen Aspekt an, denn die Vorstellung, dass soziale Interaktion im öffentlichen Raum auch in einem „digitalisierten“ Zeitalter wichtiger Bestandteil einer lebendigen Stadtkultur bleibt, ist unter den Befragten stark verbreitet.

Stadt der Zukunft – Tendenzen, Potenziale und Visionen

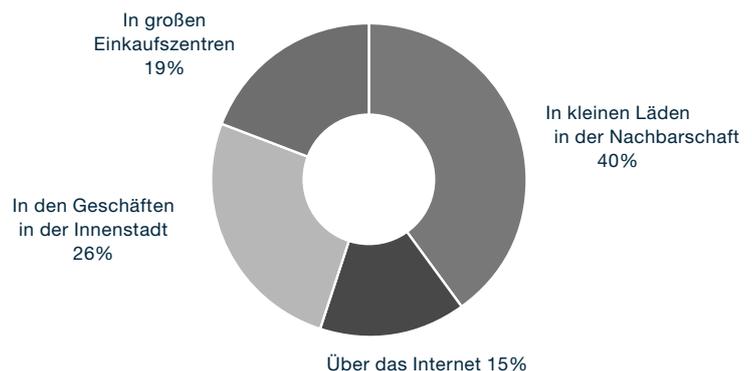


Veröffentlichung online:
[www.difu.de/publikationen/
difu-papers.html](http://www.difu.de/publikationen/difu-papers.html)

Weitere Informationen:
Marco Peters, M.A.
Telefon: 0221/340308-27
E-Mail: peters@difu.de

Dipl.-Geogr. Jan Walter
Telefon: 0221/340308-26
E-Mail: walter@difu.de

Einkaufen in der Zukunftsstadt



n=6.490

Deutsches Institut für Urbanistik



Gesund älter werden in der Kommune – bewegt und mobil

Preisträger des Bundeswettbewerbs ausgezeichnet



Die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) hat 2015 erstmals den bundesweiten Wettbewerb „Gesund älter werden in der Kommune – bewegt und mobil“ ausgeschrieben.

Schwerpunktthema des vom Deutschen Institut für Urbanistik betreuten Wettbewerbs war die Bewegungs- und Mobilitätsförderung bei älteren Menschen. Dass dieses Thema so prominent gesetzt wird, hat gute Gründe. Bewegung und Mobilität können die Lebensqualität im Alter verbessern und sich positiv auf das Älterwerden auswirken. Bewegung dient zudem der Vorbeugung altersbedingter Krankheiten und wirkt gesundheitlichen Beschwerden entgegen. Im Idealfall werden durch Bewegungs- und Mobilitätsförderung die Anzahl gesunder Lebensjahre erhöht und die Pflegebedürftigkeit hinausgeschoben.

Der Wettbewerb ist auf eine breite Beteiligung gestoßen. Insgesamt wurden 94 Beiträge eingereicht. Mitgemacht haben Städte, Gemeinden und Landkreise aus dem gesamten Bundesgebiet. Hierbei stellten kreisangehörige Kommunen die stärkste Teilnehmergruppe.

Eine von der BZgA berufene Jury aus Wissenschaft und Praxis hat die Wettbewerbsbeiträge bewertet und die Preisträger ausgewählt. Für die prämierten Wettbewerbsbeiträge stellte die BZgA ein Preisgeld in Höhe von insgesamt 60.000 Euro zur Verfügung.

Preisträger

Neun Städte, Gemeinden und Landkreise wurden am 25. April 2016 im Kaisersaal der Deutschen Parlamentarischen Gesellschaft in Berlin für ihre vorbildlichen Aktivitäten zur Bewegungs- und Mobilitätsförderung bei älteren Menschen ausgezeichnet. Die Preisverleihung erfolgte durch die Leitung der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA), Dr. med. Heidrun Thaiss und den Direktor des Verbandes der Privaten Krankenversicherung (PKV), Dr. Volker Leienbach. Prämiert wurden folgende Kommunen:

Kreisfreie Städte

Die Stadt Köln (1. Platz, 10.000 Euro) wird für ihre Initiative „gesund und mobil im Alter“ prämiert. Gesundheitsförderung bei älteren Menschen ist in der Kommunalverwaltung der Stadt Köln strukturell verankert. 2008 wurde eine eigene Stelle „Gesundheitsförderung im Alter“ im Gesundheitsamt eingerichtet. Die Qualität der Arbeit dieser Stelle spiegelt sich auch darin, dass Köln 2012 zum Kompetenz-Zentrum „Gesundheit im Alter“ des Gesunde-Städte-Netzwerks ernannt wurde. Neben gesamtstädtischen Aktivitäten werden quartiersorientierte Ansätze verfolgt. Die kommunale Präventionsarbeit erfolgt in enger Zusammenarbeit mit Sozialraumkoordinatoren und stadtteilbezogenen Seniorennetzwerken.

Die Landeshauptstadt Stuttgart (2. Platz, 6.000 Euro) wird für ihren Beitrag „Gesund und aktiv älter werden in Stuttgart“ ausgezeichnet. Im Beitrag wird der Gesamtansatz der Stadt zu Gesundheitsförderung und Prävention unter besonderer Berücksichtigung der Mobilitäts- und Bewegungsförderung älterer Menschen dargelegt. Die facettenreiche Umsetzung von Maßnahmen zur Stärkung und Förderung der körperlichen Aktivität und Mobilität wird beispielhaft durch drei Einzelprojekte illustriert, welche als programmatische und stadtteilbezogene Ansätze – wie z.B. „Soziale Stadt Neugereut. Mobilität und Bewegungsförderung für Senioren“ – weit über Einzelmaßnahmen hinausgehen. Der Beitrag zeigt eine bemerkenswert breite ämterübergreifende Arbeit.

In der Kategorie „Kreisfreie Städte“ wurden zwei dritte Plätze vergeben. Die **Landeshauptstadt Dresden** (3. Platz, 4.000 Euro) wird für ihr strategisches Gesamtkonzept zur Förderung der körperlichen Aktivität prämiert. Das Dach des Konzepts bilden der Sportentwicklungsplan und der Aktionsplan „Aktives Altern“, welche mit konkreten Maßnahmen – insbesondere für Menschen der Generation „50 plus“ – unternommen sind. Mit der Ausrichtung auf benachteiligte Stadtteile stehen sozial benachteiligte Menschen im Fokus. Zudem hat Partizipation eine zentrale Bedeutung.

Bestellung der Wettbewerbsdokumentation siehe Bestellschein oder online:

www.wettbewerb-aelter-werden-in-balance.de

Die Stadt Heidelberg (3. Platz, 4.000 Euro) wird für das Netzwerk „Mehr Bewegung lebenslang“ ausgezeichnet. Im Fokus steht die langjährige Vernetzung von Akteuren aus dem öffentlichen, gemeinnützigen und wissenschaftlichen Bereich mit dem Ziel, günstige Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen ältere Menschen zur Bewegung und sportlichen Betätigung motiviert werden (z.B. durch die Einrichtung und Betreuung eines Bewegungsparcours). Die niedrigschwelligen Bewegungsangebote für Senioren sind flächendeckend und quartiersorientiert angelegt und sozialogensensibel ausgerichtet.

Kreisangehörige Städte und Gemeinden

Die Gemeinde Dötlingen (1. Platz, 10.000 Euro) wird für ihr Konzept „Wi helpt di“ – Wir für unsere Zukunft in Dötlingen“ ausgezeichnet. Im Mittelpunkt steht ein Arbeitskreis aus ca. 50 Bürgern, der zu den Themen „Wohnen und Leben im Alter in der Gemeinde Dötlingen“ verschiedene Projekte und Maßnahmen erarbeitet hat. Daraus entstanden ist das Konzept „Wi helpt di“ mit den drei Säulen: Nachbarschaft leben, Wohnen gestalten, Pflege organisieren. Unterstützung leistet eine von der Gemeinde eingestellte Halbtagskraft.

Die Stadt Gladbeck (2. Platz, 6.000 Euro) wird für ihren Beitrag „Bewegt und gesund älter werden in Gladbeck“ ausgezeichnet. Im Zentrum des Beitrags stehen Aufbau und Entwicklung des (seniorenbezogenen) Sports in der Stadt Gladbeck über die letzten Jahrzehnte bis heute. Im engen Kontext zum landesweiten Projekt „Zukunft gestalten – aktiv und gesund älter werden in Nordrhein-Westfalen“ wurden und werden Maßnahmen in Kooperation und Zusammenarbeit der Stadt Gladbeck, des Seniorenbeirats und des Stadt-Sportverbandes (weiter)entwickelt.

Die Stadt Rödentel (3. Platz, 4.000 Euro) wird für ihre Initiative „Prävention bei Hochbetagten“ ausgezeichnet. Im Fokus des Beitrags steht die Gesundheitsprävention für ältere Menschen über 65 Jahre sowie für Hochaltrige durch Fitnesstraining und aufsuchende ehrenamtliche Arbeit. Der Beitrag dient in starkem Maße der Förderung von Empowerment, Eigeninitiative, Partizipation und ehrenamtlichem Engagement älterer Menschen in einer ländlichen Struktur.

Landkreise

Der Landkreis Havelland (1. Platz, 10.000 Euro) wird für sein „Demografie-Projekt Havelland“ ausgezeichnet. Ein Demografie-Konzept bildet die Grundlage für das „Demografie-Projekt Havelland“ – einer an drei Handlungsfeldern (Mobilität/Gesundheit und Pflege/Wohnen und Wohnumfeld) orientierten Zusammenarbeit von acht im Landkreis ansässigen Projektpartnern. Ein besonderer Projektbaustein ist der Demografie-Fonds, in den alle Projektpartner jährlich einen festen Betrag zur Förderung von Modellprojekten einzahlen. Für die Dauer des Projekts wurde eine Geschäftsstelle eingerichtet, die direkt dem Büro des Landrates zugeordnet ist.

Der Landkreis Euskirchen (2. Platz, 6.000 Euro) wird für seinen Beitrag „Sicherung der Mobilität älterer Bürger/innen und Förderung der Kommunikation zwischen den Generationen im Kreis Euskirchen“ prämiert. Im Kern steht eine „Demografielinitiative“, die den Rahmen bildet für die Umsetzung einer Vielzahl von Projekten zur Daseinsvorsorge und Mobilität älterer Bürger. Das Einzelprojekt „Dorfauto mit ehrenamtlichen Fahrern“ orientiert dabei auf die Mobilitätssicherung unter schwierigen Bedingungen von Älteren ohne eigenes Auto.

Veröffentlichung der Wettbewerbsergebnisse

Um die Breite der eingereichten Beiträge für den Wettbewerb und die insgesamt herausragenden Aktivitäten einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen und anderen Kommunen einen Anreiz zu geben, von den Erfahrungen zu lernen, werden die Wettbewerbsergebnisse in einer Dokumentation veröffentlicht.

Außerdem können alle Wettbewerbsbeiträge sowie die Wettbewerbsdokumentation im Internet abgerufen werden.

Weitere Informationen:

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

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

Preisverleihung Wettbewerb
„Gesund älter werden in der
Kommune – bewegt und mobil“



Foto: BZgA, David Ausserhofer

Erarbeitung von Leitlinien zur Bürgerbeteiligung in Köln

Erfolgreiche Verabschiedung eines Eckpunktepapiers für den „Kölner Weg“



Foto: Stadt Köln, Ikhlas Abbis

Die aktuellen Debatten um eine umfassende und intensive (Bürger-)Beteiligung an der Stadtentwicklung deuten Defizite der bisherigen Beteiligungspraxis an. Von der Bürgerschaft werden verstärkt veränderte Formen und neue Qualitäten der Beteiligung und Planung diskutiert, formuliert und eingefordert. Gleichzeitig sieht sich die Verwaltung, die nicht selten über langjährige Erfahrungen mit Bürgerbeteiligung verfügt, mit Forderungen konfrontiert, die in Hinblick auf vorhandene Ressourcen und Kompetenzen kaum erfüllbar scheinen. Zudem reagieren Akteure der Kommunalpolitik verunsichert auf Forderungen nach Mitgestaltung und Mitentscheidung. Die neue Dynamik der Bürgerbeteiligung hat somit – sofern sie ernst genommen wird – erhebliche Konsequenzen für die Städte und Gemeinden, und zwar nicht nur mit Blick auf ihr Handeln nach außen, also die Konzeption und Organisation von Beteiligungsprozessen, sondern auch nach innen.

Seit 2014 hat die Stadt Köln ihre Bemühungen zur Weiterentwicklung der kommunalen Beteiligungskultur intensiviert und beschreitet den Weg zur Erarbeitung von Leitlinien zur Bürgerbeteiligung. Auf Erfahrungswerten aufbauen kann Köln hierbei nur bedingt – denn bislang hat sich keine Stadt dieser Größe dieser Herausforderung gestellt.

Am 12. Mai 2015 fasste der Rat der Stadt den Beschluss zur Erarbeitung von Leitlinien und Regeln für die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern in Köln (Leitlinienprozess) und beauftragte die Verwaltung mit der Umsetzung dieses Prozesses. Der Leitlinienprozess der Stadt Köln ist zweistufig angelegt. Stufe I umfasst die Konzeptionsphase, die vom Deutschen Institut für Urbanistik wissenschaftlich begleitet und moderiert wurde. Stufe II ist die anschließende Arbeitsphase, in der die Leitlinien unter breiter Beteiligung der Stadtgesellschaft erarbeitet werden sollen.

In der Konzeptionsphase, die sich vor allem auch als Konstituierungsphase erwiesen hat, arbeitete im Zeitraum von August 2015 bis April 2016 ein trialogisch zusammenge-

setztes Konzeptionsgremium. In dem Gremium waren jeweils sechs Vertreterinnen und Vertreter der Stadtgesellschaft (Bürgerinitiativen und nicht-organisierte Bürgerinnen und Bürger), der Verwaltung und der Kommunalpolitik sowie deren Vertreterinnen und Vertreter beteiligt. In den sieben – vom Difu moderierten – Sitzungen wurde über die Organisation und das Verfahren zur Erarbeitung der Leitlinien zur Bürgerbeteiligung sowie den daran mitwirkenden Akteuren (Arbeitsgremium und Öffentlichkeitsbeteiligung) beraten. Erörtert wurden neben dem übergreifenden Grundverständnis zum „Kölner Weg“ die Organisation und Struktur der Arbeitsphase. Einen Fokus der Diskussionen bildeten mögliche Inhalte und Themen der Leitlinien sowie Formate der Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit. Konsens besteht dahingehend, dass bereits bei der Erarbeitung der Leitlinien eine frühzeitige, intensive und aktivierende Beteiligung der Stadtgesellschaft erfolgen soll. Außerdem wird das Konzeptionsgremium ergänzt um zwei weitere geladene Bürgerinnen und Bürger sowie entsprechende Stellvertreterinnen und Stellvertreter als Arbeitsgremium weitergeführt.

Damit wurden am 7. April 2016 mit der Verabschiedung eines entsprechenden Eckpunktepapiers die konzeptionellen Weichen zur Erarbeitung der Leitlinien für die Bürgerbeteiligung in Köln gelegt (Arbeitsphase).

Die nächsten Monate werden arbeitsintensiv und eine Vielzahl partizipativer Prozesse umfassen. In jedem Stadtbezirk sollen u.a. Dialogveranstaltungen unter Beteiligung von Oberbürgermeisterin Reker stattfinden. Diese Veranstaltungen werden mit dem Leitlinienprozess verknüpft und bilden wichtige Foren der Verständigung. Die Ergebnisse aus den Veranstaltungen werden vom Arbeitsgremium bei der Formulierung der Leitlinien berücksichtigt. Die erste Veranstaltung fand am 20. April 2016 in der Innenstadt statt.

