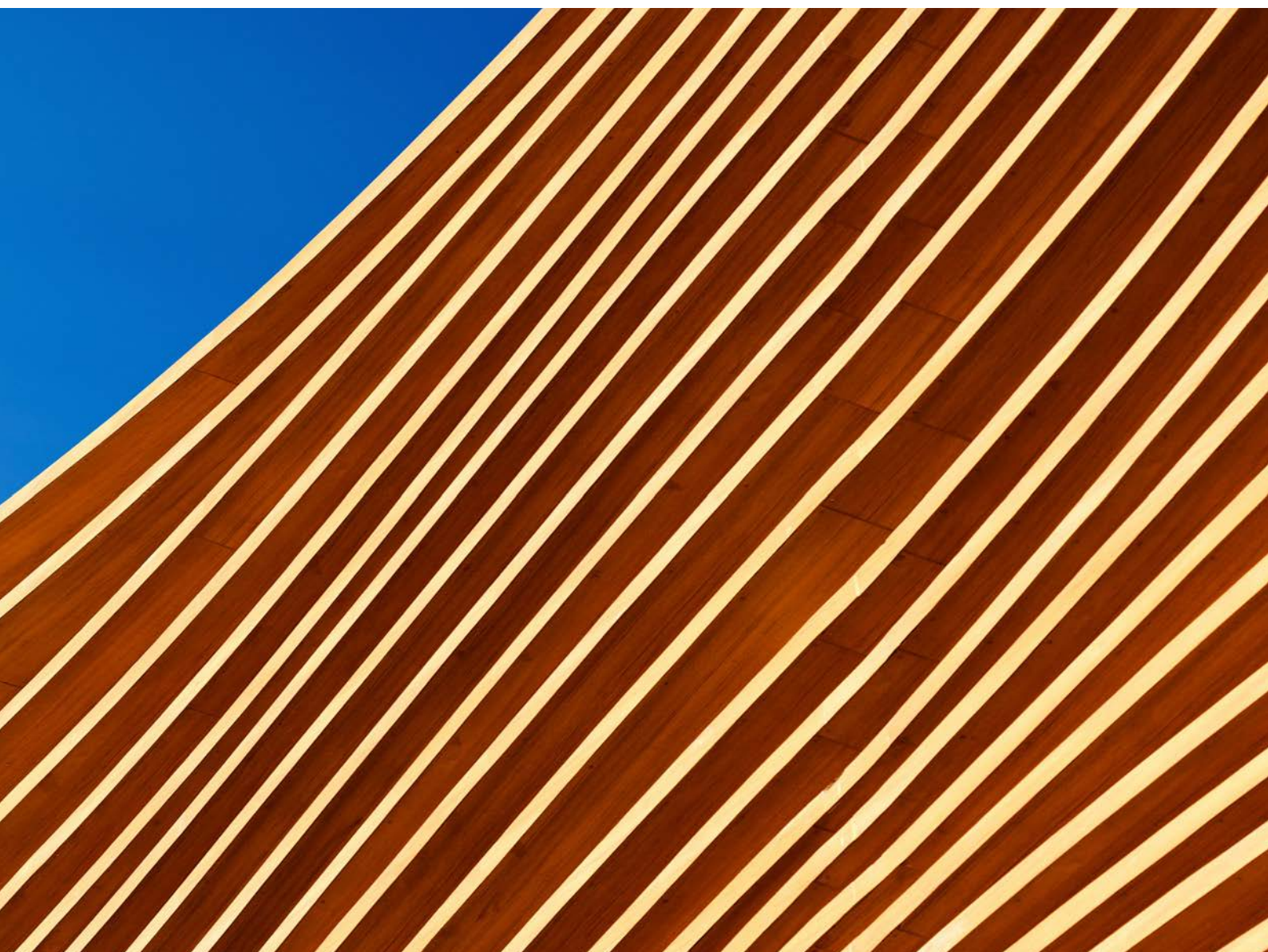




Deutsches Institut
für Urbanistik

20
25

Jahresrückblick





Liebe Leserin, lieber Leser,

das Jahr 2025 war für das Difu sehr erfolgreich. Unsere Arbeit wird nachgefragt, und bei der Einwerbung von Drittmitteln haben wir eine gute Marktposition. Mit unserem fachlichen Spektrum decken wir nahezu die gesamte kommunale Themenpalette ab. All dies stimmt uns optimistisch und zeigt, dass wir als Institut der deutschen Städte wahrgenommen und unsere Expertise geschätzt wird.

