difu

Deutsches Institut
für Urbanistik

2021

Jahresrückblick

Liebe Leserin, lieber Leser,

natürlich haben wir am Difu Ende 2020 – wie wohl die meisten von uns – gedacht, dass 2021 wieder so etwas wie Normalität eintreten wird. Dass es anders kam und Corona blieb, hat nicht nur unser aller Leben, sondern auch unsere Arbeitswirklichkeit geprägt. Selbstverständlich können unsere Wissenschaftler*innen, ausgestattet mit PC und Videotechnik, ihre Arbeit gut von zu Hause erledigen – für unsere Kolleginnen und Kollegen in der Verwaltung ist das dagegen schon schwieriger. Was den Wissenschaftler*innen im Homeoffice verloren geht, ist der informelle Kontakt mit Kollegen und Kolleginnen, das zufällige Gespräch auf dem Flur, das gemeinsame Mittagessen oder die Begegnung in der Teeküche. Das Difu ist ausgesprochen interdisziplinär und heterogen ausgerichtet. Da sind informelle Begegnungen, die in der virtuellen Welt so nicht stattfinden, inspirierend und können zu innovativen Ideen führen.

Trotz aller Einschränkungen – das Jahr 2021 war für das Difu ein sehr erfolgreiches Jahr. Gelingen konnte das nur, weil unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sich in höchstem Maße flexibel und kreativ ihren Aufgaben gewidmet haben. Dafür gebührt ihnen großer Dank.

Als anwendungsorientiertes Forschungsinstitut arbeiten wir für die Praxis und lernen aus der Praxis. Deshalb sind unsere sogenannten Wissenstransferprojekte – ebenso wie unsere Fortbildungsveranstaltungen – mehr als ein zweites Standbein neben unseren Forschungsprojekten. Sie bringen uns zu besonderen Themen mit vielen Städten in direkten Kontakt und sie helfen uns, Know-how zu generieren, das wir wiederum in unseren Forschungsprojekten einsetzen können. Zu den langjährigen Wissenstransferprojekten „Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz (SK:KK)“ und „Mobilitätsforum Bund“ (vormals: Fahrradakademie) sind letztes Jahr zwei neue hinzugekommen: Die „Koordinierungs- und Transferstelle Smart City“, zu deren Aufgaben auch die wissenschaftliche Begleitforschung zu den Modellprojekten des Bundes gehört, sowie das „Zentrum KlimaAnpassung“ als quasi klimapolitisch-kommunales Pendant zum SK:KK. Mehr zu den beiden neuen Projekten erfahren Sie in diesem Jahresrückblick.

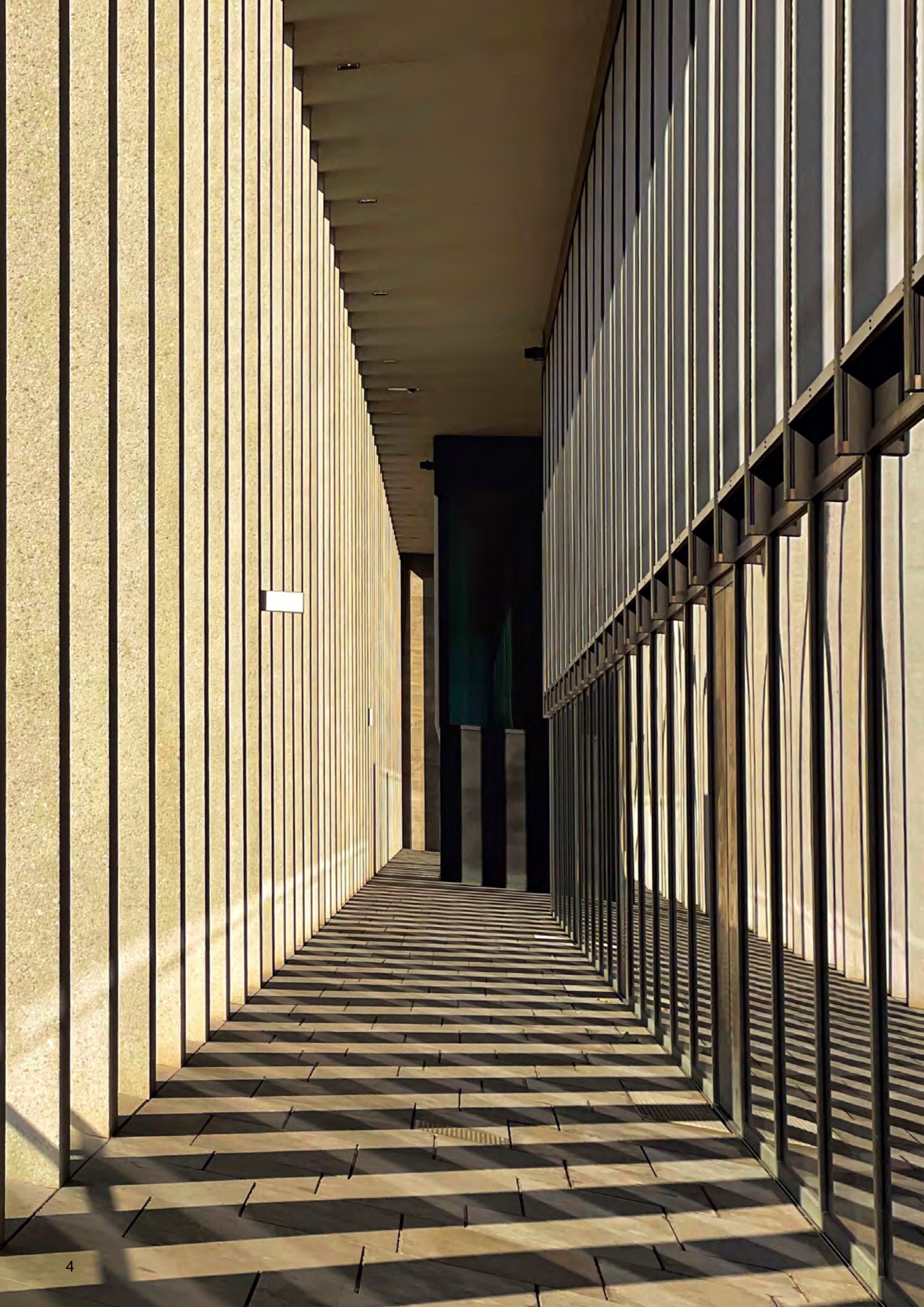
Wir hätten uns vor zwei Jahren nicht vorstellen können, dass unsere Difu-Seminare und unsere Difu-Dialoge auch online so gut funktionieren. Vieles ist anders, manches geht nur in Präsenz, aber einiges ist auch besser geworden. Wir sind schneller mit unseren Angeboten, wir gewinnen leichter Referent*innen außerhalb von Berlin und wir erreichen mehr Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

Hinter der Rubrik „Das Difu in Zahlen“ am Ende dieses Heftes verbirgt sich, dass das Difu in den letzten Jahren personell und wirtschaftlich enorm gewachsen und inhaltlich immer breiter aufgestellt ist und zudem immer vernetzter arbeitet. Das ist hinsichtlich des Standings in der Community gut für das Difu. Aber für diejenigen, die dieses Unternehmenswachstum in unserer Verwaltung administrieren müssen, ist es eine riesige Herausforderung. Ihnen gilt deshalb unser ganz besonderer Dank.

Schließlich danken wir all denjenigen außerhalb unseres Instituts, ohne die das alles nicht möglich wäre. Der Dank ist nicht pflichtschuldig, sondern kommt von Herzen. Wir danken unserem Gesellschafter, dem Verein für Kommunalwissenschaften, und dem Deutschen Städtetag dafür, dass sie uns unabhängig und frei forschen lassen. Wir danken den Mitgliedern unseres wissenschaftlichen Beirats dafür, dass sie unsere Arbeit kritisch begleiten. Wir wissen die finanzielle Förderung des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauen sowie die des Landes Berlin und von unseren Zuwendern sehr zu schätzen. Und wir danken unseren Auftraggebern und Projektpartnern, ohne die unsere Arbeit für die Städte nicht möglich wäre.

Bleiben Sie dem Deutschen Institut für Urbanistik bitte verbunden.

Prof. Dr. Carsten Kühl
Wissenschaftlicher Direktor, Geschäftsführer



Jahresrückblick 2021

In diesem Heft präsentieren wir Ihnen eine Auswahl unserer Arbeit aus dem letzten Jahr: wichtige Ergebnisse unserer Forschung sowie weitere wissenswerte Aktivitäten und Neuigkeiten vom Difu. Für ein umfassenderes Bild empfiehlt sich ein Blick auf unsere Website. Unter www.difu.de finden Sie die ganze Bandbreite unserer Projekte, Publikationen und Veranstaltungen.