Weitere Informationen:

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

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

Kontaktpartnerin der Stadt Köln:

Daniela Hoffmann
Amt der Oberbürgermeisterin
Telefon: 0221/22131008
E-Mail: Daniela.Hoffmann@stadt-koeln.de

<http://bit.ly/1SRMkAY>

Städtisches Erbe – Urban Heritage

Neue Ausgabe der Informationen zur modernen Stadtgeschichte

Der Schwerpunkt des aktuellen Hefts der Informationen zur modernen Stadtgeschichte, IMS, widmet sich dem Thema „Städtisches Erbe – Urban Heritage“. Das Herausgeber-Team Heike Oevermann, Eszter Gantner und Sybille Frank (alle Berlin) hat Beiträge aus unterschiedlichen Disziplinen zu diesem Thema zusammengestellt. Eröffnet wird der Schwerpunkt nach einer Einleitung, die den Entstehungszusammenhang des Hefts umreißt, von Wolfgang Kaschuba, der aus ethnologischer Perspektive unter dem Titel „Erb-schaft der Stadt. Topos und Mythos“ den Prozess der „Verdenkmalung“ der Stadt im 19. Jahrhundert kritisch diskutiert. Aus Sicht der Geschichtswissenschaft verweist Eszter Gantner auf das schwierige Verhältnis von Geschichte und „Erbe“ sowie auf den Konstruktionscharakter von baulichem Erbe. Die Perspektive der Stadtarchäologie wird aufgerufen von Stefan Altekamp, der mit Beispielen aus den USA, Japan und China aktuelle Debatten der Stadtarchäologie und insbesondere die Auseinandersetzung um Erhalt der „Materie“ oder „Rekonstruktion“ präsentiert. Heike Oevermann erläutert in dem Beitrag „Historische Stadt versus Stadt ohne Erbe? Das städtische Erbe aus der Sicht der Architektur“ Positionen der Architektur zu kontroversen Fragen des Umgangs mit historischem Erbe. Aus geographischer Perspektive thematisiert Dietrich Soyeze in seinem Beitrag den Umgang mit Industriekultur am Beispiel der Autostadt Wolfsburg. Anja Saretzki schließlich erläutert unter dem Titel „Die vermarktete Stadt. Städtisches Kulturerbe aus marketingtheoretischer Sicht“, wie Kulturerbe im Sinne von städtischem Marketing eingesetzt und in Werbestrategien integriert wird. Sybille Frank rekonstruiert den disziplinären Diskurs über den Begriff „Heritage“ und plädiert für eine kritisch-engagierte Auseinandersetzung mit „Heritage“ als Thema der Soziologie. In der Leitrezension setzt sich Ayse Nur Erek mit dem von Sophia Labadi und William Logan herausgegebenen Sammelband „Urban heritage, development and sustainability: international frameworks, national and local governance“ auseinander.

In der Rubrik „Forum“ untersucht Kai Nowak den Zusammenhang von „Kino, Filmzensur

und Regionalismus in der Weimarer Republik“ und damit eine Epoche, in der gerade die städtische Ebene als Träger von Filmzensur besonders im Zentrum von Kulturdebatten stand. Passend zum Schwerpunkt-Thema rekonstruiert Andrea Perthen in „Der Kampf um die „richtige“ Altstadt: Frankfurter Wiederaufbaudebatten und -praktiken seit 1945“ die Debatten über den Wiederaufbau der Frankfurter Altstadt seit Kriegsende, die gegenwärtig in einer Rekonstruktion historischer Fachwerkhäuser münden.

In der Rubrik „Berichte“ wird über ein Werkstattgespräch zur DDR-Planungsgeschichte in Erkner, über die zweite Konferenz zur Baltischen Stadtgeschichte in Tallin, über eine Tagung zu Stadtvergleichen des „Urban Space Research Networks“ sowie über den Wandel städtischer Automobilität und die epochenübergreifende Migrationsgeschichte in Städten berichtet. Eine Tagung der Deutsch-Tschechischen und Deutsch-Slowakischen Historikerkommission über „Krieg und Stadt im 20. Jahrhundert“ wird ebenso dokumentiert, wie die Jahrestagung der britischen „Urban History Group“, die unter „Re-Evaluating the Place of the City in History“ an die Anfänge der modernen britischen Stadtgeschichte unter H.J. Dyos erinnerte. Ein Nachruf auf die ehemalige Münsteraner Professorin Ruth Mohrmann würdigt die Verdienste dieser auch in der historischen Stadtforschung aktiven Volkskundlerin.



Weitere Informationen:
PD Dr. Christoph Bernhardt
E-Mail: Bernhardt@irs-net.de

Bestellung:
siehe Bestellschein

Berlin: Checkpoint Charlie
im Jahr 2004

Foto: Raimond Spekking, Wiki-
media Commons, CC BY-SA 4.0

Kommunale Unternehmen in der Entwicklungszusammenarbeit



Kommunale Unternehmen verfügen über einen weltweit nur selten in dieser Form gebündelten Erfahrungs- und Wissensschatz zur Erbringung öffentlicher Daseinsvorsorgeleistungen. Dadurch können sie einen wertvollen Beitrag in der Entwicklungszusammenarbeit leisten. Vor diesem Hintergrund beauftragte die GIZ das Difu mit der Durchführung einer Projektprüfung für die Städte-Plattform Connective Cities. Die Plattform wird als Kooperation zwischen der GIZ GmbH, Engagement Global gGmbH sowie dem Deutschen Städtetag im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung organisiert.

Zentrale Ergebnisse der Prüfung sind in dem Difu-Paper „Kommunale Unternehmen in Deutschland als Erfahrungsträger und Kooperationspartner für Kommunen in Schwellen- und Entwicklungsländern“ zusammengefasst. Sie beruhen auf Internet- und Literaturrecherchen, der qualitativen Auswertung und Analyse von 18 Expertengesprächen, einer Fokusgruppe mit 13 Teilnehmern und 36 Kurzabfragen. Es werden der Status quo, der Mehrwert, die Bedingungen und Strategien in Hinblick auf Tätigkeiten kommunaler Unternehmen dargestellt, die sich dem Begriff der Entwicklungszusammenarbeit zuordnen lassen. Dabei wurden die Sektoren Wasser, Abfall und Verkehr näher beleuchtet. Zudem wurde der Frage nachgegangen, welche Inhalte sich für mögliche Kooperationen besonders eignen. Rechtliche Rahmenbedingungen wurden nicht untersucht, aber – wo unabdingbar – mitgedacht.

Randaufgabe neben den zentralen Daseinsvorsorgeaufgaben

Die Untersuchung verdeutlichte, dass kommunale Unternehmen in Deutschland über ein hohes Know-how verfügen, welches nutzbringend in der Entwicklungszusammenarbeit eingebracht werden kann. Zudem sehen die in der Entwicklungszusammenarbeit Aktiven darin einen klaren Mehrwert für ihr kommunales Unternehmen, z.B. bei der Personalentwicklung und -motivation. Dennoch ist festzuhalten, dass es nur eine überschaubare Anzahl kommunaler Unternehmen in den untersuchten Sektoren gibt, die in der Entwicklungszusammenarbeit aktiv ist – auch wenn es viele gute Beispiele und großes Engagement gibt. Es ist auch keine deutliche Veränderung in der Zukunft ersichtlich.

Je geringer der Aufwand, der Umfang und das Risiko, desto eher besteht Interesse an einer Mitwirkung. Dieses ist vor allem auf die Entwicklungszusammenarbeit nichtbegünstigender Rahmenbedingungen zurückzuführen.

Rahmenbedingungen

Internationale, europäische und nationale Erklärungen wie z.B. Millenniumserklärung, Aktionsprogramm 2015, Nachhaltigkeitsstrategie etc. bekennen sich zur kommunalen Entwicklungsarbeit. Dies bleibt jedoch folgenlos, wenn es an deutlichen Signalen der Bundes- und Landesebene fehlt, dass die Entwicklungszusammenarbeit kommunaler Unternehmen mit ihrem besonderen Betriebs- und Organisationswissen erwünscht ist und unterstützt wird.

Von Bundes- und Landesebene könnten in diesem Sinne einige Rahmenbedingungen angepasst werden. Das gilt insbesondere mit Blick auf Rechtsrahmen und Finanzierungsmöglichkeiten. Hier gibt es eine Reihe guter Beispiele aus dem europäischen Ausland, insbesondere den Niederlanden, Frankreich und Großbritannien. Es wäre zudem sehr hilfreich, wenn auf Bundesebene ein einheitliches Programm entwickelt würde, um Entwicklungszusammenarbeit kommunaler Unternehmen zu fördern. Das Programm könnte durch Landesprogramme sinnvoll ergänzt werden. Hier werden vom Bundesentwicklungsministerium seit letztem Jahr mit der Zielsetzung, Fluchtursachen zu bekämpfen, einige Schritte gegangen.

Zu bedenken ist auch, dass es nicht allein Aufgabe des kommunalen Unternehmens ist, zu bestimmen, inwieweit es sich mit Entwicklungszusammenarbeit befasst. Es sollte nicht ohne grundsätzliche Überlegungen zu Chancen, Risiken und Umfang der Entwicklungszusammenarbeit, sowohl im kommunalen Unternehmen selbst als auch in der Kommune, begonnen werden. Dabei steht außer Frage, dass die Entwicklungszusammenarbeit neben den zentralen kommunalen Aufgaben eine Randaufgabe bleiben wird. Eine besondere Rolle könnten hier aber die bestehenden Städtepartnerschaften spielen.

Weitere Informationen:

Ass.iur. Stefanie Hanke, LL.M
Telefon: 030/39001-157
E-Mail: hanke@difu.de

Bestellung:

siehe Bestellschein



Foto: Jürgen Gies

Integration von Stadtplanung und ÖPNV

Die Erkenntnis, dass öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Stadtplanung stärker aufeinander bezogen werden müssen, ist nicht neu: Forderungen nach einer Integration von Stadt- und Verkehrsentwicklung reichen bis Anfang der 1970er-Jahre zurück. Damals war im Zuge der rasch voranschreitenden Automobilisierung die Ausrichtung von Stadtentwicklung an den Linien des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs zugunsten einer flächenhaften Siedlungsentwicklung aus dem Blickfeld geraten. Die seit den 1980er-Jahren immer deutlicher zutage tretenden Probleme durch den Autoverkehr schärfen das Bewusstsein für den Zusammenhang von Siedlung und Verkehr. Strategien der Verkehrsverlagerung auf stadtverträglichere Verkehrsmittel gewannen an Bedeutung: Der Umweltverbund aus ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr sollte gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gestärkt werden und der Modal Split sich zu seinem Gunsten verändern. Daneben spielte die verträgliche Abwicklung des Autoverkehrs beispielsweise durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und der Parkraumbewirtschaftung eine zunehmend wichtige Rolle in einer stadtverträglichen Verkehrspolitik.

Neue Impulse durch die Weltumweltkonferenz 1992 in Rio de Janeiro

Eine verstärkte Aufmerksamkeit für integrierte Modelle ist im Nachgang der Umweltkonferenz von Rio de Janeiro 1992 zu verzeichnen. Die angestrebten Entlastungen durch eine Förderung des Umweltverbunds waren in der Realität häufig nur gering, so dass insbesondere in den 1990er-Jahren vor dem Hintergrund des Leitbilds der „nachhaltigen Stadtentwicklung“ auch die Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung durch eine integrierte Entwicklung („Stadt der kurzen Wege“) zunehmend diskutiert wurden. Zielsetzung hierbei ist, Siedlungs- und Verkehrspolitik stärker als bisher miteinander zu verknüpfen: Wohnverträgliche städtische Dichte und Nutzungsgemischte Stadtstrukturen können einen Beitrag zur Verkehrsreduzierung leisten, da auch der Nahraum über potenzielle Ziele verfügt. Wege werden kürzer und können so leichter auch nicht-motorisiert zurückgelegt werden. Gleichzeitig kann Nutzungsmischung, die zu unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen in einem Quartier führt, zu einer gleichmäßigeren Auslastung der ÖPNV-Angebote beitragen.

Aus der Forschung in die kommunale Praxis

Die Notwendigkeit eines die Stadt- und Verkehrsentwicklung integrierenden Konzepts sowie von Gewichtverschiebungen zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds einerseits und dem MIV andererseits werden angesichts von Anforderungen des Klimaschutzes, der Verringerung der Flächeninanspruchnahme, der Reduzierung von Umweltbelastungen, der Ressourcenschonung, sozialpolitischer Gesichtspunkte und nicht zuletzt auch der Kosten für Infrastruktur und Angebote kaum noch bestritten. Nach jahrzehntelanger Diskussion wächst das Bewusstsein dafür, dass das integrierte Konzept seinen Weg in die Praxis nehmen muss – weit über Einzelmaßnahmen hinausgeht und das nicht nur im Rahmen einzelner Modellprojekte.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hatte im Mai 2015 zu einem Fachworkshop eingeladen. Darauf aufbauend hat ein Autorenteam ein Papier zum Thema „Integration von Stadtplanung und ÖPNV für lebenswerte Städte“ erarbeitet, das die Handlungsfelder erläutert und Handlungsmodelle aufzeigt, wie der ÖPNV zur Entwicklung attraktiver Städte beitragen kann.



Weitere Informationen:

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

Bestellung:

siehe Bestellschein



Foto: Jürgen Gies

Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30

Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen



Während Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen früher vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet wurde, diskutieren Städte und Gemeinden heute zusätzlich über Tempo-30-Anordnungen aus Gründen des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung. Doch obwohl Tempo 30 viele positiven Effekte hat, entstehen bei der Umsetzung häufig Probleme.

Das vom Umweltbundesamt beauftragte und von RA Karsten Sommer, LK Argus GmbH und Difu durchgeführte Gutachten „Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen“ identifiziert die Hemmnisse in Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien und legt konkrete Vorschläge für eine eindeutigeren Fassung vor. Ziel ist die Stärkung der kommunalen Entscheidungskompetenz bei Tempo-30-Anordnungen.

Neuregelungsvorschläge für Gesetze, Verordnungen und Richtlinien

Das Ergebnis zeigt, dass Kommunen Tempo 30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen aus Lärmschutzgründen durchsetzen können, wenn sie in einem rechtmäßig aufgestellten Lärmaktionsplan genau bestimmt sind. Das Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet die Behörden in §§ 47 Abs. 6, 47 d Abs. 6 zur Durchsetzung der Maßnahmen eines Lärmaktionsplans. In einem Lärmaktionsplan festgelegte Tempo 30-Anordnungen müssen daher von den Straßenverkehrsbehörden umgesetzt werden.

Doch einige Regelungen in den Gesetzen und Verordnungen bewirken Unsicherheiten und hemmen die von der Kommune geplanten Tempo 30-Anordnungen auf Hauptverkehrsstraßen. Das Gutachten identifiziert die Hemmnisse in Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien und legt konkrete Vorschläge für eine eindeutigeren Fassung vor. Dazu wurde der Frage nachgegangen, was in den Regelwerken geändert werden muss, damit Kommunen Tempo 30 als Maßnahme des Lärmschutzes, der Luftreinhaltung, der städtebaulichen Ordnung, des Klimaschutzes und der Unterstützung des Fuß- und Radverkehrs leichter umsetzen können.