Und doch blicken wir auf das Jahr 2025 mit sehr gemischten Gefühlen zurück. Die geopolitischen Spannungen, Russlands hybride Angriffe auf Europa, wirtschaftliche Unsicherheiten und die spürbaren Klimaveränderungen sind Themen, die auch uns am Difu beschäftigen. Große Sorge bereitet uns die Situation der kommunalen Finanzen. Der Deutsche Städtetag hat sie als historisch und am Rande des Kollapses eingeordnet. Unsere eigenen empirischen Erhebungen zeigen, wie groß nicht nur der Investitionsstau ist, sondern wie enorm darüber hinaus der Investitionsbedarf ist, um die transformativen Herausforderungen der Zukunft zu bewältigen.

Dramatisch verändert haben sich auch die Grundlagen unseres Zusammenlebens. Die zunehmende gesellschaftliche Polarisierung und die Verbreitung von Fake News erschweren einen rationalen Diskurs sowie überparteiliches wissenschaftliches Arbeiten. Wenn Kernthemen des Difu wie Klimaschutz oder gesellschaftliche Integration in Kategorien ideologischer Lagerkämpfe beurteilt zu werden drohen, berührt das unsere Arbeit unmittelbar. Wir haben daher begonnen, uns mit dem veränderten gesellschaftlichen und politischen Klima auseinanderzusetzen – in Hinblick auf unsere Themen, methodischen Heran-

gehensweisen, Kommunikationsstrategien und den Schutz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Es geht uns um die Wahrung einer faktenbasierten Forschung, Fortbildung und Beratung zum Wohle der Kommunen.