Inzwischen liegt das zweite Corona-Jahr in Folge hinter uns – und die Pandemie hat das Potenzial, unsere Gesellschaft dauerhaft zu verändern. Was bedeutet die Krise für Städte und Stadtregionen? Mit welchen Folgen ist mittel- bis langfristig zu rechnen? Gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag hat sich das Difu 2021 auf den Weg gemacht, Antworten auf diese wichtigen Fragen zu geben.

Doch auch ohne Corona sind die kommunalen Herausforderungen zahlreich. Vielerorts fehlt es an Wohnraum. Ohne Neubau und die Förderung von sozialem Wohnungsbau kann es nicht gehen. In gleich drei Projekten unterstützt das Difu die Kommunen auf dem Weg zu mehr Wohnungsbau. Klar scheint aber auch zu sein: In Zukunft müssen wir uns – das hat uns das letzte Jahr erneut schmerzlich vor Augen geführt – auf mehr Wetterextreme einstellen. Wir müssen daher nicht nur Vorsorgemaßnahmen treffen, sondern Orte, Quartiere und Gebäude klimagerecht planen und bauen. Dabei können wir digitale Technologien für eine – nicht nur ökologisch – nachhaltige und gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung nutzen. Mit dem neuen Zentrum KlimaAnpassung und der ebenfalls frisch gestarteten Koordinierungs- und Transferstelle Smart Cities betreibt das Difu im Verbund mit seinen Partnern nun zwei weitere zentrale Anlaufpunkte für die Kommunen.

Fußgängerfreundliche Städte sorgen nicht nur für mehr Lebensqualität. Sie sind auch ein wichtiger Schritt in Richtung Mobilitätswende und Klimaneutralität. Als erste Stadt hat Berlin Anfang 2021 ein Gesetz für den Fußverkehr verabschiedet und das Difu eingeladen, seine Expertise in das neu geschaffene Gremium „Fußverkehr“ der Senatsverwaltung einzubringen.

Mehr zu diesen Themen lesen Sie auf den folgenden Seiten.

Auf dem Weg zu mehr Wohnungsbau

In vielen deutschen Städten ist der Wohnraum knapp. Das Difu unterstützt deshalb die Wohnungsbauoffensive von Bund, Ländern und Kommunen. Denn klar ist: Ohne Wohnungsneubau und soziale Wohnungsbauförderung kann es nicht gehen.

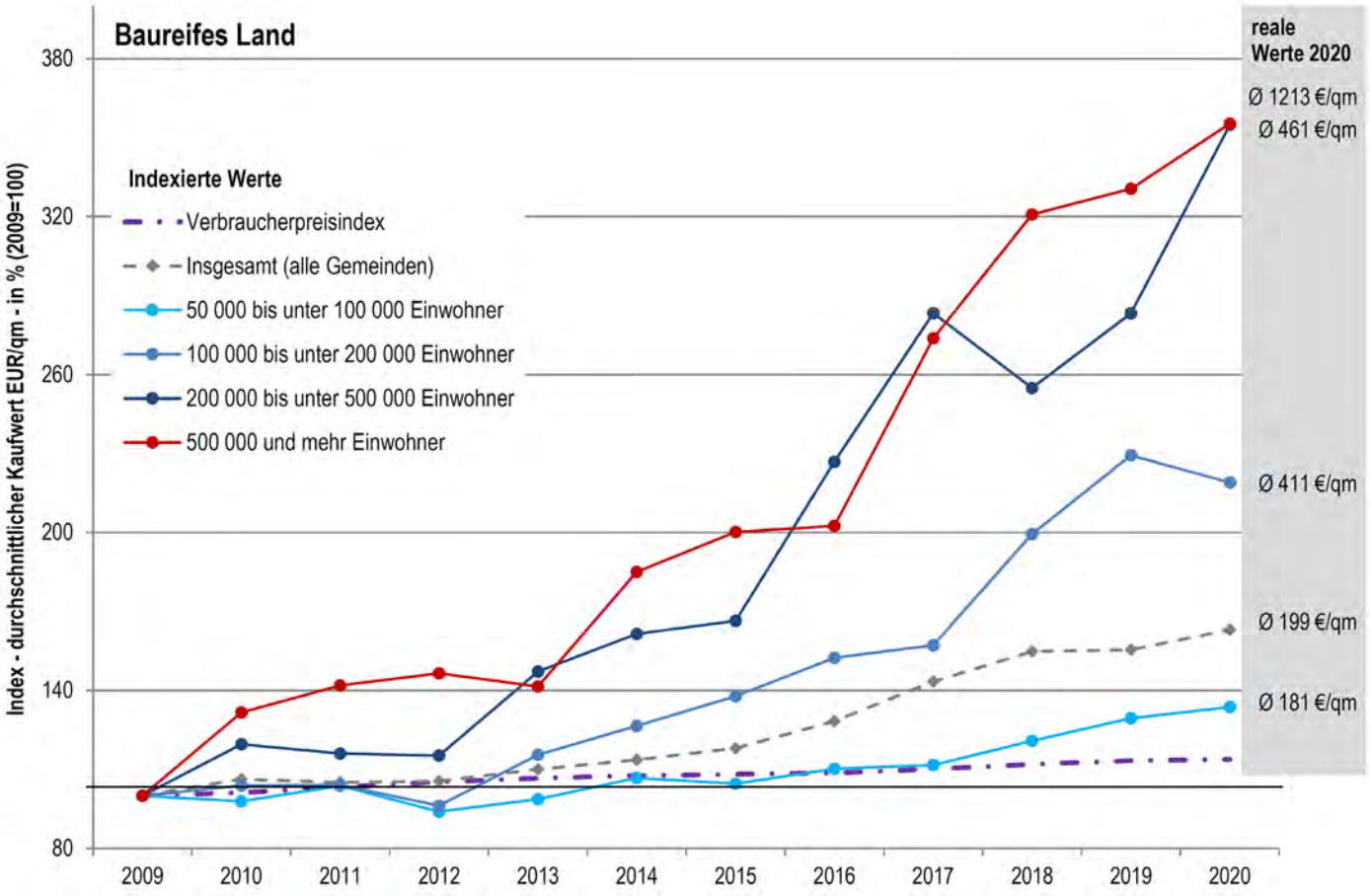
Die Versorgung aller Teile der Bevölkerung mit angemessenem Wohnraum ist in den prosperierenden Ballungsräumen und Universitätsstädten eine herausragende Aufgabe. Sowohl die Preise für Wohneigentum als auch die Mieten stiegen in der letzten Dekade sehr viel stärker als die sonstigen Lebenshaltungskosten. Infolge der Preisexplosion in den Kernstädten weichen Wohnungssuchende immer häufiger ins Umland aus. Doch auch hier steigen die Preise, so dass die Verflechtungsräume für die in den Kernstädten arbeitenden Menschen immer weiter reichen. Ausgehend von einem vergleichsweise niedrigen Niveau ist die Preisentwicklung in Berlin besonders dynamisch. Innerhalb von fünf Jahren stiegen die Angebotsmieten im Bestand hier um ca. 28,80 % und bei Erstvermietung im Neubaubereich um 55 %. Aktuell werden im freifinanzierten Wohnungsbau bei Erstvermietungen in Berlin durchschnittlich rund 19,60 EUR/m² aufgerufen. Bei dem erreichten Preisniveau haben untere und zunehmend auch mittlere Einkommensgruppen große Schwierigkeiten, eine für sie finanzierbare Wohnung zu finden. Verschärft wird das Problem noch dadurch, dass die Zahl der aus den Bindungen der Wohnungsbauförderung herausfallenden Wohnungen nach wie vor deutlich höher ist als die der neu hinzukommenden.

Man wird die beschriebenen Wohnraumversorgungsprobleme nicht allein mit dem Neubau von Wohnungen lösen können. Aber klar ist auch, dass es ohne Wohnungsneubau und soziale Wohnungsbauförderung nicht gehen wird. Bund und Länder haben das bereits in den zurückliegenden Legislaturperioden mit der Wohnraumoffensive und dem Bündnis für Wohnen und Bauen aufgegriffen. Das nicht erreichte Ziel der letzten Bundesregierung, 1,5 Millionen neue Wohnungen zu bauen, wird nun auch von der neuen Bundesregierung mit der Vorgabe aufgegriffen, jährlich mindestens 100.000 sozialgebundene Wohnungen und insgesamt 400.000 Wohnungen neu zu bauen. Neben der Wohnungsbauförderung wurden bereits von der alten Bundesregierung eine Reihe weiterer Maßnahmen ergriffen, um den Wohnungsbau zu beschleunigen. Hierzu gehört auch die Konstituierung einer Baulandkommission, die im Sommer 2019 Empfehlungen zur Anwendung des bestehenden Instrumentariums und zu dessen Weiterentwicklung verabschiedete. Empfohlen wurde unter anderem, das Anwendungswissen zu den Instrumenten der Baulandentwicklung im Wege einer Aus- und Fortbildungsoffensive zu verbessern. Das Difu hat diese Empfehlung mit Unterstützung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) in drei Projekten aufgegriffen.