Einbindung der Kommunen

Die Vorgehensweise zur Erarbeitung der Änderungsvorschläge umfasste mehrere Arbeitsschritte: In einem ersten Schritt wurden die in anderen Untersuchungen bereits ermittelten fachlichen und rechtlichen Hindernisse, denen sich Kommunalverwaltungen bei der Durchsetzung von Tempo 30 insbesondere an Hauptverkehrsstraßen gegenübergestellt sehen, zusammengestellt und vervollständigt. Wesentliche Grundlage war das Umweltbundesamt-Forschungsvorhaben TUNE ULR, veröffentlicht als UBA-Texte 33/2015.

In einem Workshop am 5. Oktober 2015 wurden konkrete Hindernisse für die Anordnung von Tempo 30 identifiziert und hinsichtlich ihrer Relevanz diskutiert. Die 33 Teilnehmenden kamen aus dem gesamten Bundesgebiet und vertraten Kommunen wie auch den Deutschen Städtetag, den Deutschen Städte- und Gemeindebund sowie Landesministerien der Ressorts Verkehr und Umwelt. Die Gutachter ermittelten aus den Ergebnissen der Literaturrecherche und des Workshops die wichtigsten bestehenden Hemmnisse. Sie beschrieben die zugehörigen Rechtslagen und erarbeiteten konkrete Neuregelungsvorschläge.

Bei der Abschlussveranstaltung zum Projekt am 23. Februar 2016 wurden die Ergebnisse den rund 40 Teilnehmenden aus Kommunen, Landesministerien und Interessenverbänden präsentiert. Die in der Diskussion angeregten Ergänzungen wurden in den Untersuchungsbericht aufgenommen.

Insgesamt wurden 13 Hemmnisse identifiziert und Neuregelungsvorschläge erarbeitet, wie diese beseitigt werden können. Die Langfassung der Studie enthält eine ausführliche Dokumentation mit Begründungen und die rechtlichen Änderungsvorschlägen im Wortlaut. Die Kurzfassung ist eine Zusammenfassung des Gutachtens insbesondere für interessierte Personen ohne juristischen Hintergrund.

Veröffentlichung online:

www.difu.de/10580

Weitere Informationen:

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

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

Zivilgesellschaftliche Akteure und die Betreuung geflüchteter Menschen in den Kommunen

Ohne die Zivilgesellschaft wäre die Aufnahme von über einer Million geflüchteter Menschen seit Sommer 2015 nicht möglich gewesen. Dies hat das Verhältnis zwischen den Engagierten und den Kommunen neu bestimmt. Auch innerhalb der Zivilgesellschaft hat sich viel verändert. Dabei bleiben die unterschiedlichen engagierten Personen und Gruppierungen auch in der Phase der Integration, die jetzt beginnt, als Lotsen in die Gesellschaft unverzichtbar. Damit stellt sich die Frage, wie sich das Miteinander bei den zukünftigen Herausforderungen gestaltet und welche Lernprozesse hierfür – bei allen Beteiligten – weiterhin erforderlich sind.

Dies sind wesentliche Ergebnisse einer vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) geförderten Studie, die das Maecenata-Institut gemeinsam mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu), Berlin, von Januar bis März 2016 durchgeführt hat. Untersucht wurden in Kurzstudien drei ausgewählte Standorte: Berlin, Mannheim und der Landkreis Starnberg in Bayern.



Weitere Informationen:

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

Veröffentlichung online:

www.difu.de/10591

Fahrradportal im neuen Gewand

Das Fahrradportal zum Nationalen Radverkehrsplan hat ein neues Design. Seit Mai erscheinen aktuelle Forschungsergebnisse, Praxisbeispiele, Neuigkeiten, die aktualisierte Förderfibel und die bewährte Literaturdatenbank zum Fahrradverkehr im Blau des Nationalen Radverkehrsplans 2020.

Neben diesen gewohnten Informationen bietet das Fahrradportal ab sofort die neue Rubrik „Schwerpunktthemen“. Unter dem Punkt Literatur/Forschung/Schwerpunktthemen wird vierteljährlich eine aktuell aufbereitete Online-Publikation zu einem besonders nachgefragten Thema aus dem Bereich des Radverkehrs veröffentlicht. Das Schwerpunktthema präsentiert kurz und übersichtlich aktuelle Forschungsergebnisse, entsprechende Praxisbeispiele sowie praxisbezogene Checklisten mit konkreten Maßnahmen. Zielgruppe der Publikation sind Mitarbeiter aus öffentlichen Verwaltungen, Planer, aber auch andere Akteure, die sich mit dem Thema Radverkehr beschäftigen.

Mit der Umgestaltung der Internetseite stehen ab sofort die Schwerpunktthemen

„Pedelegs“, „Radverkehrsförderung im ländlichen Raum“, „Öffentliche Fahrradverleihsysteme“, „Radschnellverbindungen“, „Fahrradkarten, Routing und Navigation“ sowie „Alltagsmobilität von Flüchtlingen“ online bereit.

www.nationaler-radverkehrsplan.de





Gewinnerprojekte Wettbewerb „Kommunaler Klimaschutz 2015“

Gewinnerprojekte des Wettbewerbs „Kommunaler Klimaschutz 2015“ als Online-Broschüre

„Ausgezeichnete Praxisbeispiele“ lautet der Titel der gerade erschienenen Online-Publikation, die alle neun prämierten Projekte des Wettbewerbs „Kommunaler Klimaschutz 2015“ vorstellt. Praxisnah und anschaulich präsentieren sich die Aktivitäten der ausgezeichneten Kommunen – der Städte Beckum, Siegen, Rheinberg, Mannheim, Offenbach am Main, der Samtgemeinde Harsefeld sowie der Landkreise Oldenburg, Northeim und Traunstein. Thematisch geht es von kommunalem Klimaschutz durch Kooperation über kommunales Energie- und Klimaschutzmanagement bis zu kommunalem Klimaschutz zum Mitmachen für verschiedene Zielgruppen. Ziel ist es, anderen Städten, Gemeinden, Landkreisen und Regionen Ideen und Anregungen für das eigene Handeln zu geben. Wer mag, kann auch gleich persönlichen Kontakt aufnehmen,

zu jedem Projekt ist ein Ansprechpartner mit Kontaktdaten genannt. Die Publikation kann als barrierefreies PDF heruntergeladen werden.

Den Wettbewerb „Kommunaler Klimaschutz“ führt das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) seit 2009 gemeinsam mit dem Bundesumweltministerium durch. Seit der Wettbewerbsrunde 2016 lautet der Titel des Wettbewerbs „Klimaaktive Kommune“: Der neue Name unterstreicht das umfassende Engagement von Kommunen in Bezug auf die Bewältigung des Klimawandels. Bewerbungen konnten von Januar bis Ende März in den Kategorien „Kommunale Klimaprojekte durch Kooperation“, „Klimaanpassung in der Kommune“ und „Kommunale Klimaaktivitäten zum Mitmachen“ eingereicht werden. Die Gewinner werden auf der Kommunalkonferenz, die am 28. und 29. November 2016 in Berlin stattfindet, öffentlich bekannt gegeben und prämiert.

Weitere Informationen:

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

Broschüre:

www.difu.de/10557

Wettbewerbsinfos:

www.klimaschutz.de/wettbewerb2016



Jahresbericht gibt Einblick in die Difu-Leistungsbilanz 2015

Der Difu-Jahresbericht 2015 zeigt die Leistungsbilanz des Instituts für das vergangene Jahr: Forschungsprojekte, Fortbildung und andere Veranstaltungen sowie die Informationsservices des Instituts sind in dem Bericht übersichtlich dargestellt. Darüber hinaus werden alle Difu-Bereiche samt Arbeitsteams mit Fotos vorgestellt.

Über sämtliche Veranstaltungsaktivitäten, Veröffentlichungen und Informationsdienstleistungen des Berichtszeitraums gibt der Jahresbericht 2015 umfassend Auskunft.

Informative Übersichten runden den Einblick in die Difu-Institutsarbeit 2015 ab:

- Projekte
- Veröffentlichungen
- Vorträge
- Difu-Gremien
- Difu-Zuwender
- Difu-Finzen
- Difu-Personal

Der Jahresbericht präsentiert anschaulich die Institutsaktivitäten in den kommunal-orientierten Difu-Forschungsfeldern: Städtebau und Stadtentwicklung, Wohnen, Bevölkerung und Soziales, Politik, Verwaltung und Recht, Wirtschaft und Innovation, Finanzen und Investitionen, Infrastruktur und Daseinsvorsorge, Mobilität, Kommunaler Umweltschutz sowie Internationales. Im Jahr 2015 kam das Querschnittsthema „Flüchtlinge und Asylsuchende in Kommunen“ hinzu.

Nach der Veröffentlichung steht der Jahresbericht stets auch in der Online-Fassung bereit.

Weitere Informationen:

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

Veröffentlichung online:

www.difu.de/publikationen/jahresberichte.html

Daseinsvorsorge und Lebensqualität im demografischen Wandel

Werkzeuge und Modelle für ein Sektoren übergreifendes, interkommunal abgestimmtes Entwicklungsmanagement

Der demografische Wandel erfordert zur Sicherung der Lebensqualität vor Ort erhebliche Anpassungsleistungen der kommunalen Aufgabenträger der Daseinsvorsorge. Kleinstädte mit zentralörtlichen Funktionen in strukturschwachen Regionen Deutschlands stehen mit der Transformation ihrer Infrastrukturen und der Erbringung der Daseinsvorsorge vor großen Herausforderungen. Sie suchen nach angemessenen Instrumenten und Organisationsmodellen, die eine Sektoren bzw. Handlungsfeld übergreifende Koordination sowie interkommunale Kooperationen unterstützen. Vor diesem Hintergrund ist es Ziel des Vorhabens „lebensWert“, gemeinsam mit der Kreisstadt Eschwege Werkzeuge und Modelle für ein abgestimmtes Entwicklungsmanagement zu erarbeiten. Es soll für Kleinstädte in strukturschwachen Regionen Deutschlands anwendbar sein. Das Entwicklungsmanagement geht von den

Handlungsfeldern Wohnen, Wasser und Energie aus und bietet die Möglichkeit, einen umfassenden Blick auf die Lebensqualität vor Ort zu entwickeln. Es wird ein Bogen von der Bestandsaufnahme und Prognose der örtlichen Bedingungen über Akteursbeteiligung bis hin zur Projektentwicklung und Umsetzungsbegleitung gespannt. Das Difu wird insbesondere die Entwicklung und Systematisierung von Bausteinen eines Organisations- und Managementmodells für Infrastrukturen der Daseinsvorsorge und eine abgestimmte räumliche Entwicklung begleiten bzw. bearbeiten. Das Vorhaben „Lebenswerte Kleinstädte im demografischen Wandel – Lebensqualität erhalten durch ein Sektoren übergreifendes interkommunales Entwicklungsmanagement (lebensWert)“ wird durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert und läuft bis zum Mai 2017.

Finanzierung des ÖPNV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund

Die Aufgabenträger des ÖPNV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) stehen – wie andere Aufgabenträger des Nahverkehrs – vor der Herausforderung, schwierige Aufgaben der Finanzierung bewältigen zu müssen. Bisher konnten Finanzierungslücken durch effizienteren Mitteleinsatz sowie Fahrpreisanhebungen kompensiert werden. Weil dies nicht unbegrenzt möglich ist, lotet der MDV Handlungsmöglichkeiten aus, die künftig Bausteine einer ergänzenden ÖPNV-Finanzierung sein könnten. Dies geschieht im engen Austausch mit kommunalen Aufgabenträgern und der Politik. Das Difu erarbeitet in Kooperation mit der KWC GmbH drei Gutachten zu den Themen Kreisumlage/Grundsteuer, Arbeitgeberbeitrag sowie Einführung eines ÖPNV-Beitrags für die Einwohner.

Während die Kreisumlage/Grundsteuer im klassischen System der Finanzmittelgenerierung für die Erfüllung kommunaler Aufgaben verankert ist, wird mit dem Arbeitgeberbei-

trag ein für Deutschland neues Finanzierungsinstrument entwickelt. Die Aufgaben der Gutachter liegen hier in der Entwicklung eines Beitragsmodells und seiner Prüfung unter rechtlichen, finanziellen, politischen und gesellschaftlichen Gesichtspunkten. Für die Finanzierung öffentlicher Aufgaben über Beiträge werden durch die Rechtsprechung Anforderungen formuliert, wie insbesondere das Vorliegen eines individuell zurechenbaren Sondervorteils sowie ein entsprechender Verteilungsmaßstab für die Beitragsbelastungen.

Das dritte Gutachten befasst sich mit der Einführung eines ÖPNV-Beitrags im Zusammenhang mit dem geplanten Modellprojekt „Muldenal in Fahrt“. Dieses Modellprojekt sieht eine gegenüber dem Status quo deutliche Verbesserung des ÖPNV in einem Teilbereich des Landkreises Leipzig vor. Das Finanzierungsinstrument soll den zusätzlichen Finanzierungsbedarf für das neue Angebot beim Aufgabenträger abdecken.



Foto: Jutta Riedl

Weitere Informationen:

Jan Hendrik Trapp
Telefon: 030/39001-210
E-Mail: trapp@difu.de



Foto: Jürgen Gies

Weitere Informationen:

Ass.iur. Stefanie Hanke, LL.M
Stefanie Hanke
Telefon: 030/39001-157
E-Mail: hanke@difu.de

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

Veranstaltungsvorschau

Infos, Einzelprogramme und Anmeldung:

AG Fachtagungen Jugendhilfe

Claudia Euler (J)
Telefon: 030/39001-136
E-Mail: euler@difu.de

Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte

Katrin Adam/Sylvia Koenig (D)
Telefon: 030/39001-215/-258
E-Mail: dialoge@difu.de

Difu-Seminare

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

Kommunalkonferenz

Dina Lieder (KK)
Telefon: 0221/340308-303
E-Mail: lieder@difu.de

Service- und Kompetenzzentrum Kommunaler Klimaschutz (SK:KK)

Luise Wildermuth (SK:KK)
Telefon: 0221/340308-15
E-Mail: skkk@klimaschutz.de

Fahrradakademie:

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

Die Kürzel in Klammern stehen für die Auskunftsstelle zur jeweiligen Veranstaltung

Details und Einzelprogramme stets aktuell im Difu-Internet:

www.difu.de/veranstaltungen

Klimaschutz in Bildungseinrichtungen ist Chefsache

Dialoggespräch, 6. Juli, Domsdorf (Uebigau-Wahrenbrück), (SK:KK)

Korruptionsprävention im Rathaus

Seminar, 8.–9. September, Berlin (S)

Zusammenarbeit von Zivilgesellschaft und Kommunen in der Bildungspolitik

Seminar, 12.–13. September, Berlin (S)

Sichere Räume in den Städten

Seminar, 15.–16. September, Berlin (S)

Klimaschutz in der Verwaltung verankern – erfolgreiche Beteiligung aller Fachbereiche

Fachveranstaltung, 21. September, (SK:KK)

Nice to Meet You! (Familiäre) Gesundheitsförderung im kooperativen Miteinander von Kinder-/Jugendhilfe und Gesundheitswesen

Fachtagung, 26.–27. September, Berlin (J)

Zu viel Erfolg oder zu wenig Geduld? Die Renaissance des städtischen Wohnens als Herausforderung für die Wohnungspolitik

Seminar, 6.–7. Oktober, Berlin (S)

Fahrradpolitik erfolgreich umsetzen – bundesweite Beispiele und Anregungen

Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte, 12. Oktober, Berlin (D)

Kommunale Aufgaben/Herausforderungen bei der Integration von Flüchtlingen

Seminar, 17.–18. Oktober, Berlin (S)

Doppik konkret – Nachhaltig investieren

Seminar, 27.–28. Oktober, Berlin (S)

Rahmenbedingungen und aktuelle Probleme der kommunalen Sportpolitik

Seminar, 7.–8. November, Berlin (S)

Zukunftsperspektiven der Vormundschaften

Fachtagung, 10.–11. November, Berlin (J)

Online-Handel: Trend oder Hype?