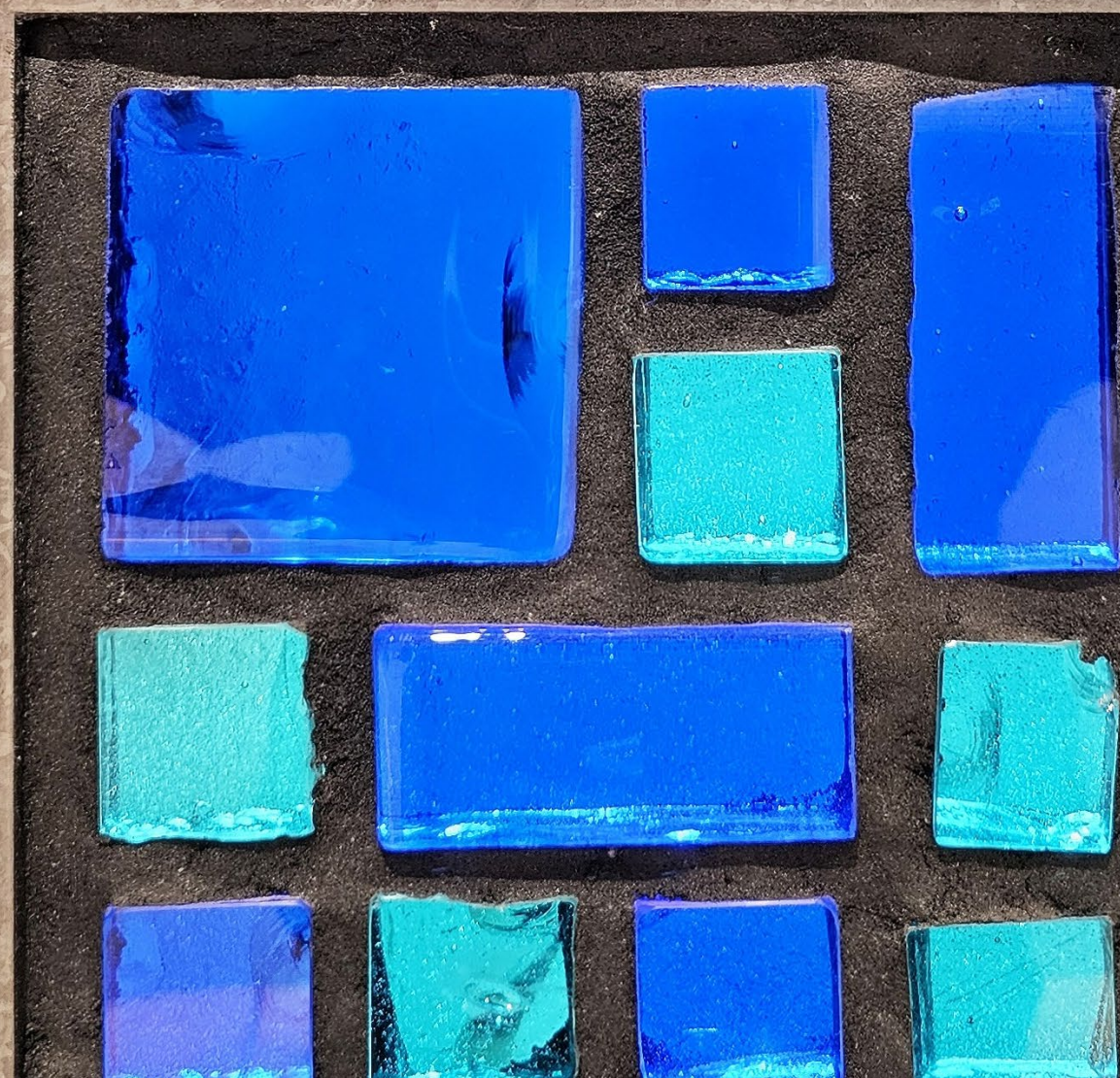
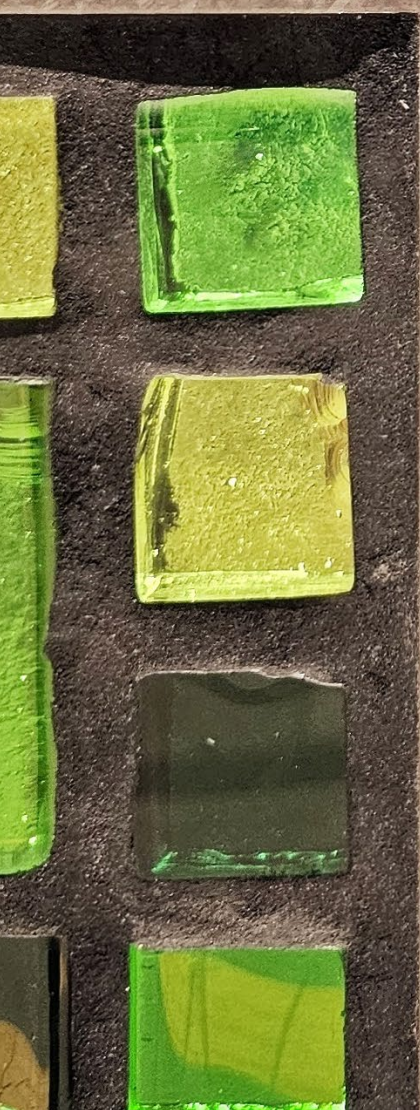
Nach sieben Jahren an der Spitze des Difu ist Prof. Dr. Carsten Kühl zum 1. August 2025 in den Ruhestand getreten. In Anwesenheit der Gesellschafter aus dem Verein für Kommunalwissenschaften, Vertreterinnen und Vertretern des Deutschen Städtetags sowie des wissenschaftlichen Beirats wurde er mit großem Applaus verabschiedet. Während seiner Amtszeit hat Carsten Kühl gemeinsam mit Luise Adrian als kaufmännische Geschäftsführerin wichtige Reformprozesse initiiert, die maßgeblich zur wirtschaftlichen Konsolidierung des Instituts beigetragen und die praxisnahe Forschung nachhaltig gestärkt haben. Seine offene und menschlich nahbare Art der Führung fand bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern große Anerkennung. Zum 1. Januar 2026 hat Prof. Dr. Jochen Monstadt die wissenschaftliche Leitung und Geschäftsführung des Difu übernommen. Wir heißen ihn im Institut herzlich willkommen und freuen uns auf den gemeinsamen Weg.