Baulandbeschlüsse: Gut, besser, passend

Wie es um das Wissen und die Anwendung der Instrumente der Baulandentwicklung bestellt ist, haben wir im Wege einer repräsentativen Kommunalbefragung sowie in Fallstudien vertieft. Herausgekommen ist ein repräsentativer Überblick über die Anwendungspraxis der baurechtlichen und bodenpolitischen Instrumente. Ein wichtiges Ergebnis der Erhebung ist, dass immer mehr Städte die Praxis ihrer Baulandentwicklung optimieren, indem sie Baulandbeschlüsse fassen. Mit solchen Beschlüssen werden i.d.R. der grundsätzliche strategische Rahmen (Baulandstrategie), die Verfahrensweise und die Kombination von Instrumenten zur kommunalen Baulandentwicklung festgelegt. Den Kommunen geht es dabei vor allem um die Baulandmobilisierung bzw. die Ausweitung des Baulandangebots, häufig aber auch um die Dämpfung der Preisentwicklung beim Bauland.

Viele Städte bestätigen mit ihrer Praxis auch die Bedeutung der kommunalen Liegenschaftspolitik als Basis der Baulandentwicklung. Knapp die Hälfte der Kommunen betreibt danach eine langfristig angelegte Bodenbevorratung,



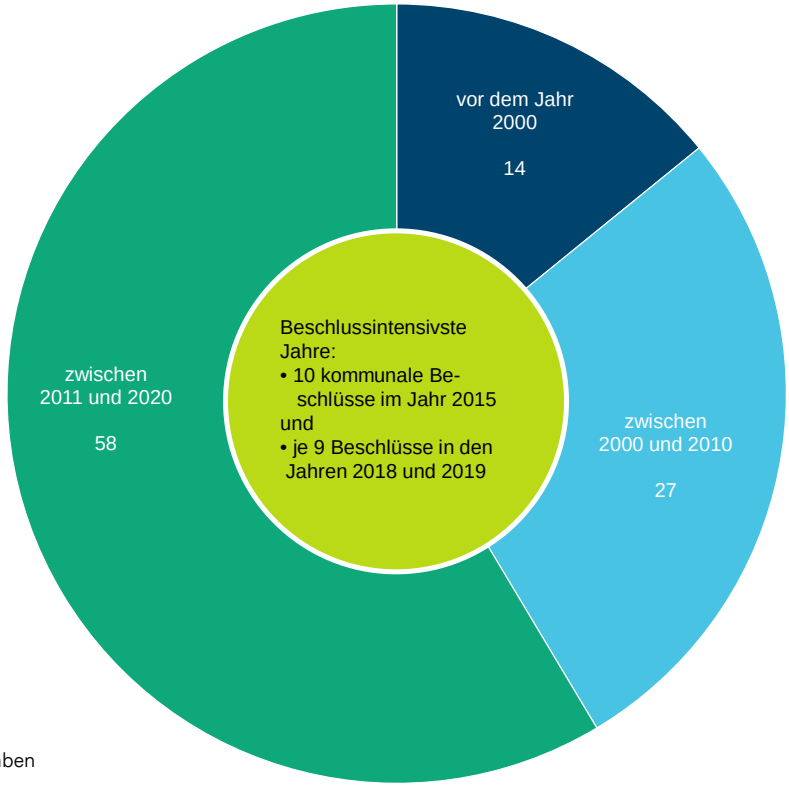
Entwicklung der Preise für baureifes Land nach Stadtgröße (Indexreihe 2009–2019) Quelle: Regionaldatenbank Bund und Länder

fast ebenso viele nutzen den kommunalen Zwischenerwerb zur Baulandentwicklung. Insgesamt zeigte sich, dass das städtebauliche Instrumentarium von den Kommunen genutzt wird, es aber kein durchgehend einheitliches Anwendungsmuster gibt.

Um mehr über die Anwendungsbedingungen zu erfahren, wurden die Ergebnisse der Kommunalbefragung anhand von Fallstudien in 14 Städten vertieft. Für die beteiligten Städte bot sich so auch die Möglichkeit, ihre eigene Praxis zu reflektieren. Eine wesentliche Erkenntnis aus den Fallstudien ist: Es gibt keinen Königsweg, der überall als Blaupause genutzt werden kann. Die Anwendungspraxis hängt immer mit dem Erfahrungsschatz zusammen, auf den eine Verwaltung zurückgreifen kann. Wo Erfahrungen fehlen, müssen diese erst erarbeitet werden. Hierfür fehlen häufig die Zeit und das Personal. Auch die etablierten Zuständigkeiten und Abläufe z.B. an der Schnittstelle von Planungs- und Liegenschaftsverwaltung können für oder gegen das eine oder andere Vorgehen bei der Baulandentwicklung sprechen. Es geht also immer darum, das für eine Stadt leistbare Verfahren der Baulandentwicklung zu etablieren. Gleichwohl bieten die Fallstudien zahlreiche Ideen, die Anstoß für eine Weiterentwicklung der Baulandstrategien geben können. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sollen gemeinsam mit den Ergebnissen der Umfrage im 2. Quartal 2022 vorgelegt werden.

Praxischeck „Baugebot“: Rechtliche Hürden beherrschbar

Eine eigenständige ebenfalls vom BBSR finanzierte Studie befasste sich daneben mit dem „Baugebot“. Dieses hoheitliche Instrument erlaubt es den Gemeinden, bei überwiegenden Gemeinwohlinteressen die Bebauung eines Grundstücks durch Verwaltungsakt anzuordnen. Dies ist angesichts der großen Entwicklungspotenziale auf ungenutzten Baugrundstücken auch quantitativ bedeutsam. Ausgehend von dem Befund, dass dieses der Baulandmobilisierung dienende Instrument in der bisherigen kommunalen Praxis, von Ausnahmen abgesehen, bislang keine Anwendung findet, wurden mit neun interessierten Kommunen die rechtlichen und verwaltungspraktischen Anwendungsbe-



Frage 13
n = 99, absolute Angaben

Quelle: Difu-Kommunalumfrage 2020

Jahr des Baulandbeschlusses/der Verabschiedung der Baulandstrategie

dingungen eruiert. Dieser Praxischeck zeigte, dass die rechtlichen Hürden beherrschbar sind. Ein effektives Vorgehen wird erleichtert, wenn die Gemeinden auf konzeptioneller Grundlage und systematisch vorgehen. Vorrang genießen grundsätzlich einvernehmliche Lösungen. Die Option hoheitlichen Handelns ist aber unverzichtbarer Begleitschutz für eine erfolgreiche Mobilisierungsstrategie. Vorschläge zu einem effektiven und rechtssicheren Vorgehen werden in 2022 im Rahmen einer Arbeitshilfe publiziert.

Schulungsoffensive: Strategien und Instrumente für mehr Wohnungsbau

Schließlich hat das Difu gemeinsam mit dem vhw unter dem Titel „Bauland mobilisieren und schaffen – Strategien und Instrumente für mehr Wohnungsbau – eine Schulungsoffensive des Bundes für Kommunen“ eine Veranstaltungsreihe aufgesetzt, mit der Anwendungswissen an die Praktiker*innen in die Regionen vermittelt wird. Den Teilnehmenden wird dabei vermittelt, wie die einzelnen Instrumente der Baulandentwicklung zusammenhängen und wie daraus eine für die Kommune passende Strategie der Baulandentwicklung und -mobilisierung abgeleitet werden kann. Die großzügige Förderung des Bundes hat es ermöglicht, die Veranstaltung kostenfrei anzubieten und so auch Städte und Gemeinden erreichen zu können, die wegen finanzieller Engpässe eher selten Fortbildungsangebote wahrnehmen. Insgesamt haben wir bislang 13 Veranstaltungen sowie weitere vier Veranstaltungen speziell für Berufseinsteiger*innen durchgeführt. In 2022 werden weitere Veranstaltungen folgen. Auch ist eine Publikation geplant, mit der das in den Schulungsveranstaltungen vermittelte Wissen weiterverbreitet werden soll. Ergänzend hierzu ist eine praxisgerecht aufbereitete Handreichung mit Anwendungsbeispielen der Baulandmobilisierung und -schaffung geplant. Der Schwerpunkt soll darin auf den Instrumenten liegen, die durch das Baulandmobilisierungsgesetz 2021 neu eingeführt oder verbessert wurden.

Prof. Dr. Arno Bunzel
bunzel@difu.de

difu.de/13174
difu.de/13324
difu.de/13340

Klimawandel: So können Kommunen vorsorgen

Ein Gespräch mit dem Leiter des Zentrums KlimaAnpassung Jens Hasse über die Folgen des Klimawandels für Städte und Gemeinden, klimagerechte Stadtplanung und den Wiederaufbau nach der Hochwasserkatastrophe im letzten Sommer

Im Auftrag des Bundesumweltministeriums betreibt das Difu seit 2021 in Kooperation mit adelphi das Zentrum KlimaAnpassung. Welche Aufgaben hat die Einrichtung?