Seminar, 10.–11. November, Berlin (S)

Inklusion in Schulen

Seminar, 14.–15. November, Berlin (S)

10. Fahrradkommunalkonferenz

Konferenz, 14.–15. November, Erlangen (F)

Forum deutscher Wirtschaftsförderer

Kongress, 17.–18. November, Berlin (S)

Platz für alle – Verkehrsflächen gerechter aufteilen

Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte
23. November 2016, Berlin (D)

Erfahrungsaustausch Baukultur

Seminar, 24.–25. November, Berlin (S)

Handlungsdruck und Lösungswege für den städtischen Wirtschaftsverkehr

Seminar, 28.–29. November, Berlin (S)

Kommunalkonferenz zum Klimaschutz

Konferenz, 28.–29. November, Berlin (KK)



Foto: Wolf-Christian Strauss

Flüchtlingsfamilien im Schatten der Hilfe?

Zuwanderung als Dauerthema von Stadtentwicklung und Sozialplanung

Am 14. und 15. April 2016 veranstaltete die Arbeitsgruppe Fachtagungen Jugendhilfe im Difu gemeinsam mit dem Deutschen Städte- tag in Berlin eine Fachtagung zum Thema „Flüchtlingsfamilien“ mit 220 Teilnehmenden. Die Tagung bot eine sehr anregende und lebendige Diskussion, wie Flüchtlingsfamilien vor und nach ihrer Anerkennung mit Angeboten der Kinder- und Jugendhilfe erreicht, in die Gesellschaft aufgenommen und integriert werden können. Gerade begleitete Kinder und Jugendliche bleiben oft „unbemerkter“, sind aber die quantitativ viel größere Gruppe: 90 Prozent der minderjährigen Flüchtlinge reisen begleitet ein. Über diese Gruppe ist jedoch noch zu wenig bekannt. Sie standen bisher im Schatten der Hilfe. Auf der einen Seite ging es daher um die Situation von Kindern, Jugendlichen und ihren Familien in Erstaufnahmeeinrichtungen und Gemeinschaftsunterkünften und Fragen nach der Gewährleistung der Kinderrechte und des Kindeswohls. Auf der anderen Seite ging es um Integration, nachhaltige und gesamtstädtische Kooperationsstrukturen und Stadtentwicklungskonzepte. Insbesondere die Diskussion über die Anforderungen im Rahmen einer integrierten Stadtentwicklungsplanung sowie der Sozial- und Jugendhilfeplanung war sehr zukunftsorientiert. Erörtert wurden wichtige Perspektiven der Integration wie z.B. Wohnen, Bildung, Ausbildung/Arbeit, Gesundheit, Kinderschutz und auch die eigenen Ressourcen, die Flüchtlingsfamilien mitbringen. Allgemein ging es darum, die Themen Zuwanderung und Integration dauerhaft als zentrale Elemente nachhaltiger, integrierter Stadtplanung mitzudenken, wie es Prof. Martin zur Nedden in seiner Eröffnungsrede formulierte.

Situation von begleiteten Kindern und Jugendlichen in Unterkünften

Dr. Sebastian Sedlmayr, Leiter der Abteilung Kinderrechte und Bildung bei UNICEF Deutschland, erläuterte die wichtigsten Ergebnisse verschiedener Studien seiner Organisation. Unter anderem machte es „einen großen Unterschied für die Familien und entsprechend auch für die Kinder und Jugendlichen aus, wo in Deutschland sie landen.“ Ob sie, wie häufig, in einer Gemeinschaftsunterkunft untergebracht werden, oder aber in einer Wohnung, ob es vor Ort eine gute Zusammenarbeit beteiligter

Akteure bei der Unterbringung, Gesundheitsversorgung, Bildung und Integration gibt und weitere gute Startbedingungen, beeinflusst ihre Situation erheblich. Als weitere Beobachtung beschrieb er, dass die Eltern oft als Bezugspersonen für die Kinder ausfallen, „entweder weil sie Traumatisierungen mit sich tragen oder aber (...) weil sie die Sprache nicht beherrschen und weil sie keine Mittel haben, um für ihre Kinder in der Situation zu sorgen.“ Dies hätte zur Folge, dass Kinder und Eltern oft regelrecht die Rollen tauschen.

Hilfe für junge volljährige Flüchtlinge

Dr. Andreas Dexheimer, Geschäftsstellenleiter der Diakonie – Jugendhilfe Oberbayern, kritisierte in dem auf der Tagung am meisten nachgefragten Forum, dass viele Kommunen die gesetzliche Regelung, jungen Volljährigen zwischen dem 18. und 21. Lebensjahr weiterhin sozialpädagogische Betreuung und eine altersgerechte Unterbringung zu gewähren, nicht umsetzen. „Der Staat, die Kommune investiert erheblich in die Inobhutnahme eines minderjährigen unbegleiteten Flüchtlings. Er wird dann in einer Heimeinrichtung untergebracht, dort betreut. Und mit dem 18. Lebensjahr wird die Hilfe eingestellt. Mit dem 18. Lebensjahr zieht der junge Mensch aus der Heimerziehung in die Gemeinschaftsunterkunft für Erwachsene und bekommt keine weitergehende Hilfe. Und es passiert gleichzeitig, dass junge Volljährige hier ankommen, die überhaupt keine weitergehende Unterstützung kriegen, die behandelt werden wie jeder 30-, 35- oder 40-Jährige.“ Hier gibt es dringend Änderungsbedarf.

Vielfältige Hilfen zur Integration notwendig

Es wurden auf der Tagung noch viele weitere „Baustellen“ lösungsorientiert erörtert, die in der Dokumentation zur Tagung nachzulesen sein werden. Immer wieder war aus unterschiedlichen Beiträgen die Erfahrung zu hören, dass Flüchtlingsfamilien unsere Angebote, Strukturen, Lebens-, Denk- und Verhaltensweisen nicht nur vermittelt werden können, sondern dass es darauf ankommt, diese auch wirklich zu verstehen, um eigene Zugänge in die Gesellschaft zu finden und bei uns heimisch zu werden. Dafür ist individuelle Hilfe in Form von Patenschaften für die Familien ein ganz entscheidender Faktor.



Podiumsdiskussion
v.l.n.r.: Prof. Martin zur Nedden,
Regina Offer, Johannes Horn,
Claudia Lechner, Dr. Sebastian
Sedlmayr



Prof. Martin zur Nedden



Dr. Sebastian Sedlmayr



Dr. Andreas Dexheimer und
Forums-Teilnehmer

Fotos: Jessica Schneider

Weitere Informationen:

Jessica Schneider
Arbeitsgruppe Fachtagungen
Jugendhilfe (AGFJ)
Telefon: 030/39001-140
E-Mail: jschneider@difu.de

Dipl.-Soz. Kerstin Landua
Arbeitsgruppe Fachtagungen
Jugendhilfe (AGFJ)
Telefon: 030/39001-135
E-Mail: landua@difu.de

Vorläufige Inobhutnahme unbegleiteter minderjähriger Ausländer

Bundesweiter Erfahrungsaustausch zur Umsetzung des § 42a SGB VIII

Das Deutsche Institut für Urbanistik veranstaltete am 9. und 10. Mai 2016 in Kooperation mit der Arbeitsgruppe Fachtagungen Jugendhilfe, dem Deutschen Städtetag und der Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement zwei Brennpunktseminare zur Inobhutnahme unbegleiteter minderjähriger ausländischer Kinder und Jugendliche. Anlass für die Veranstaltungen war das am 1.11.2015 in Kraft getretene Gesetz zur Verbesserung der Unterbringung, Versorgung und Betreuung ausländischer Kinder und Jugendlicher. Ziel des Gesetzes ist eine deutschland- und landesweite Umverteilung unbegleiteter minderjähriger Ausländer (UMA) und dadurch eine Verbesserung ihrer Situation sowie eine dem Kindeswohl entsprechende, bedarfsgerechte Unterbringung, Versorgung und Betreuung. Danach werden die UMA, genau wie die Erwachsenen, über eine Quotenregelung bundesweit verteilt und dort dann in Obhut genommen. Zuvor wurden sie am Ankunftsort untergebracht. Dies betraf jedoch nur einen kleinen Teil der Jugendämter in Deutschland, die zeitweise sehr durch diese Aufgabe gefordert waren.

Anliegen der Veranstalter war es, darüber zu diskutieren, wie sich die bundesweite Umverteilung der UMA in der kommunalen Praxis gestaltet und wie sich die Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und Kommunen bewährt hat. Außerdem wurde über den Umgang mit verschiedenen Teilaspekten (Verwandtenfrage, Mehrfachregistrierung, Rückkehrer, Kostenerstattung) diskutiert und herausgearbeitet, wo aus Sicht der kommunalen Praxis Nachbesserungsbedarf in Bezug auf das Gesetz gesehen wird. Zunächst standen Erfahrungsberichte der Jugendamtsleiter aus den Städten Mannheim, Bremen und Passau als abgebende Kommunen sowie ein Bericht aus der AG Landesverteilstellen der Bundesarbeitsgemeinschaft der Landesjugendämter (BAGLJÄ) und Erfahrungen von Niedersachsen als aufnehmendem Bundesland auf dem Programm. Bei aller Differenziertheit von Fragen und Problemen vor Ort war aber auch die Grundhaltung spürbar, „dass wir es in der Jugendhilfe in Deutschland bisher insgesamt recht gut hingekommen haben, diesen wahn-sinnigen Schub der letzten zwölf Monate halbwegs innerhalb unserer Jugendhilfestandards zu bewältigen“, so ein Teilnehmer.

In der Podiumsdiskussion gab es eine ange-regte Debatte über die Umsetzung der Län-derausführungsgesetze, den Stand der Um-verteiung der UMA in der Praxis und kom-munalen Erfahrungswerten hierzu. Vor allem die Fragen „Wie geht es weiter mit jungen volljährigen UMA, welche Hilfeangebote sind erforderlich und möglich?“ bewegten das Plenum und die Fachexperten sehr.

Zentraler Punkt einer spannenden Fachdiskussion war das Feedback an das Bundesministe-rium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) sowie die Veranstalter im Hinblick auf weiteren Handlungs- und Unterstützungs-bedarf aus Sicht der kommunalen Praxis.

Gewünschte Konkretisierungen im Gesetz

- Klarstellung zu den unbestimmten Rechtsbegriffen. Präzisierungen in der Frage, was „begleitet“ und „unbegleitet“ konkret heißt (mit Personensorgeberechtigten oder anderen Erwachsenen). Mehr Klarheit darüber, ob „Familienzusammenführung“ immer „zusammen leben“ oder auch „an einem Ort sein“ heißt, wie das Kindeswohl sicherzustellen, wie mit Verweigerungshal-tung bei Umverteilung und mit Rückkeh-rern umzugehen und wie der Wille der jungen Menschen einzubeziehen ist.
- Rechtliche Vertretung der UMA – wie soll diese in der Praxis umgesetzt werden, welche konkreten Aufgaben ergeben sich für die rechtliche Vertretung bei der Alters- und Ersteinschätzung (Erstscreening)?
- Familienzusammenführung: Auf der einen Seite steht im Regierungsentwurf: „wenige Tage“, auf der anderen Seite ist ein Bei-spiel im Gesetzestext gewählt worden zur europäischen Familienzusammenführung nach der Dublin-3-Norm, die mehrere Monate dauert und einen Vormund und ein Asylverfahren voraussetzt. Eine Klar-stellung, was damit gemeint ist und was gemacht werden soll, ist erforderlich.
- § 42f SGB VIII – Behördliches Verfahren zur Altersfeststellung ist in letzter Minute in den Gesetzestext aufgenommen wor-den. Es sollte konkretisiert werden, wann ein Zweifelsfall zu einem Zweifelsfall wird und ob dieser von dem jungen Menschen selbst „ausgerufen“ werden kann.

Gewünschte Änderungen im Gesetz

- Möglichkeiten für eine strukturierte Familienzusammenführung: Modus finden, wie ein junger Mensch von Kommune A in Kommune B (in einem anderen Bundesland) verlegt werden kann, wo sich dessen Familie aufhält. Das ist momentan aufgrund der rechtlichen Beschränkung kaum außerhalb von Good-Will möglich. Eine vorübergehende Verlegung im Rahmen des § 42b SGB VIII in eine dritte Kommune ist auch nicht im Interesse des Kindeswohls.
- Auf Bundesebene durchsetzen, dass es eine Verwaltungskostenpauschale gibt, die bei den Ländern implementiert wird, so dass der Druck etwas genommen wird.
- Verlängerung der Fristenregelung (aktuell 7 Tage). Diese Regelung sieht vor, dass Bundesländer bei Übererfüllung ihrer Quote bei ihnen in Obhut genommene UMA zur länderübergreifenden Verteilung beim Bundesverwaltungsamt anmelden können. Dafür müssen alle Fälle durch die Jugendämter den Landesstellen innerhalb von 7 Tagen nach der vorläufigen Inobhutnahme (§ 42a Abs. 4 SGB VIII) gemeldet werden.
- Anrechnung der Altfälle gilt bisher nur für 18 Monate. Das heißt, ein Land/eine Kommune wird dann ab dem 1.5.2017 wieder aufnehmendes Bundesland oder aufnehmende Kommune, obwohl bereits viele junge Flüchtlinge da sind, die länger im Hilfesystem verbleiben.
- Kostenverteilung zwischen Bund, Ländern und Kommunen: Es wurde rückgemeldet, dass die Leistungsfähigkeit vieler Kommunen bereits deutlich überschritten ist. Dies gilt insbesondere für die Verwaltungskosten, aber auch für das Frei- bzw. Vorhalten jahreszeitlich benötigter Ressourcen.
- § 89d SGB VIII – Kostenerstattung: Einen Monat nach Einreise muss die Jugendhilfe gewährt werden, das schließt systematisch neue Fälle im Kontext § 41 SGB VIII aus. Daher wird eine Kommune in der Regel nicht zu einer Kostenerstattung gelangen. Es wäre sinnvoll, dies zu verändern: Weg mit dieser Monatsfrist oder eine deutliche Verlängerung!
- Schnittstelle zwischen Jugendhilfe und Ausländerrecht ressortübergreifend neu regeln: beide Systeme entsprechend synchronisieren und widersprüchliche Regelungen ersetzen. Insbesondere dann, wenn junge Menschen zurückkehren oder von einem anderen Jugendamt aus humanitären Gründen übernommen werden.
- Zugriff der Jugendämter auf die für ihre Aufgaben wichtigen Daten des neuen Aus-

länderzentralregisters ermöglichen. Dies sieht auch die 2. Ausbaustufe des Ausländerzentralregisters (AZR), die am 29.6.2016 umgesetzt werden soll, nicht ausreichend vor.

- Klare, behördenübergreifende Zuständigkeiten und Prozesse bei der Altersfeststellung und ihrer ggf. nachträglichen Korrektur.
- Dauerhaftes Bleiberecht sichern: Auftrag der Jugendhilfe ist es, Jugendliche gut zu betreuen und zu integrieren. Momentan gibt es eine etwas unglückliche Situation: Erst kümmern wir uns um die UMA, später sind sie von Abschiebung „bedroht“. Daraus ergibt sich der Wunsch nach gesetzlichen Regelungen, mit denen jungen Menschen, die bei uns ankommen und um die wir uns gut kümmern, ein dauerhaftes Bleiberecht gesichert werden kann.