Das Zentrum KlimaAnpassung am Difu informiert und berät bundesweit lokale Akteure in allen Fragen der Vorsorge bzgl. des Klimawandels und zum vorsorgenden Schutz vor Risiken durch Extremwetterereignisse. Wir wollen die Akteure im Sinne der Klimavorsorge Schritt für Schritt ins Handeln bringen.

Das Zentrum richtet sich vor allem an Kommunen und soziale Einrichtungen.

Genau. Einerseits an Städte, Gemeinde und Landkreise. Andererseits an soziale Einrichtungen bzw. deren Träger. Das reicht von medizinischen Einrichtungen wie Krankenhäuser und Pflegedienste über Bildungseinrichtungen, vor allem Schulen und Kindergärten, bis hin zu Gemeindezentren oder Jugendtreffs.

Was umfasst das Angebot?

Wir haben eine ganze Palette an unterschiedlichen Maßnahmen. Angefangen mit der Website des Zentrums, die umfangreiche Erstinformationen bietet, über eine werktäglich stattfindende Telefonberatung bis hin zu einer wöchentlichen Online-Sprechstunde zu wechselnden Themen. Wir gehen aber auch selbst in Gegenden, die in puncto Klimavorsorge bislang noch nicht so aktiv bzw. nicht in der Lage sind, auf klimatische Veränderungen zu reagieren, etwa aufgrund fehlender finanzieller Möglichkeiten. Dort bieten wir gemeinsam mit Partnern in der jeweiligen Region u.a. regionale Klimawerkstätten und Workshops an.

Stichwort klimatische Veränderungen: Worauf müssen sich Kommunen einstellen?

Die Wetterdienste und Klimaforschungsinstitute verzeichnen – auch in Deutschland seit Jahren – stetig steigende Durchschnittstemperaturen sowie längere und häufiger auftretende Hitzeereignisse. Das ist in den letzten 20 Jahren ganz deutlich geworden. 15 der wärmsten Jahre liegen beispielsweise in den letzten 20 Jahren.

Welche Auswirkungen hat das?

Dicht besiedelte Gebiete mit viel Asphalt und wenig Grün heizen sich besonders auf und kühlen nachts nicht mehr ausreichend ab, so dass sich Hitzeinseln bilden. Das ist in ländlichen Gebieten natürlich nochmal anders, also in kleineren Städten und Gemeinden. Die Gefahren liegen hier sicherlich eher in der Trockenheit und der Sonneneinstrahlung, etwa bei Außenaktivitäten. Das betrifft auch viele Beschäftigte, denken wir bspw. an die Müllabfuhr oder Arbeiten auf dem Bau. Hier ist Arbeits- und Gesundheitsschutz ein wichtiges Thema, wenn man über Hitze spricht.

Ist Hitze die größte Problematik?

Es gibt mehrere Klimasignale, die relevant für dichte Siedlungsgebiete sind. Das ist nicht nur Hitze, sondern auch Trockenheit, Stürme, die Bäume umwehen oder Dächer abdecken, und natürlich Starkregen.

Wie können Städte und Regionen Überflutungen durch Starkregen vorbeugen?

Sie sollten insbesondere eine integrierte Starkregenvorsorge betreiben, d.h. dafür sorgen, dass überschüssiges Wasser, das bei einem außergewöhnlichen starken Regenereignis nicht in die Kanalisation passt, temporär auf der Oberfläche zwischengespeichert wird. Oder es wird über „Wasserwege“ so abgeleitet, dass es keinen Schaden anrichten kann, entweder in Flüsse, Bäche oder zu Sportanlagen oder Parkplätzen, die so gestaltet sind, dass sie eine bestimmte Wassermenge aufnehmen können, ohne dass Menschen, Fahrzeuge oder Anlagen zu Schaden kommen.

Und bei Hitze?

Wichtig ist, weniger Flächen zu versiegeln und natürliche Böden und Grünflächen zu erhalten. Stattdessen brauchen wir mehr offene, grüne Flächen, die kaum Wärme speichern. Gerade Bäume sind für die Aufenthaltsqualität in unseren Innenstädten extrem wichtig, denn sie spenden Schatten. Man kann auch geeignete Verschattungselemente einsetzen, da gibt es gute Beispiele, egal ob in Wien oder in süddeutschen Städten, wo auf Plätzen bspw. große Sonnensegel gespannt sind. Schattige Aufenthaltsorte können auch mit Kletterpflanzen be-

Möglichkeiten der Wasserversickerung in der Stadt Antwerpen

© Ulf Jacob

wachsene Konstruktionen sein. Und sicherlich müssen wir wieder mehr öffentlich zugängliche Brunnen oder andere Wasserspiele einrichten, die als Kühlungspunkte dienen.

Was bedeutet das für die Stadtplanung?

Die Stadtplanung ist zuallererst gefordert, für ausreichend Durchlüftung zu sorgen. Es darf nicht zu eng geplant und gebaut werden, die Luft muss auch an heißen Sommertagen zirkulieren können.

Und auf der Ebene der Stadtverwaltung?

Es wird in allen größeren Kommunen sogenannte Hitzeaktionspläne geben müssen, in denen solche Dinge systematisch organisiert werden und in denen Umwelt-, Gesundheits- und Sozialämter, aber auch verschiedene andere Ämter mit sozialen Einrichtungen und potenziell betroffenen Bevölkerungsgruppen zusammenarbeiten. Hitze- und Gesundheitsschutz muss auch ständiges Thema auf den kommunalen Gesundheitskonferenzen werden, weil hitzebezogener Gesundheitsschutz uns alle in Zukunft mehr betreffen wird als bisher.

Wie sieht das in der Praxis aus?

Frankreich hat sehr gute Erfahrungen mit Hitzeaktionsplänen gemacht, die nach der dramatischen Hitzewelle von 2003 für alle Kommunen verpflichtend eingeführt wurden. In Deutschland werden solche Pläne seit dem Hitzesommer 2018 vermehrt eingesetzt. In kommunalen Hitzeaktionsplänen werden vorab Standardabläufe zum Gesundheitsschutz sowie geeignete Warnstufen festgelegt, die dann bei Eintreten einer Hitzeperiode in Kraft treten. Zum Beispiel werden dann ab einem gewissen Zeitpunkt klimatisierte Gebäude für die Öffentlichkeit geöffnet, damit Menschen sich ausruhen können.

Das betrifft uns ja im Grunde alle.

Richtig. Das streift das Thema der Eigenvorsorge der Bevölkerung. Sie umfasst all das, was private Akteure selbst machen können. Was tue ich, wenn es heiß wird? Kann Starkregenabfluss in meinen Keller laufen, in meine Tiefgarage? Wenn ja, wie vermeide ich das? Da gibt es mittlerweile ganz tolle Leitfäden und Checklisten der Stadtentwässerungsbetriebe der großen Städte, wie Köln, Hamburg, Berlin, Stuttgart usw. Und bei Hitze gibt es natürlich auch verschiedene Schutzmaßnahmen – angefangen von Sonnenschutzfolien an den Südfenstern über Fassadenbegrünung oder Verschattung über den Fenstern wie in der Schweiz, Italien oder Spanien bis hin zu – und das ist dann natürlich schon weitreichender – einer ganz anderen Konstruktion von Gebäuden.

Nämlich wie?

Idealerweise haben Häuser künftig begrünte Dächer mit Photovoltaikanlagen, die gleichzeitig so konstruiert sind, dass sie das Dach beschatten. Und die Gebäude bieten in Form von mehr Dachüberständen, innenliegenden Balkonen, Arkaden oder überdachten Gehwegen Schutz vor der Sonne. Moderne Fenster halten die Hitze von draußen ab – gerade in städtischen Lagen, die sich besonders stark aufheizen.

Wie könnte eine klimagerecht geplante Stadt aussehen?

Das wäre eine Stadt mit ausreichend Raum und deutlich mehr Grün zwischen den Gebäuden, d.h. wir müssten höher bauen, aber gleichzeitig klimagerechter. Generell gäbe es weniger Autos auf den Straßen, dafür viel

mehr Grün- und Freiflächen. Die erhöhen nicht nur die Lebens- und Aufenthaltsqualität, sondern helfen auch, Regenwasser an Ort und Stelle ins Grundwasser zu versickern oder aufzufangen und z. B. zur Bewässerung zu nutzen. Das bedeutet, wir brauchen mehr Anlagen zum Regenwasserrückhalt in unseren Städten. Diese Anlagen sind zukünftig auch in die Gebäude integriert und korrespondieren miteinander über Smart-City-Infrastrukturen. Im Falle von Starkregen, würden diese Speicher frühzeitig geleert, damit sie möglichst viel Volumen aufnehmen können. Und im Falle einer Trockenperiode, füllt man sie frühzeitig auf, um die Belastung zu verteilen. Es wäre eine Stadt, in der der zur Verfügung stehende Raum unterschiedliche Funktionen erfüllt. In der zum Beispiel Tiefgaragen bei Sturzregen als Zwischenspeicher dienen. Wir nennen das multifunktionale Flächennutzung. Die Gebäude, Fassaden und Dächer, wären außerdem in hellen Farben gehalten. Helle Farbe strahlt Sonnenstrahlung zurück und verhindert so die Aufheizung der Baumaterialien. Diese Stadt wäre also deutlich grüner, blauer und heller.

Umfasst die Vision auch Elemente der Schwammstadt?

Das Schwammstadt-Konzept wurde bereits vor einigen Jahren als Ansatz zur Starkregenvorsorge aus der Taufe gehoben. Es ging darum, dass das Regenwasser möglichst dort bleibt, wo es herunterkommt. Nun umfasst die ‚Schwammstadt' auch die Fähigkeit einer Stadt, Niederschlagswasser für Trockenperioden zurückzuhalten. Eine Schwammstadt soll in Zukunft also beide Fähigkeiten haben, wenn man so will.

Die Schwammstadt als Baustein einer klimaresilienten Stadtplanung?

Absolut. Unternehmen bspw. haben die Möglichkeit, auf ihren Parkplatz-, Logistik- oder Grünflächen Löschwassertanks unterzubringen und auf diese Weise das sonst abfließende Regenwasser zu nutzen. Oder sie setzen es zur Bewässerung von Bäumen ein. Das ist diese Multifunktionalität, die die Schwammstadt mit sich bringt.

Im Rahmen des BMBF-Verbundprojekts KAHR begleitet das Difu den Wiederaufbau in den Gebieten in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz, die durch die jüngste Hochwasserkatastrophe betroffen sind. Worum geht es da?

Wir beraten die Kommunen, wie sie die Gelegenheit des Wiederaufbaus nutzen können, um besser zu planen und zu bauen als zuvor. Also moderner, energieeffizienter, insbesondere klimagerechter. Und wir möchten Ideen und Anregungen geben, Quartiere einmal ganz anders zu gestalten, innovativer, mit weniger Versiegelung, mehr grün, mit Häusern, die anders konzipiert sind. Wir wissen in Deutschland so viel, wie in Zukunft gebaut werden sollte, jetzt ist die Gelegenheit, dies auch im Sinne der Zukunftsvorsorge in diesen Gebieten umzusetzen

Das Gespräch führte Dr. Sinje Hörlin.

Eine Übersicht aller Difu-Projekte finden Sie online:
difu.de/projekte

Jens Hasse
hasse@difu.de
difu.de/16730
zentrum-klimaanpassung.de

Sonnensegel Christian-Broda-Platz in Wien

© PID/Christian Fürthner

© Ulf Jacob

Smart Cities: Den Wandel aktiv gestalten

Seit August 2021 betreibt das Difu im Rahmen eines Konsortiums die Koordinierungs- und Transferstelle Smart Cities. Die Stelle will Kommunen dabei unterstützen, Digitalisierung strategisch im Sinne einer nachhaltigen, integrierten und gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung anzugehen. Alle interessierten Städte, Gemeinden und Landkreise sollen davon profitieren. Bereits mehr als 70 Kommunen beteiligen sich mit ihren Modellprojekten.

Die digitale Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft schreitet rasant voran und beeinflusst längst alle Bereiche der Stadtentwicklung. Daher ist es nicht verwunderlich, dass die Digitalisierung – das zeigt nicht zuletzt das vom Difu jährlich erstellte OB-Barometer zum wiederholten Male – zu den kommunalen Topthemen gehört. Das Difu hat aus diesem Grund bereits vor einigen Jahren damit begonnen, ein eigenes Forschungscluster zum Thema aufzubauen und seitdem mehrere größere und kleinere Projekte durchgeführt. Der Fokus liegt dabei auf den Auswirkungen der Digitalisierung auf die Stadtentwicklung, Infrastrukturen und die kommunale Daseinsvorsorge.

Das Jahr 2021 war in diesem Zusammenhang von einem besonderen Erfolg gekrönt. Nach einer mehr als zweijährigen Phase der Konsortialfindung und Akquisition ist es gelungen, gemeinsam mit weiteren renommierten Forschungseinrichtungen den Zuschlag für die Begleitung der vom Bundesbauministerium geförderten „Modellprojekte Smart Cities“ zu erhalten. Im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung hat das Ministerium ein Konsortium damit beauftragt, eine Koordinierungs- und Transferstelle (KTS) aufzubauen und bis ins Jahr 2030 umzusetzen. Unter Federführung des DLR-Projektträgers und gemeinsam mit Instituten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), den Fraunhofer-Instituten IAO und IESE, der Agentur für digitale Stadtentwicklung Creative Climate Cities, der Prognos AG sowie weiteren Partnern ist das Difu Teil des Konsortiums.

Umfassende Expertise: Difu-Forschungscluster „Digitalisierung und Smart City“

Mit den Modellprojekten fördert das Bundesbauministerium die Konzeption und Erprobung von Smart-City-Ansätzen in deutschen Städten und Gemeinden. Das Förderprogramm soll die Kommunen dabei unterstützen, Digitalisierungsstrategien im Sinne einer nachhaltigen, integrierten und gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung zu entwickeln. Mittlerweile haben 73 Kommunen und kommunale Kooperationen einen Förderzuschlag erhalten. Insgesamt stehen rund 820 Millionen Euro Programmmittel zur Verfügung. Hintergrund der Förderung ist die 2017 verabschiedete Smart City Charta.

Die Modellprojekte gliedern sich in eine Strategie- sowie eine Umsetzungsphase und haben eine maximale Projektlaufzeit von bis zu sieben Jahren. Die einzelnen Förderprojekte sollen dabei einen Mehrwert für alle Kommunen in Deutschland generieren. Lösungen sind so zu entwickeln, dass sie skalierbar und replizierbar sind. Damit dies gelingt, wird ein Wissenstransfer sowohl zwischen den Modellprojekten als auch mit nicht unmittelbar geförderten Kommunen und nationalen wie internationalen Experten initiiert.

Die neue Transferstelle will dafür die Voraussetzungen schaffen. Ziel ist es, dass alle interessierten Städte, Gemeinden und Landkreise von den Ergebnissen der Programmförderung profitieren können. Bestehende nationale und

internationale Expertise – etwa die der Spitzenverbände der Kommunen und anderer Interessenvertretungen – werden dafür von der Stelle explizit eingebunden.

Das Difu bringt in die Transferstelle seine umfassende Expertise auf dem Gebiet der integrierten und nachhaltigen Stadtentwicklung sowie seine Erfahrungen auf dem Gebiet kommunaler Digitalisierungsstrategien ein. Für dieses und weitere Projekte im Difu-Forschungscluster „Digitalisierung und Smart City“ steht ein interdisziplinärer Kreis von Difu-Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern bereit

Dr. Jens Libbe
libbe@difu.de
difu.de/16784

Neues kostenfreies Angebot für Difu-Zuwender: Impulsvorträge zu aktuellen Themen

Ob Klimaanpassung, Parkraummanagement oder kommunale Beteiligungskultur: Mit unseren Impulsvorträgen geben wir Ihnen Input zu zukunftsweisenden kommunal relevanten Themen. Online und kostenfrei für unsere Difu-Zuwender. Bringen Sie Fach- und Führungskräfte Ihrer Verwaltung, gerne auch gemeinsam mit Verantwortlichen aus Politik und Wirtschaft oder der interessierten Zivilgesellschaft Ihrer Stadt zu einem kurzen Austausch zusammen!

Eine Themenauswahl und weitere Informationen finden Sie im Difu-Extranet unter difu.de/17143

Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Kontaktieren Sie uns gerne und buchen Sie einen Impulsvortrag zu Ihrem Wunschthema. Gerne nehmen wir Ihre thematischen Anregungen entgegen. Die Vorträge sind zudem mit ausführlichen Inhouse-Schulungen im Online-Format kombinierbar.

Ulrike Wolf
Bereichsleiterin Fortbildung am Difu
fortbildung@difu.de

Eine Übersicht aller Difu-Veranstaltungen finden Sie online:

difu.de/veranstaltungen

Städte nach Corona

Gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag geht das Difu der Frage nach, wie sich Städte und Stadtregionen infolge der Krise verändern, welche Lehren Kommunen aus der Pandemie ziehen und mit welchen Folgen mittel- bis langfristig zu rechnen ist.