Weitere Wünsche aus der kommunalen Praxis und ein erstes Fazit:

Es gibt bei vielen Kommunen dieselben offenen Fragen und Probleme. Zu klären ist, wie die Weitergabe aller relevanten Informationen über zu verteilende UMA, z. B. aus Maßnahmen und Clearings, zwischen abgebenden und aufnehmenden Kommunen gelingen kann und wie eine optimale Willkommenssituation in den aufnehmenden Kommunen gestaltet werden muss. Hier sind Kommunen teilweise auch selbst gefordert. Als sehr hilfreich wurde der Austausch über die vielen guten Praxisansätze und unterschiedlichen Verfahrensweisen in den Kommunen empfunden. Gebraucht werden weiterführende Veranstaltungen – nicht nur innerhalb der Jugendhilfe, sondern gemeinsam mit dem Ausbildungssystem und mit den Ausländerbehörden, insbesondere mit Blick auf Hilfen für junge Volljährige.

„Ich wünsche mir von Bund und Ländern, dass die kommunale Jugendhilfe bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützt wird, und zwar im zukunftsgerichteten Sinne bei den ganzen Integrationsaspekten, die jetzt zu bewältigen sind. Und ich glaube, da geht es auch darum, dass dort schnell Finanzströme in Bewegung gesetzt werden, weil die Möglichkeiten, aber auch der Wille der Kommunen, über eine längere Zeit als Ausfallbürgen zunächst in Erscheinung zu treten, immer schwieriger werden. Darum brauchen wir diese Bündnispartner auf Bundes- und Landesebene“, so eine Teilnehmerin.

Diesem Statement schließen sich auch die Veranstalter an.

Weitere Informationen:

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

Regina Offer
Deutscher Städtetag
E-Mail:
regina.offer@staedtetag.de

Andreas Pamp
KGSt – Kommunale Gemeinschaftsstelle für
Verwaltungsmanagement
E-Mail:
Andreas.pamp@kgst.de



Zukunftsfeste Wasserinfrastrukturen

Ergebnisse der Wasserinfrastrukturforschung aus 13 Forschungsprojekten auf INIS-Konferenz veröffentlicht

Mit der Fördermaßnahme „Intelligente und multifunktionelle Infrastruktursysteme für eine zukunftsfähige Wasserver- und Abwasserentsorgung (INIS)“ unterstützt das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) seit 2013 die Entwicklung von innovativen und anwendungsreifen Lösungen zur Anpassung der Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung an aktuelle und künftige Herausforderungen. Zum Ende der Fördermaßnahme INIS fand am 20. und 21. April 2016 mit rund 250 Teilnehmenden aus Praxis, Politik, Verwaltung und Wissenschaft die gut besuchte Abschlusskonferenz „Zukunftsfähige Wasserinfrastrukturen“ in Berlin statt. Die Konferenz wurde vom Vernetzungs- und Transfervorhaben INISnet mit den Partnern Difu, DVGW und DWA durchgeführt.

Dr. Helmut Löwe vom BMBF und Prof. Bernd Wille, Vorsitzender des INIS-Lenkungskreises, eröffneten die Konferenz mit einem Blick auf die anstehenden Herausforderungen der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung. Sie appellierten an Politik und Praxis, die vorliegenden Lösungen aus INIS aufzugreifen und ihre Umsetzung beherzt anzugehen. In sechs thematischen Vortragsessions wurde umfassend über die Ergebnisse der 13 geförderten Verbundprojekte berichtet. Auf einem „Marktplatz“ wurden zudem die Ergebnisse in Filmen, Ausstellungsobjekten, Broschüren und Postern präsentiert. Begleitende Fachexkursionen führten nach Berlin-Kreuzberg, wo Grau- und Schwarzwasseraufbereitungsanlagen und das angrenzende Gewächshaus vom INIS-Projekt ROOF WATER-FARM besichtigt werden konnten. In seiner Keynote zeigte der Landschaftsarchitekt und Planer Herbert Dreiseitl (Director Ramboll Liveable Cities Lab) auf eindrucksvolle Weise, wie Wasser-Management durch eine Kombination von Ingenieurskunst und Design technisch und ästhetisch in die Stadt integriert und als Teil der erfahrbaren Umwelt zu einzigartigen und lebenswerten Städten führen kann.

Technische Systeme: Anlagen und Betrieb optimieren

Die vorhandenen Systeme der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung zeichnen sich durch eine hohe Pfadabhängigkeit und nur sehr begrenzte Flexibilität in Hinblick auf Herausforderungen wie den Klimawandel oder Bevölkerungsrückgänge aus.

Aufgrund der Langlebigkeit und Kapitalintensität der Systeme führt der Weg in die Zukunft notwendigerweise über eine Verbesserung des Bestands. Bei der Optimierung der bestehenden technischen Systeme und deren Betrieb liegt die Herausforderung darin, die Leistungsfähigkeit der Systeme unter verschiedenen Belastungssituationen zu sichern. Im ersten Vortragsblock stellten Vertreter der Projekte EDIT (Dr. Daniel Karthe, UFZ), SAMUWA (Dr. Ulrich Dittmer, Universität Stuttgart), KURAS (Prof. Paul Uwe Thamsen, TU Berlin) und NoNitriNox (Dr. Jens Alex, ifak) ihre Forschungsarbeiten zu diesem Thema vor. Die Ergebnisse reichen von einem verbesserten Hygienemonitoring von Trinkwasser über Modelle einer modernen Steuerung der Stadtentwässerung durch IT-Technik bis zur Vermeidung von umweltgefährdenden Emissionen auf energetisch optimierten Kläranlagen.

Sektorübergreifende Lösungen: Erschließung ungenutzter Potenziale

Getrieben durch die Energiewende und die zunehmende Verknappung von Ressourcen wie z.B. Phosphor, wird Abwasser zunehmend als Ressource und nicht mehr als Abfallprodukt wahrgenommen. Entsprechende Technologien und Konzepte zur energetischen und stofflichen Wiederverwendung bzw. Nutzung von Abwasser wurden in INIS erarbeitet und z.T. bis zur Anwendungsreife entwickelt. Mehr noch: INIS kann zeigen, wie alternative dezentrale Wasseraufbereitungstechnologien zu innovativen Formen des Lebensmittelanbaus beitragen können. Hier eröffnen sich neue Verknüpfungen zwischen Abwasserentsorgung, Stadtgestaltung und gemeinschaftlich orientiertem Urban Gardening. Im zweiten Veranstaltungsblock zeigten die Projekte TWIST++ (Dr. Harald Hiessl, Fraunhofer ISI), nidA200 (Dr. Niels Christian Holm, LimnoSun) und ROOF WATER-FARM (Prof. Angela Million, TU Berlin) auf vielfältige Weise, wie sektorübergreifende Lösungen zur Erschließung bislang ungenutzter Potenziale führen können.

Modellvorhaben: von der Wissenschaft in die Praxis

Mit der Umsetzung von neuartigen Infrastrukturkonzepten, beispielweise zur Nutzung der im Abwasser enthaltenen energetischen Ressourcen, wird Neuland beschritten. Es müssen erhebliche technische, öko-

Weitere Informationen:

Dr.-Ing. Darla Nickel
Telefon: 030/39001-207
E-Mail: nickel@difu.de

nomische und organisatorische Barrieren überwunden sowie die bauliche Realisierung mit der geförderten Projektlaufzeit synchronisiert werden. Gleichzeitig sind Modellvorhaben ein notwendiger Schritt, um Umsetzungshemmnisse zu erkennen und abzubauen sowie neue Lösungen in die Breite zu tragen. Zum Abschluss des ersten Tages stellten die Projekte KREIS (Thomas Giese, HAMBURG WASSER) und netWORKS 3 (Dr. Martina Winker, ISOE) Erkenntnisse aus der großtechnischen Umsetzung neuer Systemlösungen auf Gebäude- und Quartiersebene in Frankfurt a.M. und in Hamburg vor.

Wasser in der Stadt: Integration von Stadt- und Infrastrukturentwicklung

Die Ergebnisse aus INIS zeigen, dass der Umbau der Wasserinfrastrukturen erhebliche Auswirkungen auf das Miteinander von Stadt- und Infrastrukturplanung hat. Die Hauptaufgaben der Siedlungsentwässerung, nämlich der Schutz von Menschen und deren Eigentum einerseits und der Gewässerschutz andererseits, lassen sich allein durch konventionelle unterirdische Systeme nur begrenzt erfüllen. Optimale Lösungen, die z.B. auch einen positiven Beitrag zur Stadtklima- oder Freiraumqualität leisten können, lassen sich nur durch eine insgesamt verbesserte räumliche Organisation der Stadt erzielen. Dazu müssen verstärkt multifunktional nutzbare Flächen für den Rückhalt, die Versickerung und die Verdunstung von Niederschlagswasser in den Stadtraum integriert werden und planerische Instrumente zum Einsatz kommen, die beide Perspektiven miteinander verbinden. Thematisch anknüpfend an die Keynote von Herrn Dreiseitl berichteten die Projekte SAMUWA (Prof. Antje Stokman, Universität Stuttgart), KURAS (Dr. Andreas Matzinger, KWB), ROOF WATER-FARM (Dr. Anja Steglich, TU Berlin) und SinOptiKom (Prof. Theo Schmitt, TU Kaiserslautern) über ihre Ergebnisse zur integrierten Entwicklung von Wasserinfrastrukturen, Freiraum und Stadt und wie hierdurch lebenswertere Städte entstehen können.

Entscheiden und Kommunizieren: zum Umgang mit Unsicherheit und Komplexität

Die Auswirkungen des Klimawandels oder die künftigen demografischen Entwicklungen sind mit großen Unsicherheiten behaftet. Gleichzeitig verursacht die angestrebte Multifunktionalität neuartiger Infrastrukturen eine zunehmende Komplexität. Dies macht – unterm Strich – das Entscheiden und Handeln schwieriger. Dennoch müssen die Planung und Umsetzung zukunftsfähiger Wasserinfrastrukturen der wachsenden Komplexität und Unsicherheit Rechnung tragen.

Nahezu alle INIS-Projekte haben sich mit der Entwicklung von Grundlagen, Werkzeugen und Instrumenten der Entscheidungsunterstützung und -kommunikation befasst. In diesem Veranstaltungsblock wurden die Projekte NAWAK (Dr. Jens Wolf, GRS mbH), SYNOPSE (Prof. Uwe Haberlandt, Universität Hannover) und SinOptiKom (Prof. Achim Ebert, TU Kaiserslautern) präsentiert und verdeutlicht wie unterschiedliche Modelle Planungsunsicherheiten begegnen und die Komplexität von Systemen und Anwendungen kommunizieren können.

Transformation: Akteure, Strategien und Institutionen

Die Realisierung intelligenter und multifunktionaler Infrastruktursysteme setzt die Auseinandersetzung mit dem institutionellen Rahmen der Wasserver- und Abwasserentsorgung voraus. Hier geht es um Gesetze und technische Standards, aber auch die Akteure, die Anlagen planen und betreiben. Mehrere INIS-Projekt-Teams haben sich explizit mit institutionellen Fragen befasst. Zum Abschluss des zweiten Veranstaltungstages wurden die Ergebnisse der Projekte NaCosi (Prof. Wilhelm Urban, TU Darmstadt), Twist++ (Dr. Thomas Hillenbrand, Fraunhofer ISI), netWORKS 3 (Jan Hendrik Trapp, Difu) sowie KREIS (Prof. Jörg Londong, Universität Weimar) vorgestellt.

Eine umfassende Dokumentation der Konferenz und der BMBF-Fördermaßnahme INIS, mit Projektvorträgen, Ergebnisbroschüre, INIS-Film sowie den zentralen – aus der Gesamtschau der INIS-Ergebnisse abgeleiteten – Botschaften an Politik und Praxis stehen online bereit:
www.bmbf.nawam-inis.de



Foto: David Ausserhofer

Energiewende mit kommunalem Energie- und Klimaschutzmanagement

Deutscher Fachkongress für kommunales Energiemanagement erstmals in Schleswig-Holstein



Dr. Ingrid Nestle, Staatssekretärin im Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein
Foto: Olaf Bathke



Peter Todeskino, Bürgermeister der Landeshauptstadt Kiel
Foto: Landeshauptstadt Kiel, Daniela Vagt

165 überwiegend kommunale Energie- und Klimaschutzexperten tagten am 25. und 26. April 2016 im Wissenschaftszentrum in der Landeshauptstadt Kiel. Damit fand der Kongress – im einundzwanzigsten Jahr seines Bestehens – erstmals im nördlichsten Bundesland von Deutschland statt. Im Mittelpunkt standen die vielfältigen Möglichkeiten von Kommunen, die dringend notwendige Energiewende intensiv zu begleiten und voranzutreiben. Die beiden Veranstalter Difu und Landeshauptstadt Kiel als Gastgeberin boten den Teilnehmenden neben einem intensiven Fach- und Erfahrungsaustausch einen Überblick über die Energie- und Klimaschutzaktivitäten der Landeshauptstadt und des Landes Schleswig-Holstein, aktuelle Informationen über „Konzepte für 100 % Klimaschutz“ und neue Ansätze in der Energieeffizienzpolitik des Bundeswirtschaftsministeriums. Vor der Veranstaltung standen vier unterschiedliche Exkursionen zur Auswahl, um sich direkt vor Ort über kommunale Energie- und Klimaschutzprojekte zu informieren.

Gute Ideen gefragt

Der Bürgermeister der Landeshauptstadt Kiel, Peter Todeskino, begrüßte die Gäste und stellte herausragende Aktivitäten im kommunalen Energiemanagement und Klimaschutz vor. Zugleich betonte er: „Die zunehmende Bedeutung der Energiekosten für die kommunalen Haushalte sowie die von Politik und

Öffentlichkeit geforderte Vorbildfunktion der Kommunen beim Umwelt- und Klimaschutz führt zu hohen Erwartungen an die Fachkompetenz und Innovationsfähigkeit der zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der planenden und bauenden Fachabteilungen.“

Dr. Ingrid Nestle, Staatssekretärin im Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, verwies auf die Bedeutung der Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Kommunen auf den Feldern Klimaschutz und Energiemanagement: „Wir freuen uns über die erstmalige Ausrichtung dieses Fachkongresses in Schleswig-Holstein und die Vielfalt der kommunalen Praxisbeispiele aus dem gesamten Bundesgebiet“. Sie forderte die anwesenden Kommunen auf, sich mit guten Ideen zu Energiemanagement und Klimaschutz an die Landesregierung zu wenden – gern würden dort Möglichkeiten zur Unterstützung geprüft.

Intensiver Erfahrungsaustausch auf Augenhöhe

Zusätzlich standen 16 unterschiedliche Workshops aus den Themenbereichen Energieeffizienz, erneuerbare Energien, Energie im Gebäudemanagement sowie Kooperation, Beratung und Öffentlichkeitsarbeit zur Auswahl. Die inhaltliche Auswahl trug der Tatsache Rechnung, dass Umfang und Bedeutung des kommunalen Energiemanagements in der Vergangenheit kontinuierlich gewachsen sind und zunehmend mit dem Thema Klimaschutz Hand in Hand gehen. Ein begleitender „Markt der Möglichkeiten“ bot darüber hinaus Gelegenheit, sich über speziell auf Kommunen ausgerichtete Angebote in diesen Bereichen zu informieren.