Die seit mehr als zwei Jahren anhaltende pandemische Lage zeigt Schwachstellen auf, deren Beseitigung uns – im günstigsten Fall – besser für künftige Krisen wappnet. Kommunalpolitik und -verwaltung haben gemeinsam mit Bund, Ländern und der Zivilgesellschaft derzeit alle Hände voll zu tun, mit der aktuellen Situation umzugehen, kurzfristig Schadensminimierung zu betreiben und Wege hin zu einer „neuen Normalität" zu finden. Zeitgleich entstehen in den Kommunen aber auch innovative Praktiken und Kulturen, die möglicherweise zu einer dauerhaften Transformation der Städte führen: So könnten die sich während der Pandemie gewandelten Formen urbaner Mobilität perspektivisch eine veränderte Straßeninfrastruktur nach sich ziehen (Stichwort: Pop-up-Fahrradwege) bzw. dazu führen, dass öffentliche Räume anders als bislang genutzt werden – um nur ein Beispiel zu nennen.

Bereits jetzt zeichnen sich erhebliche strukturelle Veränderungen in den Städten ab. Die sich pandemiebedingt in vielen Unternehmen etablierte Praxis, im Homeoffice zu arbeiten, kann beispielsweise zur Folge haben, dass in Großstädten umzugswillige Haushalte bei der Entscheidung über den Wohnort zunehmend in Betracht ziehen, noch stärker ins Umland auszuweichen, da mit abnehmender Pendelfrequenz weitere Anfahrten akzeptabel erscheinen. Das bedeutet, dass sich die Pandemie auf das Verhältnis von Stadt und Umland längerfristig auswirken könnte, wenn etwa das tägliche Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsplatz wegfällt und ländliche Regionen als Wohnstandort an Attraktivität gewinnen. Vielfach wird zudem befürchtet, dass es mehr Leerstände in innerstädtischen Lagen bei geringerer gewerblicher Nachfrage geben könnte, schnellen Anpassungsprozessen aber häufig die Eigentümerstrukturen entgegenstehen. Denn städtisches Leben machen gerade jene Bereiche aus, die von der Krise wirtschaftlich besonders betroffen sind, wie Gastronomie, Einzelhandel, Unterhaltung und Kultur, aber auch Teile des verarbeitenden Gewerbes. In Folge der Umsatzeinbußen dieser Branchen gehen wiederum die Einnahmen der Kommunen – bei gleichzeitig steigenden Sozialausgaben – zurück.

Birgt die Krise das Potenzial für Innovationen?

Das im September 2021 gestartete Projekt „Stadtregionale Transformationsprozesse im Rahmen der Pandemiebewältigung und der Post-Pandemie-Phase" (RegTransPan) untersucht krisenbedingte Transformationsprozesse in deutschen Städten und Stadtregionen aus Sicht kommunaler Akteure. Das Vorhaben will mittel- und angenommene langfristige Veränderungen in ausgewählten kommunalen Aufgabenbereichen herausarbeiten und damit kriseninduzierte Innovationsprozesse näher bestimmen, um Handlungsempfehlungen für urbane Anpassungs- und Transformationsprozesse zu erarbeiten und anhand von Praxisbeispielen zu erläutern. Das Difu führt das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderte Verbundvorhaben zusammen mit dem Deutschen Städtetag (DST) als assoziiertem Partner durch.

Das Vorhaben verbindet damit das aktuelle Thema der kommunalen Krisenbewältigung mit dem Ziel der Nachhaltigkeitsforschung, den urbanen Wandel zukunftsfähig zu gestalten. Infolge der Pandemie haben sich die Bedingungen von Stadtentwicklung stark gewandelt. Aspekte der Suffizienz sowie der (urbanen) Resilienz sind stärker in das Bewusstsein von Entscheidungsträger*innen gerückt und werden vermehrt zur Handlungsmaxime in ganz unterschiedlichen Handlungsfeldern. Zugleich gewinnen erweiterte Formen der (hybriden) Beteiligung an Bedeutung. Das Verbundvorhaben knüpft an diese auf Krisenbewältigung und vor allem Krisenresilienz angelehnten Veränderungen an und ergänzt zudem die Arbeiten des am Difu laufenden Synthese- und Vernetzungsprojekts Zukunftsstadt.

Dr. Holger Floeting
floeting@difu.de

difu.de/17004

Neues aus der Fußverkehrspolitik

Zu Fuß gehen ist gesund und umweltfreundlich – und wird als relevante Fortbewegungsart häufig verkannt. Fragen an die Mobilitätsforscherin Uta Bauer

Welchen Stellenwert besitzt der Fußverkehr für die Mobilitätswende?

Bundesweit hat der Fußverkehr einen Anteil von 22 Prozent an zurückgelegten Wegen. Das heißt, jeder fünfte Weg ist ein Fußweg. In den großen Städten ist der Anteil mit durchschnittlich 27 Prozent deutlich höher. Aber die Bedeutung ist größer, als es die Zahlen widerspiegeln. Denn der Fußverkehr hat eine wichtige Scharnierfunktion. Er spielt nämlich insbesondere für den ÖPNV eine ganz wesentliche Rolle. Der Weg zur Haltestelle wird meistens zu Fuß gegangen, aber nicht mitgezählt. Das heißt, wenn der Weg zur Haltestelle attraktiv ist, steigen Menschen auch eher auf öffentliche Verkehrsmittel um. Und in Städten, in denen sich mehr Menschen auf den Straßen aufhalten als Autos, verbessert sich die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum – und damit auch die Lebensqualität.

Als erste Stadt hat Berlin 2021 ein eigenes Gesetz für den Fußverkehr beschlossen. Was ist geplant?

Das Berliner Mobilitätsgesetz hat wichtige Qualitätsstandards für den Fußverkehr definiert und entsprechende Ziele festgeschrieben, zum Beispiel längere Ampelschaltungen, sichere Querungen, breite und barrierefreie Gehwege. Und – das ist besonders hervorzuheben – es wird ein Fußverkehrsplan mit einem stadtweiten Fußwegenetz erarbeitet. Das bedeutet, dass Maßnahmen der Fußverkehrsförderung nicht mehr nur punktuell, z.B. in Fußgängerzonen, ergriffen werden. Stattdessen ist es ein Versuch, systematisch attraktive und sichere Fußwege festzulegen. An diesen Netzen kann sich die Stadtplanung orientieren, z.B. beim Ausbau von barrierefreien Wegen. In den Bezirken, die ja für die Umsetzung zuständig sind, soll außerdem Personal eingestellt werden. Vorgesehen sind zwei Stellen pro Bezirk. Ein Signal in die richtige Richtung.

Sicherheit ist für den Fußverkehr zentral. Dazu gibt es konkrete Empfehlungen der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz. Welche?

Die AG hat drei Monate getagt und insgesamt 18 Vorschläge gemacht, die von den Verkehrsministerinnen und -ministern der Bundesländer 2021 einstimmig verabschiedet wurden. Primär ging es darum, Empfehlungen zur Novellierung der Straßenverkehrsordnung auszusprechen, die möglichst schnell umzusetzen sind. Insofern könnten die Beschlüsse natürlich noch weitreichender sein. Drei Aspekte sind für die Sicherheit wesentlich: Aus Perspektive des Fußverkehrs ist Parken bzw. Falschparken eine der häufigsten Unfallursachen mit Personenschaden. Zugeparkte Gehwege behindern nicht nur diejenigen, die zu Fuß gehen. Sie versperren auch die Sicht auf Kreuzungen, wo Fußgängerinnen und Fußgänger die Fahrbahn queren. An Einmündungen und Kreuzungen braucht es daher – so ein Vorschlag der AG – einen Sicherheitsabstand von 20 Metern bei Tempo 50 bzw. 10 Metern bei Tempo 30. Darüber hinaus sind weitere Instrumente nötig, wie z.B. ausgewiesene Zonen mit Parkraumbewirtschaftung und die Anpassung der Bußgeldverordnung, um den Wildwuchs an parkenden Autos regulieren zu können. Bislang lohnt es sich nicht Falschparken zu ahnden, weil die Einnahmen die entstehenden Kosten nicht decken. Daher wird das häufig geduldet.

Ein Riesenthema ist auch die Temporeduzierung. Letztes Jahr hat sich eine Städteinitiative gebildet, die auch der Deutsche Städtetag unterstützt und der mittlerweile mehr als 70 Städte beigetreten sind. Sie fordert mehr Flexibilität bei der Anordnung von Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit. Im Rahmen der AG haben wir empfohlen, es den Kommunen in einem ersten Schritt zu ermöglichen, vor Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wie Kitas, Schulen

oder Seniorenheimen zusammenhängend Tempo 30 anordnen zu können. Bei Schulwegen entlang einer Hauptverkehrsstraße beispielsweise sollte auf der gesamten Strecke Tempo 30 gelten. Aktuell ist das ein Flickenteppich.

Fußgängerinnen und Fußgänger müssen außerdem die Möglichkeit haben, Straßen, vor allem stark befahrene, sicher überqueren zu können. Allerdings ist das Regelwerk, um Zebrastreifen anzuordnen oder Ampelschaltungen zu verändern, sehr kompliziert. Und das war eine unserer Forderungen: Dass Kommunen mehr Handlungsspielräume bekommen.

Im Auftrag des Umweltbundesamts hat das Difu Grundzüge für eine bundesweite Fußverkehrsstrategie erarbeitet. Sie sind Co-Autorin der Studie „So geht's".

Aus meiner Sicht ist eine bundesweite Strategie dringend notwendig. Ähnlich wie es ja auch einen Nationalen Radverkehrsplan gibt. Zunächst muss sich etwas in den Köpfen verändern. Denn für viele Menschen zählt Fußverkehr gar nicht zum Verkehr. In vielen Kommunen gibt es noch nicht einmal zuständiges Personal. Der Bund kann die Kommunen dabei unterstützen, den Fußverkehr auf die politische Agenda zu holen. Etwa indem er Handlungsprogramme formuliert und Förderprogramme auflegt und dadurch nicht zuletzt ein Bewusstsein schafft für die Bedeutung des Fußverkehrs. Außerdem liegen die Kompetenzen im Hinblick auf Gesetzgebung und den angesprochenen Regelungen beim Bund. Und die müssen dringend geändert werden.

Wie können Kommunen den Fußverkehr stärker fördern?

In den Kommunen passieren momentan viele spannende Entwicklungen. Die Stadt Karlsruhe hat beispielsweise „faires Parken" eingeführt. Die Stadt toleriert kein illegales Gehwegparken mehr, die Straßenverkehrsordnung wird konsequent durchgesetzt. Dies wurde in allen Stadtteilen mit einem umfassenden Kommunikationsprozess begleitet. Das war für die Akzeptanz ganz entscheidend. Aachen hat sich sogenannte Premiumrouten – ruhige, möglichst grüne und ausreichend breite Gehwege – in die Innenstadt ausgedacht. Aus jedem Stadtteil soll man gut zu Fuß ins Zentrum kommen. Das ist der richtige Ansatz. Bielefeld bereitet gerade eine Fußverkehrsstrategie mitsamt einem Fußverkehrsnetz vor. Wichtig ist, zu signalisieren: Fußverkehr ist ein Fortbewegungsmittel, das genauso wie der Radverkehr oder der ÖPNV systematisch zu denken ist.

Uta Bauer leitet das Team Stadt- und Regionalverkehr am Difu und vertritt das Institut in verschiedenen Fachgremien. Sie ist u.a. Mitglied im 2021 neu geschaffenen Gremium „Fußverkehr" der Senatsverwaltung Berlin. Das Gremium berät und begleitet die Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes im Bereich Fußverkehr. Außerdem war sie Mitglied der Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Fußverkehrspolitik" der Verkehrsministerkonferenz. Anfang 2021 übergab die Verkehrsministerkonferenz dem Bundesverkehrsministerium ein Papier mit konkreten Empfehlungen zur Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) aus der Perspektive des Fußverkehrs.

Uta Bauer
bauer@difu.de

Neue Leitung im Forschungsbereich Mobilität

Anne Klein-Hitpaß ist seit Juli 2021 neue Leiterin des Forschungsbereichs Mobilität, nachdem ihr Vorgänger Tilman Bracher nach 20 Dienstjahren in den Ruhestand wechselte. Mit ihr kehrt ein wohlbekanntes Gesicht an das Difu zurück – bereits von 2009 bis 2016 forschte sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin der Institutsleitung sowie in verschiedenen Projekten im Forschungsbereich Mobilität am Difu. Anne Klein-Hitpaß kann auf mehr als 15 Jahre Erfahrung in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung zurückblicken. Sie arbeitete als Projektleiterin für städtische Mobilität beim Thinktank Agora Verkehrswende, am Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) sowie am Wissenschaftszentrum Berlin (WZB). Ihre Forschungsschwerpunkte liegen im Bereich der Transformation städtischer Verkehrssysteme sowie der urbanen Verkehrswende.

Tilman Bracher

Radverkehr und Verkehrswende

Eine Geschichte von Gegenwind und Rückenwind

Edition Difu, Bd. 19, 2021, 168 S.
ISBN 978-3-88118-680-3 (Print),
978-3-88118-681-0 (E-Book)

Der neue Band der Edition Difu zeigt das verkehrspolitische Potenzial des Radverkehrs von der Vergangenheit bis heute und verdeutlicht, was für das Gelingen einer erfolgreichen Verkehrswende notwendig ist.

difu.de/16867

kostenfrei für Difu-Zuwender

Fragen zur Bestellung:

Heidi Espei
+49 30 39001-253
vertrieb@difu.de

Eine Übersicht aller Difu-Publikationen finden Sie online:
difu.de/publikationen

Stadtforschung: aktuell und praxisnah

Das Deutsche Institut für Urbanistik ist das größte Stadtforschungsinstitut im deutschsprachigen Raum. Wir beraten die Kommunen bei allen Aufgaben, die sie heute und in Zukunft zu bewältigen haben. Unabhängig, sachlich und fundiert.

Wir sind ein zuverlässiger Partner der Kommunen – seit bald 50 Jahren

Gegründet wurde das Difu 1973 auf Initiative von Mitgliedsstädten des Deutschen Städtetages (DST). Das Difu ist eine gemeinnützige GmbH und hat Standorte in Berlin und Köln. Zuwender sind neben dem Bund und dem Land Berlin mehr als 100 Kommunen. Alleiniger Gesellschafter ist der Verein für Kommunalwissenschaften (VfK).

Wir beschäftigen uns mit dem gesamten kommunalen Themenspektrum

Von neuen Mobilitäts- und Wohnformen über kommunalen Klima- und Umweltschutz oder Konzepten zur Baulandentwicklung bis hin zur „Smart City". Bei unserer Forschung orientieren wir uns gezielt am Bedarf der Städte: Wir führen Planspiele und Gesetzesfolgenabschätzungen durch, betreiben Anwendungsforschung, evaluieren Programme und entwickeln qualifizierte Fortbildungsangebote sowie Arbeitshilfen für die kommunale Praxis.

Wir greifen die Zukunftsthemen der Kommunen frühzeitig auf

Unser Ziel ist es, den Städten neue Impulse für die Lösung anstehender Herausforderungen zu geben und mit innovativen Ideen zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beizutragen – durch Forschung, Fortbildung und Erfahrungsaustausch.

Wir führen unterschiedliche Perspektiven zusammen

Komplexe gesellschaftliche Probleme können wir nur gemeinsam lösen. Daher arbeiten wir eng mit unseren Partnerinnen und Partnern aus Politik, Zivilgesellschaft und Wirtschaft zusammen und beziehen ihre Expertise in den Forschungsprozess mit ein. Gemeinsam finden wir zukunftsfähige Lösungen für die Praxis.

Wir forschen interdisziplinär und vernetzt

Am Difu arbeiten Wissenschaftler*innen unterschiedlicher Fachrichtungen gemeinsam zu aktuellen kommunalen Fragestellungen. Ob Stadt- und Regionalplanung, Rechtswissenschaft, Geografie, Sozialwissenschaften, Ökonomie oder Umweltwissenschaften – wir beleuchten die Themen der Kommunen aus verschiedenen Blickwinkeln. Und wir sind hervorragend vernetzt. In den Städten und Gemeinden, der Wissenschaft und mit unseren Partnerinstitutionen im In- und Ausland.

Organisation

Institutsleitung

Prof. Dr. Carsten Kühl
Geschäftsführer, Wissenschaftlicher Direktor und Institutsleiter

Dipl.-Geogr. Luise Adrian
Kaufmännische Geschäftsführerin

Prof. Dr. Arno Bunzel
Prokurist, Stellvertretender Wissenschaftlicher Direktor und Institutsleiter sowie Leiter Bereich Stadtentwicklung, Recht, Soziales

Forschung, Wissenstransfer und Verwaltung

Forschungsbereich Stadtentwicklung, Recht und Soziales
Bereichsleitung: Prof. Dr. Arno Bunzel

Forschungsbereich Infrastruktur, Wirtschaft und Finanzen
Bereichsleitung: Dr. Jens Libbe

Forschungsbereich Mobilität
Bereichsleitung: Tilman Bracher (bis 30.06.2021)
Anne Klein-Hitpaß (ab 01.07.2021)

Forschungsbereich Umwelt
Bereichsleitung: Cornelia Rösler

Bereich Fortbildung
Bereichsleitung: Ulrike Wolf

Bereich Wissensmanagement
Bereichsleitung: Susanne Plagemann

Bereich Allgemeine Verwaltung
Kaufmännische Geschäftsführung: Luise Adrian

Eine Übersicht aller Mitarbeiter*innen finden Sie online:
difu.de/institut/menschen-am-difu

Das Difu 2021 in Zahlen

- 2 Standorte: Berlin und Köln
- 189 Mitarbeitende, darunter 32 Studierende
- 110 laufende Forschungsprojekte, davon 42 neu begonnen
- Wir forschen, bilden und vernetzen: knapp 2.800 Teilnehmer*innen bei unseren Difu-Seminaren und Difu-Dialogen
- Innovative Stadtforschung für mehr als 110 Zuwender mit einer Bevölkerung von rd. 25 Mio. Menschen
- Mehr als 26.000 Downloads der Difu-Publikationen
- Rund 7.450 Abonnements des Difu-Magazins „Berichte“
- Knapp 527.000 Seitenansichten auf difu.de und 199.000 Seitenaufrufe auf repository.difu.de
- Mehr als 8.200 Abonnent*innen des Difu-Newsletters
- Knapp 7.400 Follower auf Facebook und Twitter

Wissenschaftlicher Beirat

Der wissenschaftliche Beirat berät die Geschäftsführung und die Gesellschafterversammlung in fachlichen und strategischen Fragen. Der Beirat besteht aus 20 Mitgliedern. Ihm gehören Vertreterinnen und Vertreter aus der Wissenschaft, der Praxis, von unterschiedlichen Bundesministerien und vom Land Berlin an.