Kooperationspartner des Kongresses sind der Arbeitskreis „Energiemanagement“ des Deutschen Städtetages, der Deutsche Städtetag, der Deutsche Städte- und Gemeindebund und der Deutsche Landkreistag sowie das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein.

Pausen zur Vernetzung nutzen

Foto: Anna Hogrewe-Fuchs



Weitere Informationen:

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

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

Europäische Zusammenarbeit schafft Mehrwert

Wie Interreg B die nachhaltige Entwicklung unterstützt

Im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) bearbeitet das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) gemeinsam mit blue! advancing european projects und der Universität St. Gallen ein Projekt, mit dem die Vermittlung und Anwendung von Interreg B-Projektsergebnissen unterstützt sowie das Interesse an Interreg B-Projekten geweckt werden soll.

Mit Interreg B fördert die EU die Zusammenarbeit in länderübergreifenden Kooperationsräumen. Deutschland ist mit verschiedenen Bundesländern und Regionen an insgesamt sechs Interreg B-Programmen beteiligt: Alpenraum, Donauraum, Mitteleuropa, Nordseeraum, Nordwesteuropa und Ostseeraum. Im Mittelpunkt der jeweiligen Kooperationsprogramme stehen die Themen Innovation, Reduzierung von CO₂-Emissionen, Umwelt, Verkehr, Klimawandel und Governance. Als potenzielle Projektpartner sind Kommunen und andere öffentliche Stellen (z.B. Stadtwerke) sowie Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft angesprochen.

Im Zeitraum 2014 bis 2020 stehen für Projekte in den sechs Kooperationsräumen insgesamt etwa 1,4 Mrd. Euro aus den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung bereit. Interreg B-Projekte verfügen im Vergleich der verschiedenen EU-Förderprogramme über geringere Finanzmittel, können jedoch Innovationen anstoßen und kreative Pilotmodelle fördern. Die gemeinsame Bearbeitung von Themen ermöglicht an den Schnittstellen traditioneller nationaler Problemlösungen neue Sichtweisen und Hand-

lungsmodelle über Ländergrenzen hinweg. Zudem unterstützen Interreg B-Projekte, die konzeptionelle Ebene der Studien und die konkrete Umsetzung vor Ort zusammenzuführen.

Im Rahmen des Forschungsprojekts werden zu verschiedenen thematischen Schwerpunkten fünf Vernetzungsveranstaltungen an unterschiedlichen Orten durchgeführt. Ziel der Veranstaltungsreihe ist es, beispielhafte Ergebnisse abgeschlossener Interreg-Projekte vorzustellen, den Mehrwert der europäischen Zusammenarbeit aufzuzeigen, über konkrete Fördermöglichkeiten und Förderwege zu informieren und im Erfahrungsaustausch Fragestellungen für künftige Projektaktivitäten zu diskutieren. Daher richten sich die Veranstaltungen an Neueinsteiger und Interreg-Profis gleichermaßen. Die Veranstaltungen zu den Themen „Nachhaltiges Bauen und Stadtentwicklung“, „Verkehr“ sowie „Blaues Wachstum“ fanden im März, April und Mai in Stuttgart, Frankfurt am Main und in Hamburg statt. Zwei weitere Veranstaltungen behandeln im Juni die Themen „soziale Innovation“ sowie „Regionale Energie- und Klimaschutzkonzepte“. Die Teilnahme an den Veranstaltungen ist kostenfrei; weitere Informationen sind im Difu-Internet abrufbar. Eine Dokumentation der Veranstaltungen kann auf der deutschen Homepage des Interreg-Programms abgerufen werden.

Im Rahmen des Projekts sind im Jahr 2016 weitere Aktivitäten zur Vernetzung und Vermittlung von Informationen zum Programm Interreg B geplant.

Weitere Informationen:

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

www.difu.de/veranstaltungen

<http://bit.ly/1PfHyAd>

In den Vernetzungsveranstaltungen wird unter anderem die Frage diskutiert, was erfolgreiche Interreg-Projekte ausmacht

Foto: Anna Maria Filby





Mobilität ist Chefsache – kommunale Entscheider im Dialog

Warum die Themen Klimaschutz und Mobilität in den kommunalen Chefetagen diskutiert werden sollten, stand im Mittelpunkt des „Dialogtreffens für kommunale Entscheiderinnen und Entscheider“ am 19. April 2016 in der Landeshauptstadt Potsdam. Die Veranstaltung des am Difu angesiedelten Service- und Kompetenzzentrums: Kommunaler Klimaschutz (SK:KK) und der Landeshauptstadt nahm das Thema Klimaschutz und Mobilität im wachstumsstarken „Berliner Speckgürtel“ in den Blick.

Während die Treibhausgasemissionen in den meisten Sektoren zuletzt rückläufig waren, nehmen sie im Verkehrssektor weiterhin zu. Die Herausforderung, die Verkehrswende klimafreundlich und nachhaltig zu gestalten, gilt umso mehr für Regionen mit einer steigenden Verkehrsnachfrage. Hier gelangt die vorhandene Infrastruktur – zumindest in den Stoßzeiten – oft schon jetzt an ihre Grenzen. Der Austausch der 15 teilnehmenden Bürgermeister, Politiker und Verwaltungsmitarbeiter machte deutlich: Stadt- und umweltverträgliche Mobilität braucht integrierte, über Gemeindegrenzen hinweg angelegte, innovative Verkehrsstrategien. Kommunen brauchen aber auch passende Förder- und Finanzierungsangebote – und einen langen Atem. Denn wo der Umweltverbund durch Radwege, Abstellanlagen oder ein besseres Angebot im öffentlichen Verkehr gestärkt wird, passt sich das Nutzerverhalten erst in komplexen Rückkopplungsschleifen an. Häufig sind multimodale Lösungen gefragt: So gibt mancherorts erst eine neu gebaute Radverbindung den notwendigen Anstoß von der

Schiene auf das Fahrrad umzusteigen – oder die sichere Radstation den Anreiz zum Umstieg vom Auto auf Fahrrad und Bahn.

Die neue Radstation im Potsdamer Hauptbahnhof bildete als gelungenes Projekt mit Vorbildwirkung den Startpunkt des Dialogtreffens. Betreiber und Verkehrsplaner erläuterten, wie das Projekt konzipiert und finanziert wurde und welche Erfahrungen seit der Eröffnung im Oktober 2015 gemacht wurden.

Über den Dächern Potsdams fand der anschließende Austausch mit Beiträgen des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg sowie der Städte Potsdam und Werder (Havel) und dem SK:KK-Team statt. Eine Erkenntnis: Ob Radstationen, Park & Ride oder Bike & Ride – die Schnittstellen im Umweltverbund müssen nutzerfreundlich gestaltet sein. Die Diskussion dieser und weiterer Empfehlungen wurde im Anschluss auf der Terrasse des Bildungsforums Potsdam informell fortgeführt.

Die SK:KK-Veranstaltungsreihe Arbeitstreffen von und für kommunale Entscheider findet mehrmals im Jahr statt und rückt mit jeweils regionalem Schwerpunkt Klimaschutzthemen in den Fokus der kommunalpolitischen Spitze. Den Blick für die Potenziale und Chancen zu weiten, die der Klimaschutz für die Kommunalentwicklung bietet, ist das Ziel dieser Veranstaltungen – die auf Anfrage auch in anderen Regionen angeboten werden!

Weitere Informationen zu den Angeboten des SK:KK sowie über die Kommunalrichtlinie:

www.klimaschutz.de/kommunen

Dipl.-Geogr. Thomas Stein
Telefon: 030/39001-219
E-Mail: stein@difu.de

Dipl.-Geogr. Judith Utz
Telefon: 030/39001-244
E-Mail: utz@difu.de

Fotos: Corinna Altenburg

oben: Radstation Potsdam
unten: Erfahrungsaustausch
im Bildungsforum Potsdam



Zukunft der kommunalen Verkehrsfinanzierung

Die Verkehrsinfrastruktur in den Kommunen ist in vielen Bereichen marode: Beispiele für Schlaglochstraßen, bröckelnde Betonbrücken und erneuerungsbedürftige Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gibt es in den meisten Städten. Für den ÖPNV wird – unter anderem durch den demografischen Wandel – die Finanzierung des Angebots schwieriger. Im Difu-Seminar „Zukunft der kommunalen Verkehrsfinanzierung“, das am 14. und 15. März in Berlin stattfand, wurde der Frage nachgegangen, wie die kommunale Verkehrsfinanzierung zukunftsfest gemacht werden kann.

Der von der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Daehre-Kommission) errechnete Fehlbetrag für Erhaltung und Nachholbedarf beläuft sich auf insgesamt 7,2 Mrd. Euro pro Jahr, davon rund 3,2 Mrd. Euro bei kommunalen Baulastträgern. Insbesondere fehlen den Kommunen Eigenmittel für Straßenbauinvestitionen (s. KfW-Kommunalpanel 2014). Derzeitige Finanzquellen resultieren aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG): Bundesprogramm z.Z. 334 Mill. Euro, Länderprogramm z.Z. 1,34 Milliarden (Entflechtungsmittel) und aus Regionalisierungsmitteln von 7,4 Mrd. Euro in 2015. Diese Programme laufen teilweise 2019 aus. Für das Bundesprogramm des GVFG konnte 2015 eine Einigung zur Fortführung erzielt werden. Seitens der Kommunen wird mit Blick auf die Finanzierungsaufgaben eine Öffnung für Instandhaltungsmaßnahmen gefordert. Nach wie vor offen ist hingegen die Frage, in welcher Weise bzw. ob die Entflechtungsmittel für Verkehr nach 2019 fortgeführt werden und wie ggf. eine Zweckbindung (wieder) erreicht werden kann. Die Regionalisierungsmittel zielen zwar vor allem auf den regionalen Schienenverkehr, spielen aber auch für den kommunalen ÖPNV eine Rolle (beispielsweise bei Schnittstellen von Schiene und Straße). Zwar konnte im Rahmen des Flüchtlingsgipfels im September 2015 die Höhe der Regionalisierungsmittel 2016 auf acht Mrd. Euro sowie für die Folgejahre eine jährliche Dynamisierung von 1,8 % festgelegt werden, jedoch gibt es keine Einigung zu einer horizontalen Verteilung auf die Länder, so dass in einigen Ländern Mittelkürzungen und damit die Abbestellung von Angeboten droht. Auf die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV könnten so mittelfristig neue Aufgaben zukommen.

Auf der kommunalen Seite muss stärker Transparenz und Kostenbewusstsein vor allem für die Lebenszykluskosten der Infrastruktur geschaffen werden. Mit dem Hamburger Weg gibt es ein gutes Beispiel der Infrastrukturbewirtschaftung. Ziele werden definiert und Prioritäten können aufgrund der Kenntnis des Straßenzustands gesetzt werden. Aber auch „Downsizing“ der Infrastruktur, um langfristig Kosten zu sparen, ist kein Tabuthema mehr. Die Hochstraße in Ludwigshafen weist inzwischen so gravierende Bauschäden auf, dass ein Ersatz notwendig ist. Statt eines Neubaus wird eine ebenerdige Stadtstraße angelegt – eine auch langfristig kostengünstigere Lösung, die zudem städtebauliche Perspektiven eröffnet. Attraktive ÖPNV-Angebote müssen nicht zwangsläufig zu größeren Haushaltslöchern führen: Der Zuschuss der Stadt Leipzig an die Verkehrsbetriebe ist den letzten Jahren kontinuierlich gesunken und nun auf einen Betrag von 45 Mio. Euro gedeckelt. Den Verkehrsbetrieben gelingt es, ein attraktives Angebot zu schaffen mit dem das Nachfragepotenzial ausgeschöpft wird, so dass die Fahrgastzahlen und Verkehrserlöse steigen. Die Daehre-Kommission schlägt eine stärkere Nutzerfinanzierung wie Mautmodelle als neues Finanzierungsinstrument vor. Auch für den ÖPNV werden neue Finanzierungskonzepte diskutiert, wie beispielsweise ein beitragsfinanziertes Bürgerticket oder ein ÖPNV-Erschließungsbeitrag. In einigen Bundesländern eröffnen die Kommunalabgabengesetze die Möglichkeit, einen wiederkehrenden Straßenausbeitrag zu erheben. Die Erhebung ist mit weniger Konflikten verbunden und erleichtert die Umsetzung der mit Ausbaubeiträgen finanzierbaren Maßnahmen der grundhaften Erneuerung.

Förderprogramme wie das GVFG benötigen andere Förderkriterien und Fördertatbestände. Ersatzneubau, grundhafte Erneuerung oder Rückbau sowie die Förderung von interkommunalen oder integrierten Projekten – so auch Bündelung von kleineren, multimodalen Projekten – sollten als Fördergegenstände aufgenommen werden. Grundlage der Mittelvergabe für Einzelmaßnahmen müsste eine Prüfung der städtebaulichen Verträglichkeit und der Integration in nachhaltige Gesamtkonzepte sein. Das Vorliegen eines systematischen Erhaltungsmanagements könnte eine weitere Fördervoraussetzung sein, und deren Einführung selbst förderfähig.



Foto: Jürgen Gies

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

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

Abschied und Neubeginn



Magdalene Rakel
Foto: David Ausserhofer

Am 14. April 2016 ist **Magdalene Rakel** im Alter von 28 Jahren gestorben. Ihr Tod traf uns völlig unerwartet und ist nach wie vor unfassbar. Magdalene Rakel war seit September 2015 im Difu tätig und hat unser Haus durch ihre fröhliche und offene Art sehr bereichert. Die studierte Stadt- und Regionalplanerin wirkte an diversen Forschungsprojekten im Bereich Städtebau und Stadtentwicklung mit. Ihr besonderes Anliegen war die Frage der Willkommenskultur für Geflüchtete. So war sie im Difu für die Online-Plattform „Flüchtlinge und Asylsuchende in Kommunen“ verantwortlich und wirkte an zahlreichen Veranstaltungen zu Fragestellungen im Kontext der Zuwanderung mit. Trotz ihrer kurzen Zeit im Difu hinterließ Magdalene im Institut eine Vielzahl von Spuren. Sie war eine fachlich und persönlich sehr geschätzte Kollegin und Gesprächspartnerin. Wir vermissen sie sehr!



Corinna Altenburg
Foto: David Ausserhofer

Corinna Altenburg ist seit April 2016 als wissenschaftliche Mitarbeiterin beim Service und Kompetenzzentrum; Kommunaler Klimaschutz (SK:KK) am Standort Berlin tätig. Sie hat Europäische Wirtschaft (B.A.) und Umweltmanagement (M.A.) in Chemnitz, Krakau und Berlin studiert und schließt derzeit ihre Promotion zur Klimapolitik in Metropolregionen in den USA und Deutschland an der Universität Potsdam ab. Nach ihrem Studium war sie zunächst am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung im Bereich der städtischen Klimapolitik sowie anschließend an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg in Forschung und Lehre tätig. Am Difu wird sie das SK:KK insbesondere in der strategischen Weiterentwicklung und bei Beratungen und Veranstaltungen für kommunale Akteure unterstützen.



Dirk Assmann
Foto: David Ausserhofer

Dirk Assmann ist seit Februar 2016 als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich Wirtschaft und Innovation am Difu tätig. Er studierte Volkswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Stadt- und Regionalökonomik an der Universität Regensburg und der Simon Fraser University in Vancouver, Kanada. Nach seinem Studium war er als Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Immobilienökonomie der Universität Regensburg tätig, wo er promovierte und Kurse der empirischen und theoretischen Stadtökonomik unterrichtete. In seiner Dissertation mit dem Titel „City Growth: The Role of Knowledge Spillovers and Entrepreneurship“ beschäftigte er sich



Jan Bendler
Foto: privat

mit dem Wissenstransfer in Städten und dem Einfluss von Firmengründungen auf das Stadtwachstum.

Jan Bendler ist seit Februar 2016 als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Arbeitsbereich Umwelt am Standort Köln tätig. Zuvor absolvierte er den Master-Studiengang Geographie an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn, in dem er sich mit Fragen der öffentlichen Gesundheit, der Katastrophenvorsorge und der Sicherheitsforschung beschäftigte. In seiner Masterarbeit beleuchtete er die gesundheitlichen Auswirkungen von Hochwasserereignissen und Hochwasserschutzmaßnahmen im urbanen Raum. Praktische Erfahrung sammelte er unter anderem beim Deutschen Komitee Katastrophenvorsorge und bei der VDI Technologiezentrum GmbH, wo er den Projekträger des BMBF-Sicherheitsforschungsprogramms unterstützte. Seine Arbeitsschwerpunkte am Difu liegen in den Themenfeldern kommunaler Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel.

Anett Hübner hat das Difu Ende Mai 2016 verlassen. Sie war von Oktober 2013 bis Mai 2016 für den Aufbau, die Organisation und die Weiterentwicklung des E-Learning-Angebots im Projekt Fahrradakademie verantwortlich. Ihre Aufgaben umfassten die Konzeption, Durchführung und Evaluation von onlinebasierten Lernangeboten wie Webinaren und Web Based Trainings im Bereich Radverkehrsförderung. Anett Hübner ist nun als Referentin für Online-Lernen in der Stiftung Haus der kleinen Forscher beschäftigt.



Anett Hübner
Foto: David Ausserhofer

Carolin Wolf ist seit April 2016 als wissenschaftliche Mitarbeiterin und Assistenz der Institutsleitung am Difu tätig. Sie ist Volljuristin und verfügt über einen Master in Nachhaltigkeits- und Qualitätsmanagement. Vor ihrer Tätigkeit am Difu hat Carolin Wolf als Projektleiterin beim Informationszentrum Mobilfunk gearbeitet und unter anderem ein Projekt zur nachhaltigen Nutzung und Verwertung von Mobiltelefonen gemeinsam mit Vereinen und Schulen durchgeführt. Zuvor war sie viele Jahre am Ecologic Institut und hat dort den Bereich Organisationsentwicklung aufgebaut und geleitet.



Carolin Wolf
Foto: David Ausserhofer

Auswahl neuer Veröffentlichungen im Difu-Inter- und -Extranet

Online-Publikationen, Seminardokus, Vorträge

Veröffentlichungen

Difu-Berichte Heft 2/2016

[www.difu.de/publikationen/
difu-berichte-aktuell](http://www.difu.de/publikationen/difu-berichte-aktuell)

Difu-Jahresbericht

[www.difu.de/publikationen/
jahres-berichte.html](http://www.difu.de/publikationen/jahres-berichte.html)

OB-Barometer 2016: Ergebnisse der Difu-Befragung der Stadtspitzen deutscher Städte

www.difu.de/ob-barometer/

Intelligente und multifunktionelle Infra- struktursysteme für eine zukunftsfähige Wasserversorgung und Abwasserent- sorgung

www.difu.de/10615

Zivilgesellschaftliche Akteure und die Betreuung geflüchteter Menschen in deutschen Kommunen

www.difu.de/10591

Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompe- tenzen der Kommunen

www.difu.de/10580

Bundeswettbewerb „Gesund älter werden in der Kommune – bewegt und mobil“

www.difu.de/10577

Ausgezeichnete Praxisbeispiele. Kommunaler Klimaschutz 2015

www.difu.de/10557

Transformationsrisiken bearbeiten: Umsetzung differenzierter Wasserinfra- struktursysteme durch Kooperation

www.difu.de/10539

Veranstaltungsdokumentationen

Stadtverkehr der Zukunft

www.difu.de/10405

Das europäische Beihilferecht in der kommunalen Praxis

www.difu.de/10156

Ein bisschen Gentrifizierung ist doch gar nicht so schlecht. Kommunen im Spannungsfeld von sozialer Mischung und Verdrängung

www.difu.de/10152

Strategisch ausgerichtete kommunale Integrationsarbeit unter besonderer Berücksichtigung des Zuzugs von Flüchtlingen und Asylsuchenden

www.difu.de/10532

21. Deutscher Fachkongress für kommunales Energiemanagement

www.difu.de/10245

Älter, bunter, digital: Durch Koproduktion mit Bürgerinnen und Bürgern Innova- tionen in der #MitmachStadt umsetzen

www.difu.de/10440

Zwischenbilanz Demografischer Wandel: Wo stehen die Kommunen aktuell?

www.difu.de/10146

Die Flüchtlingszuwanderung – Herausforderung für die Haushalte der Kommunen

www.difu.de/10434

Zukunft der kommunalen Verkehrs- finanzierung

www.difu.de/9540

Vorträge

Planning System and Role of Public Transport in Germany

Von Wulf-Holger Arndt
www.difu.de/10611

Online-Handel – Trend oder Hype? Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte

Von Beate Hollbach-Grömig
www.difu.de/10541

Einkreisung – Thematischer Überblick

Von Martin zur Nedden
www.difu.de/10493



Infos im Difu-Extranet

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

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

Übersicht der Difu-Zuwender: [www.difu.de/institut/
zuwender](http://www.difu.de/institut/zuwender)

Weitere Informationen:

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



Das Difu auf Facebook

Die Neuigkeiten aus dem Difu gibt es auch auf Facebook. Die Seite ist öffentlich zugänglich, auch ohne eigenen Facebook-Account. [www.facebook.com/
difu.de](http://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 12.2. im Rahmen der vom Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft sowie der Nixdorf Stiftung ausgerichteten Tagung „Wissensregionen in Deutschland – Strategien, Handlungsfelder und Netzwerke“ den Workshop „Governance von Netzwerken“.

Dr. Stephanie Bock hielt am 27.2. beim Demokratie-Tag 2016, der von GRÜNE KÖLN und GRÜNE im Landschaftsverband Rheinland (LVR) durchgeführt wurde, den Vortrag „Politik zum Anfassen: Mit Bürgerbeteiligung vor Ort die Demokratie-Akzeptanz steigern“. Für den Zeitraum von 2016 bis 2020 wurde Stephanie Bock zum Mitglied der LAG Berlin/Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern der Akademie für Raumforschung und Landesplanung berufen.

Christa Böhme hielt am 23.2. bei der forschungsbegleitenden AG zum BBSR-Forschungsprojekt „Urbane Freiräume – Qualifizierung, Rückgewinnung und Sicherung urbaner Frei- und Grünräume“ einen Impulsvortrag zum Thema „Urbanes Grün in der „Doppelten Innenentwicklung“.

Ines Fauter referierte am 23.2. bei der vom Regionalverband Ruhr durchgeführten Infoveranstaltung zur Klimaanpassung über Fördermöglichkeiten und Difu-Projekte.

Julius Hagelstange referierte am 9.3. in Kitzingen beim dritten Bürger- und Akteursforum „Energiewende und Klimaschutz im Kitzinger Land“ zu Fördermöglichkeiten über die Kommunalrichtlinie des BMUB.

Stefanie Hanke referierte am 23.2. in der VKU-/BMZ-Veranstaltung „Optionen für ein stärkeres entwicklungspolitisches Engagement kommunaler Unternehmen“ über „Außereuropäisches Engagement kommunaler Unternehmen – Einführung in Rahmenbedingungen und Rechtsgrundlagen.“

Dr. Beate Hollbach-Grömig hielt am 22.4. bei der Stadt Aachen einen Vortrag zu „Stadtmarketing“ und moderierte eine Sitzung der Strukturkommission Marketing.

Gudrun Kirchhoff referierte am 3.2. in Leipzig bei der Deutsch-israelischen Partnerschaftskonferenz der Deutschen Sektion des Rats der Gemeinden und Regionen Europas zu „Zusammenleben und Integration in der Kommune“.

Dr. Jens Libbe nahm am 22. und 23.2. in Berlin als Impulsgeber an der BMBF-Konferenz „Wege in die Zukunftsstadt“, AG „Wohnen und Leben in der Zukunftsstadt: Energie-, klima- und ressourcengerechte Entwicklung von Stadt, Quartier, Gebäude“ teil. Am 24.2. referierte er in Berlin bei der AG Städtebau/Raumordnung des DV über „Intelligente, digital vernetzte, ressourcenschonende und lebenswerte Städte von morgen. Einschätzungen zu `Smart Cities` aus kommunalwissenschaftlicher Perspektive“.

Prof. Martin zur Nedden hielt am 7.3. in Arnstadt in einer Expertenrunde der IBA Thüringen das Referat „Revolvierender Siedlungsfonds, ein alternatives Finanzierungsinstrument für die Beseitigung von Leerstand im ländlichen Raum.“ Am 9.3. hielt er vor der SPD-Fraktion in Leipzig den Vortrag „Perspektiven großer Wohnsiedlungen“.

Dr. Bettina Reimann hielt im Rahmen der 18. Münchner Tage für Nachhaltiges Landmanagement, die unter dem Titel „Menschen kommen. Menschen gehen. Wie bleiben Kommunen im Gleichgewicht? Resiliente Ländliche Räume in Zeiten regionaler und globaler Wanderungsbewegungen“ am 7. und 8.3. in München stattfanden, den Impulsvortrag „Vielfalt in Stadt und Land. Herausforderungen und Handlungsoptionen von Kommunen“.

Robert Riechel wurde in die AG „Regionale Steuerung der Energiewende in Nordostdeutschland: Innovationen im Planungssystem?“ der Landesarbeitsgemeinschaft Berlin/Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern der ARL berufen und ist nunmehr auch Mitglied dieser Landesarbeitsgemeinschaft der ARL.

Dr. Stefan Schneider referierte am 14.1. im Rahmen eines Strategieworkshops des Landkreises Potsdam-Mittelmark und am 27.2. beim 8. Kreisentwicklungsforum Potsdam-Mittelmark zu „Chancen aus der Entwicklung der Metropolregion.“

Judith Utz referierte am 29.1. auf dem Side-Event UFZ Leipzig auf dem Future Earth Summit „Integrative Stadtforschung: Urbane Nachhaltigkeitstransformationen“ über kommunalen Klimaschutz in Deutschland.

Mediennachlese – Auswahl

[...] Es ist eine schleichende Verödung wie in so vielen Unterzentren jenseits der Boomgegenden: Kaufhäuser und kleine Läden schließen, die Postfiliale ebenso, Wirtshäuser machen dicht. Stefan Genth, Hauptgeschäftsführer des Handelsverbandes Deutschland (HDE), schätzt, dass innerhalb der nächsten fünf Jahre „bis zu 50 000 Handelsstandorte in Deutschland wegfallen werden“, von jetzt 450 000 Läden, Geschäften, Filialen - und das, obwohl der Einzelhandel dank der guten Wirtschaftslage gerade blüht. [...] Es sei noch nicht zu spät, sagt auch Ricarda Pätzold vom Deutschen Institut für Urbanistik, „aber wenn man jetzt nicht anfangen würde, wäre der Bedeutungsverlust vieler kleiner Städte kaum aufzuhalten.“ [...] **Süddeutsche Zeitung, 14./15./16.5.2016**

[...] Knapp 1500 Radfahrer sind 2015 in Köln verunglückt, 202 wurden schwer verletzt, fünf getötet. [...] Kein Wunder, denn gefährlich wird es überall dort, wo sich Rad, PKW und Fußgänger begegnen, also an Kreuzungen, Einfahrten, entlang von Außen- und Gastronomie, an Radwegen, die an belebten Fußwegen vorbeiführen. [...] Doch was ist die beste Lösung? Die Lager sind gespalten, die einen wollen mehr Radwege, weil sie sich dort sicher fühlen. Die anderen wollen auf die Fahrbahn, weil sie dort besser von den Autofahrern gesehen werden, was Unfallforscher bestätigen. „Viele Radfahrer fühlen sich auf Radwegen am richtigen Platz“, sagt Radverkehrsexperte Tilman Bracher vom Deutschen Institut für Urbanistik, das viele Kommunen berät. [...], **Kölnische Rundschau, 11.5.2016**

Als „bundesweit einmaligen experimentellen Ansatz“ hat das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) das Potsdamer Modellprojekt zur Bürgerbeteiligung gelobt. So steht es im Evaluationsbericht des größten kommunalwissenschaftlichen Instituts in Deutschland für das Projekt, für das die Stadtverwaltung nun den unbefristeten Regelbetrieb ermöglichen will. [...] **Potsdamer Neueste Nachrichten, 28.4.2016**

In Deutschland ist wenig über die vielen jungen Flüchtlinge bekannt, die im vergangenen Jahr gekommen sind. Bislang standen die rund 70.000 unbegleiteten Minderjährigen im Mittelpunkt. Doch jetzt wurden auch Kinder und Jugendliche befragt, die mit ihren Familien geflohen sind. Ihre Wünsche sagen viel darüber aus, wie sie hier empfangen

wurden. Mit welchen Erfahrungen und Erwartungen leben beide Gruppen jetzt in den Wohngemeinschaften, in Hotels und Gemeinschaftsunterkünften? Die jungen Menschen brauchen einen möglichst normalen Alltag, so die Erkenntnis von Wissenschaftlern der Berliner Charité und des Deutschen Instituts für Urbanistik. [...] **Deutschlandfunk, 21.4.2016**

Rund 28 Hektar an neuen Gewerbeflächen werden kurz- bis mittelfristig in Bielefeld gebraucht. Das hat eine aktuelle Umfrage des Bauamtes bei Unternehmen gezeigt. Zur Verfügung steht derzeit allerdings fast nichts. [...] Die Technische Universität Aachen und das Deutsche Institut für Urbanistik haben die bisherige Bedarfsanalyse weiterentwickelt. Zudem wurde die gesamte Stadt unter die Lupe genommen. Untersucht wurde vor allem, welche Areale, die bisher lediglich in den Flächennutzungsplänen als Gewerbe- und Industriegebiete vorgesehen sind, tatsächlich bebaut werden könnten. [...], **Neue Westfälische, Sebastian Kaiser, 19.4.2016, <http://bit.ly/1XtNWF7>**

Der dramatische Zustand norddeutscher Schulen. Eine Recherche von Panorama 3 zeigt: Viele Schulen in Norddeutschland sind renovierungsbedürftig. Es fehlen bis zu zehn Milliarden Euro – Geld, das viele Kommunen nicht haben. **NDR, Panorama 3, 12.4.2016 <http://bit.ly/1RNHNgi>**

[...] Im Sommer startete das Difu das Forschungs-Praxis-Projekt „Vielfalt in Zentren von Klein- und Mittelstädten – sozialräumliche Integration, städtische Identität und gesellschaftliche Teilhabe“. Gemeinsam mit neun ausgewählten Klein- und Mittelstädten werden, so Dr. Bettina Reimann vom Deutschen Institut für Urbanistik Berlin, vor Ort Aktivitäten initiiert und durch das Difu begleitet. Hierbei gehe es vor allem um die Förderung des Zusammenlebens von Einheimischen und (Neu-)Zugewanderten, die Schaffung von Verantwortungsgemeinschaften zur Aufwertung der Innenstädte und die Verbesserung des Wohnens sowie der Nutzung öffentlicher Räume. Wie Reimann erläuterte, zeigten erste Befunde, dass die Beteiligungsmöglichkeiten bzw. die Zugänge zur Beteiligung von Zuwanderern an Stadtentwicklungsprozessen unzureichend sind. [...] Das Thema Flüchtlinge verstärkt Reimann zufolge Konflikte in der Stadtgesellschaft. Begegnungen trügen jedoch zur Förderung von

Berichte

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

Herausgeber

Deutsches Institut für Urbanistik
Zimmerstraße 15, 10969 Berlin

Redaktion

Michelle Lechelt (Praktikantin),
Luisa Müller (stud. Mitarbeiterin),
Cornelia Schmidt (Red.-Assist.),
Sybille Wenke-Thiem (V.i.S.d.P.)