Vorsitzender

Professor em. Dr. Dr. h.c. Ulrich Battis
Emeritus der Juristischen Fakultät der Humboldt-Universität zu Berlin

Praxis

Prof. Dr. Martin Haag
Baubürgermeister, Stadt Freiburg im Breisgau, Dezernat Stadtentwicklung und Bauen, Tiefbau mit Verkehrsplanung, Stadtgrün und Gebäudemanagement

Thomas Kufen
Oberbürgermeister Stadt Essen

Hilmar von Lojewski
Beigeordneter Deutscher Städtetag, Leiter des Dezernats Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr

Mike Schubert
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam

Christian Specht
Erster Bürgermeister Stadt Mannheim, Dezernat I

N.N.

Wissenschaft

Prof. em. Dr. Dr. h.c. Ulrich Battis
Emeritus der Juristischen Fakultät der Humboldt-Universität zu Berlin

Prof. Dr. Regine Gerike
Technische Universität Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr

Prof. Dr. Sabine Kuhlmann
Universität Potsdam, Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Fakultät, Lehrstuhl für Politikwissenschaft, Verwaltung und Organisation

Prof. Dr. Thomas Lenk
Universität Leipzig, Institut für Öffentliche Finanzen und Public Management, Lehrstuhl für Finanzwissenschaft

Prof. Dr. Angela Million
Technische Universität Berlin, Fakultät VI Planen, Bauen, Umwelt

Prof. Dr. Guido Spars
Bergische Universität Wuppertal, Lehrstuhl Ökonomie des Planens und Bauens, Fachbereich Architektur, Kunst, Design

„Welch ein Vergnügen, mitzuwirken an Europas gewichtigstem Forschungsinstitut zur Förderung der kommunalen Praxis.“

Prof. em. Dr. Dr. h.c. Ulrich Battis, Vorsitzender des wissenschaftlichen Beirats

Bund und Land Berlin

Ministerialdirektor Dietmar Horn
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), Leiter der Abteilung G Umweltpolitik, Nachhaltigkeit

Ministerialdirigentin Dr. Susanne Lottermoser
Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI), Leiterin der Unterabteilung SW I Baupolitik, Stadtentwicklung

Ministerialdirigent Wolfgang Suhr
Bundesministerium der Finanzen, Leiter der Unterabteilung Finanzbeziehungen zu den Ländern und Gemeinden, Staats- und Verfassungsrecht

Harald Fuchs
Senatsverwaltung für Finanzen Berlin, Abteilung I - Vermögen und Beteiligungen I D, Leiter des Referats Liegenschaftspolitik

Thorsten Tonndorf
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Leiter des Referats Stadtentwicklungsplanung

Wissenschaftliche Mitarbeitende des Difu

Jan Abt
Forschungsbereich Stadtentwicklung, Recht und Soziales

Dr. Elke Bojarra-Becker
Forschungsbereich Umwelt

Ricarda Pätzold
Forschungsbereich Stadtentwicklung, Recht und Soziales

Ständige Gäste

Helmut Dedy
Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages

Verena Göppert
Ständige Stellvertreterin des Hauptgeschäftsführers und Beigeordnete, Deutscher Städtetag, Leiterin des Dezernats Finanzen

Mitglieder der Lenkungsrunde des Difu

Aachen
Amberg
Aschaffenburg
Augsburg

Bad Homburg
Bargteheide
Bautzen
Berlin
Bielefeld
Bocholt
Bochum
Bonn
Braunschweig
Bremen

Celle
Cottbus
Cuxhaven

Darmstadt
Dortmund
Dresden
Düsseldorf

Eisenach
Emmendingen
Erfurt
Erlangen
Essen
Esslingen

Falkensee
Flensburg
Forchheim
Frankfurt am Main
Freiburg
Friedrichshafen

Gelsenkirchen
Gießen
Gotha
Göttingen

Hamburg
Hamm
Hanau
Hannover
Heidelberg
Hennigsdorf
Herne
Hildesheim

Iserlohn
Jena

Karlsruhe
Kassel
Kiel
Koblenz
Köln
Konstanz
Krefeld

Lahr
Lampertheim
Landau
Landshut
Langenhagen
Leipzig
Lingen
Ludwigsburg
Ludwigshafen am Rhein
Lünen

Magdeburg
Mainz
Mannheim
Marburg
Minden
München
Münster

Neuss
Norderstedt
Nürnberg

Oberhausen
Offenbach am Main
Offenburg
Oldenburg

Passau
Plauen
Potsdam

Regensburg
Reutlingen
Rheine
Rüsselsheim

Saarbrücken
Schwanewede
Schweinfurt
Spelle
Stadtroda
Stendal
Stuttgart
Sulzbach-Rosenberg

Trier
Tübingen

Ulm
Unna

Weimar
Wiesbaden
Wismar
Wittenberg
Wolfsburg
Wuppertal

Österreichischer
Städtebund

Region Hannover

Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Regionalverband Großraum
Braunschweig

Regionalverband Ruhr

Regionalverband
Saarbrücken

Verband Region
Stuttgart

Herausgeber

Deutsches Institut für Urbanistik
Zimmerstraße 13–15
10969 Berlin

Telefon: +49 30 39001-0
Telefax: +49 30 39001-100

Internet: www.difu.de

Redaktion

Dr. Sinje Hörlin

Layout

Christina Bloedorn

Gestaltungskonzept

anschlaege.de

BLAUER ENGEL
DAS UMWELTZEICHEN
XQ4
www.blauer-engel.de/uz195
Dieses Druckerzeugnis wurde mit dem Blauen Engel ausgezeichnet.

Bildnachweise

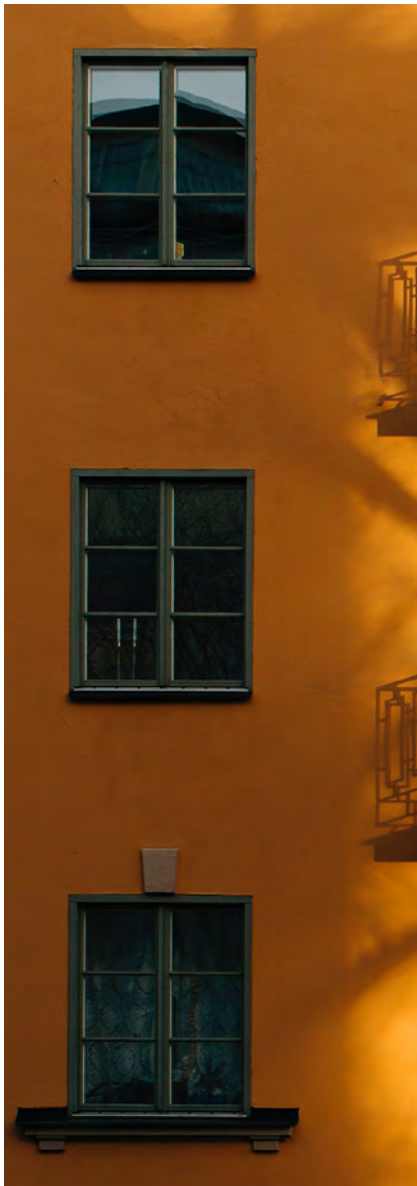
Cover: Jon Flobrant, Unsplash
S. 3/4: Bernd Dittrich, Unsplash
S. 15: Roberto Huczek, Unsplash
S. 16: Peter Broytman, QIMBY
S. 19: Ryoji Iwata, Unsplash
S. 21: Herbert Grambihler, Unsplash

Druck

oeding print GmbH, Braunschweig

Berlin, Februar 2022

Das Difu im Netz

www.facebook.com/difu.de
www.twitter.com/difu_d

Deutsches Institut
für Urbanistik