Layout + DTP

Elke Postler

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:

www.difu.de
www.facebook.com/difu.de

Jahrgang/Erscheinungsweise

Jahrgang 42/vierteljährlich
Stand: 1. Juni 2016

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

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.

Nachbarschaften bei. [...] Bayerische Gemeindezeitung, Nr. 7/2016, 7.4.2016

[...] Auch im kommunalen Bereich gibt es einen erheblichen Handlungsbedarf beim Ersatzneubau von Brücken. Laut der Studie „Ersatzneubau Kommunale Straßenbrücken“ des Instituts für Urbanistik (im Auftrag des Bundesverbandes der Deutschen Bauindustrie (DBI), des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie (HBI) und des Bundesverbandes Baustoffe – Steine Erden (BBS)) müssen rd. 15 % der insgesamt 66.700 Brücken bis 2030 ersetzt werden. Das wären insgesamt 10.000 Baumaßnahmen. In dem gemeinsamen Parlamentarierbrief „Infrastrukturpakt für Deutschland“ forderten der DBI und der BBS Anfang 2015 u.a. Teile der Soli-Einnahmen zum Abbau des Investitionsstaus zu verwenden und die Kommunen zu entlasten. [...], **BauPortal, 1.4.2016**

[...] Den Begriff „gentrification“ hat Ruth Glass in den 60er Jahren geprägt. Die britische Soziologin beschreibt damit den Wechsel von einer Bewohnerschaft mit niedrigem Einkommen und Status zu einer statushöheren und finanzkräftigeren, der einhergeht mit hübsch sanierten Bauten, neuen Eigentümern und steigenden Mieten. Um es vorwegzunehmen: Die Frage „Gentrifizierung in Nürnberg – bereits in vollem Gange?“ lässt sich mit einem klaren Nichts-Genaues-weiß-man-nicht beantworten. Da hilft auch die Wissenschaft nur bedingt weiter, wie Thomas Franke vom Deutschen Institut für Urbanistik Berlin unumwunden zugibt. Zum einen fehle für den Begriff „Gentrifizierung“ eine klare Definition, zum anderen lasse sich das Problem schwer nachweisen. Es gebe kaum hieb- und stichfeste Daten, weil oft nicht genau festgestellt werden könne, was faktenbasiert und was eher gefühlt sei. [...], **Nürnberger Zeitung, Uschi Aßfalg, 15.3.2016**

[...] Genau auf der Mitte des Altmarkts steht er: der Mediaturm – eine orange-farbene Metallkonstruktion. In der Mitte baumelt ein metallenes Kunstobjekt in Form eines sich bewegenden Prismas. Es zeigt wichtige Eckdaten Bischofswerdas. Aber irgendwie scheint niemand hier den Turm zu mögen. [...] Überhaupt wird viel geredet über den Turm. Für Martin zur Nedden, der wissenschaftliche Direktor des Deutschen Instituts für Urbanistik, ist das grundsätzlich ein gutes Zeichen. [...] Selbst das Krochhochhaus sei bei seiner Erbauung nicht unbestritten gewesen, sagt zur Nedden. Heute ist es ein beliebtes Fotomotiv. Manchmal muss wohl auch ein wenig Zeit vergehen. [...], **MDR aktuell; 9.3.2016, <http://bit.ly/1RNHNgi>**

Stadtleben ist in: Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) sieht eine Trendwende: Statt aufs Land zu ziehen, wollen immer mehr Baufamilien nicht auf die städtische Infrastruktur verzichten. Dadurch verändern sich die Anforderungen an Architekten: Denn in den Städten sind die verfügbaren Baugrundstücke deutlich kleiner, gleichzeitig sind Eigenheimbesitzern Individualität und Raumqualität wichtig. [...], **Passauer Neue Presse, 5.3.2016**

[...] So garantieren die Unternehmen auch, dass Möglichkeiten und Nutzen aufeinander abgestimmt sind. Denn egal ob es sich um smarte Ampeln oder clevere Belüftungssysteme handelt – irgendjemand muss dafür bezahlen. Längst warnen Architekten und Klimaingenieure, dass von hochgerüsteten Häusern bislang vor allem die Technik- und Dämmstoffindustrie profitiere. Häufig seien Nutzer überfordert, bedienten Geräte falsch und erhöhten so eher den Energieverbrauch eines Hauses, dazu kämen die hohen Investitions- und Unterhaltungskosten solcher Systeme. Auch das Deutsche Institut für Urbanistik kritisiert, dass auf der Suche nach Normen und Standards für „smarte“ Entwicklungen einseitig die Interessen global tätiger Konzerne verfolgt würden. [...], **Immobilienwirtschaft, 1.3.2016**

[...] Noch seien Tempo-20-Zonen in Deutschland eher die Ausnahme, weiß Jürgen Gies vom Deutschen Institut für Urbanistik. Untersuchungen in Baden-Württemberg hätten aber ergeben, dass sie für den Schutz und Freiraum von Fußgängern sinnvoll sind. Der Verkehrsclub ADAC hält wenig davon. „Tempo 30 hat sich in der Vergangenheit bewährt“, sagt Sprecher Ulf Evert. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gelte schließlich vor vielen Kitas und Schulen. „Müsste dort dann nicht auch Tempo 20 eingeführt werden?“ [...], **Lübecker Nachrichten, 28.2.2016**

Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen (HVS) haben eine große Bedeutung für die Innenstädte und werden von verschiedenen Akteuren beansprucht. [...] Die starke Nutzungsvielfalt bei überschneidenden Ansprüchen auf engem Raum schafft ein hohes Konfliktpotenzial. Mittlerweile liegen verschiedene gelungene Gestaltungsbeispiele im In- und Ausland vor, die verallgemeinerte Empfehlungen zulassen. Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) hat diese Erfahrungen zu einer Arbeitshilfe zusammengetragen, um so den Umgang mit innerstädtischen HVS zu erleichtern. [...], **AKP, 2/2016**

Rechnungsadresse:

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.

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. Vom Energiebeauftragten zum Energiemanagement

Dokumentation des 20. Deutschen Fachkongresses für kommunales Energiemanagement am 27./28. April 2015 in Hannover
Cornelia Rösler (Hrsg.) Bd. 3/2016. 186 S., Schutzgebühr 20,- Euro, ISBN 978-3-88118-570-7

__ Expl. Wege zu nachhaltiger Mobilität

Ergebnisse aus transnationaler Forschung unter der „Era-net Transport“-Initiative „Stepping Stones“
Jürgen Gies und Uta Bauer (Hrsg.)
Bd. 2/2016. 200 S., Schutzgebühr 20,- Euro
ISBN 978-3-88118-569-1

__ Expl. Elektromobilität: im Spannungsfeld technologischer Innovation, kommunaler Planung und gesellschaftlicher Akzeptanz

Nadine Appelhans, Jürgen Gies, Anne Klein-Hitpaß (Hrsg.)
Bd. 1/2016. 138 S., Schutzgebühr 18,- Euro
ISBN 978-3-88118-544-8

__ Expl. Umweltverträglicher Wirtschaftsverkehr in Städten. Wer und was bringt's wirklich?

Dokumentation der Fachtagung „kommunal mobil“
Wulf-Holger Arndt (Hrsg.)
Bd. 6/2015. 160 S., Schutzgebühr 20,- Euro
ISBN 978-3-88118-548-6

__ Expl. Nutzung von oberflächennaher Geothermie im urbanen Raum

Maic Verbücheln (Hrsg.)
Bd. 5/2015. 98 S., Schutzgebühr 15,- Euro
ISBN 978-3-88118-547-9

__ Expl. Mehr Wirkungsorientierung in Kommunen

Bedingungen für eine veränderte politisch-administrative Steuerung
Von Stefan Schneider
Bd. 4/2015. 200 S., Schutzgebühr 23,- Euro
ISBN 978-3-88118-545-5

__ Expl. Funktion und Gestaltung von Haupt(verkehrs-)straßen mit Schwerpunkt Innenstadt

Von Wulf-Holger Arndt, Bd. 3/2015. 98 S., Schutzgebühr 15,- Euro, ISBN 978-3-88118-546-2

Aktuelle Beiträge zur Kinder- und Jugendhilfe

__ Expl. Systemsprenger verhindern

NEU Wie werden die Schwierigen zu den Schwierigsten?
AGFJ im Difu (Hrsg.)
2016. 214 S., 19,- Euro, ISBN 978-3-88118-559-2

__ Expl. SOS – Sieht die Inobhutnahme noch Land?

NEU Krisenintervention und Inobhutnahme in der Kinder- und Jugendhilfe. AGFJ im Difu (Hrsg.). 2016. Bd. 102, 144 S., 19,- Euro, ISBN 978-3-88118-558-5

Difu-Papers (für Difu-Zuwender auch als PDF)

__ Expl. Kommunale Wohnraumförderung in Deutschland – eine Momentaufnahme

NEU Von F. Frölich von Bodelschwing und R. Pätzold
2015. 20 S., Schutzgebühr 5,- Euro (in Vorbereitung)

__ Expl. Stadt der Zukunft – Tendenzen, Potenziale und Visionen

NEU Von Marco Peters, Jan Walter und Lara Falkenberg
2016. 28 S., Schutzgebühr 5,- Euro (in Vorbereitung)

__ Expl. Kommunale Unternehmen in Deutschland als Erfahrungsträger und Kooperationspartner für Kommunen in Schwellen- und Entwicklungsländern

NEU Von Stefanie Hanke
2016. Ca. 36 S., kostenloser Download: www.difu.de/publikationen/difu-papers.html (in Vorbereitung)

__ Expl. Integration von Stadtplanung und ÖPNV für lebenswerte Städte

NEU Von Jürgen Gies u.a.
2016. 28 S., Schutzgebühr 5,- Euro

Edition Difu – Stadt Forschung Praxis

__ Expl. Sicherheit in der Stadt

Rahmenbedingungen – Praxisbeispiele – Internationale Erfahrungen
Holger Floeting (Hrsg.)
2015. Bd. 14. 392 S., zahlreiche Abbildungen
39,- Euro, ISBN 978-3-88118-534-9

__ Expl. Orientierungen für kommunale Planung und Steuerung – Ein Handlungsleitfaden

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

__ Expl. Städtebauliche Verträge – Ein Handbuch

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

__ Expl. Nicht weniger unterwegs – sondern intelligenter?

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

Rechnungsadresse:

Vorname und Name:

Institution/Dienststelle:

Adresse:

Telefon/Telefax:

E-Mail:

Datum/Unterschrift:

Lieferadresse, nur ausfüllen falls abweichend von der Rechnungsadresse:

Vorname und Name:

Institution/Dienststelle:

Adresse:

Versandkostenpauschale: innerhalb Deutschlands bei einem Bestellwert bis zu 29,- Euro: 2,50 Euro (Difu-Zuwender sowie der Buchhandel sind davon ausgenommen). Über 29,- Euro Bestellwert: kostenfrei. **Bitte nehmen Sie mich in Ihren E-Mail-Newsletter auf** (erscheint kostenfrei alle ein bis zwei Monate und enthält Links zu neuen Inhalten im Difu-Webangebot).**Zeitschriften****__ Expl. Städtisches Erbe – Urban Heritage**

Informationen zur modernen Stadtgeschichte
IMS, Halbjahresschrift, Heft 1/2016, ca. 180 S.,
Einzelheft 12,- Euro, Jahresabo (zwei Hefte) 19,- Euro

__ Expl. Stadt und Jugendkulturen

Informationen zur modernen Stadtgeschichte
IMS, Halbjahresschrift, Heft 2/2015
176 S., Einzelheft 12,- Euro,
Jahresabo (zwei Hefte) 19,- Euro

Difu-Arbeitshilfen**__ Expl. Datenschutz und Informationsfreiheit in der Kommune**

4., völlig neu bearbeitete Auflage
Von Martin Zilkens
2014. 208 S., inklusive Checklisten und Muster, 30,- Euro
ISBN 978-3-88118-536-3

__ Expl. Die Satzungen nach dem Baugesetzbuch

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

__ Expl. Das Bebauungsplanverfahren nach dem BauGB 2007

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

__ Expl. Städtebauliche Gebote nach dem Baugesetzbuch

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

Sonderveröffentlichungen (teilweise auch/nur als Download)

NEU

Jahresbericht 2015

Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.)
2016. 112 S. (in Vorbereitung)
www.difu.de/publikationen/jahresberichte.html

PDF

__ Expl. Pendeln mit Rückenwind

Ein Praxisleitfaden zu Pedelecs & Co. für Kommunen,
Unternehmen und private Haushalte
Von Martina Hertel u.a.
2016. 40 S. (in Vorbereitung)
www.difu.de/publikationen

NEU

PDF

NEU

PDF

NEU

PDF

NEU

PDF

NEU

PDF

NEU

PDF

PDF

PDF

PDF

PDF

Zivilgesellschaftliche Akteure und die Betreuung geflüchteter Menschen in deutschen Kommunen

Von Rudolf Speth und Elke Becker, Maecenata Institut für
Philanthropie und Zivilgesellschaft (Hrsg.)
2016. 62 S., www.difu.de/10591

Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen

Von K. Sommer, E. Heinrichs, K. Schormüller, T. Deppner
2016. 87 S., UBA-Texte 30/2016,
www.difu.de/10580

Intelligente und multifunktionelle Infrastruktursysteme für eine zukunftsfähige Wasserversorgung und Abwasserentsorgung

Ergebnisse aus den INIS-Projekten
Difu (Hrsg.), im Auftrag des BMBF
2016. 52 S., www.difu.de/10615

Bundeswettbewerb „Gesund älter werden in der Kommune – bewegt und mobil“

Mai 2015 bis April 2016. Dokumentation
Difu (Hrsg.), gefördert von der BZgA, im Auftrag des BMG
2016. 126 S., Bestellung der Printversion nur hier: E-Mail:
order@bzga.de, Fax: 0221/8992-257, Bestellnummer
60582381, www.difu.de/10577

Ausgezeichnete Praxisbeispiele

Kommunaler Klimaschutz 2015. Ein Wettbewerb des
Bundesumweltministeriums und des Deutschen Instituts
für Urbanistik Difu (Hrsg.), im Auftrag des BMU
2016. 75 S., www.difu.de/10557

Klimaschutz & Fläche

Bodenschutz und Flächenmanagement für
erfolgreichen kommunalen Klimaschutz
Difu (Hrsg.) 2016. 88 S., kostenlos
www.difu.de/10497

Klimaschutz in der Stadt- und Regionalplanung

Erneuerbare Energien und Energieeffizienz in der
kommunalen Planungspraxis
Maic Verbücheln und Susanne Dähler (Hrsg.)
2016. 168 S., www.difu.de/10491

KfW-Kommunalpanel 2015

Von S. Schneider, B. Grabow, D. Landua
Hrsg. KfW Bankengruppe
2015. 101 S., www.difu.de/10334

Nutzungsmischung und soziale Vielfalt im Stadtquartier – Bestandsaufnahme, Beispiele, Steuerungsbedarf

Von M. zur Nedden, A. Bunzel, R. Pätzold, W.-C. Strauss
2015. 138 S., www.difu.de/10284