Mit dieser Publikation geben wir Ihnen einen Einblick in einen kleinen Teil unserer Arbeit. Treten Sie mit uns in Kontakt und lassen Sie uns gemeinsam die Herausforderungen der Zukunft meistern.

Bleiben Sie uns weiterhin verbunden!

Dr. Jens Libbe
Kommissarischer Institutsleiter





Jahresrückblick 2025

Unsere Forschungsarbeit deckt fast das gesamte kommunale Themenspektrum ab. Kommunikation und Vernetzung fördern die Entwicklung innovativer und nachhaltiger Lösungen für die Herausforderungen, die Kommunen bewältigen müssen. In diesem Heft präsentieren wir Ihnen eine kleine Auswahl unserer Aktivitäten des Jahres 2025.

Informationen zu allen Difu-Projekten und -Veranstaltungen sowie zu den jeweiligen Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern finden Sie unter www.difu.de. Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen!

Kommunalen Investitionsbedarf realistisch ermitteln

Kommunen stehen unter erheblichem Handlungsdruck bei der Erhaltung ihrer Infrastruktur. Jenseits umfragebasierter Schätzungen gibt es keine Daten zum Umfang des Investitionsbedarfs. Das Difu-Projektteam entwickelt nun eine neue Bewertungsmethode zur Kostenschätzung.

Die kommunale Infrastruktur bildet das Rückgrat der Daseinsvorsorge in Deutschland. Funktionsfähige Straßen und Brücken, moderne Schulen und Verwaltungsgebäude, Kultur- und Sportstätten sowie leistungsfähige Wasser- und Abwassernetze sind zentrale Voraussetzungen für Lebensqualität, wirtschaftliche Entwicklung und gesellschaftlichen Zusammenhalt. Seit Jahren gibt es Hinweise, dass ein erheblicher Teil dieser Infrastruktur sanierungsbedürftig ist. In vielen Gemeinden, Städten und Kreisen haben sich über längere Zeiträume Investitionsrückstände aufgebaut, die immer deutlicher sichtbar werden.

Wichtige Daten zum kommunalen Investitionsbedarf liefern derzeit vor allem Umfragen. Im Rahmen des Difu-Projekts „KfW-Kommunalpanel 2025“ wurde der Investitionsrückstand für Kommunen mit mehr als 2.000 Einwohnern zuletzt auf rund 216 Mrd. Euro hochgerechnet. Diese Summe steigt seit 2009 kontinuierlich an. Die ermittelten Daten basieren meist auf Schätzungen der Finanzverantwortlichen vor Ort. Darüber hinaus wäre es hilfreich, auch die Investitionstätigkeit ausgelagerter Einheiten mit einzubeziehen, um noch umfassendere und genauere Daten zum Investitionsbedarf ermitteln zu können. Hier setzt das Difu-Forschungsprojekt „Kommunale Investitionsbedarfe“ an. Ziel ist es, eine Bewertungsmethode zu entwickeln, mit der sich der Investitionsbedarf für zentrale kommunale Infrastrukturbereiche empirisch fundiert auf Basis

von Sachanlagedaten und amtlicher Statistik ermitteln und hochrechnen lässt. Das Projekt wird in Kooperation mit dem Düsseldorfer Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) durchgeführt, hat eine Projektdauer von zwei Jahren und startete Anfang 2025.

Der Handlungsdruck ist erheblich. Über Jahre aufgeschobene Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen führen vielerorts dazu, dass die Qualität der Infrastruktur gelitten hat. Aufgrund angespannter Haushalte werden notwendige Grundsanierungen vertagt, während gleichzeitig die laufenden Instandhaltungskosten steigen. Hinzu kommen neue Anforderungen: Klimaanpassung, Digitalisierung, der Ausbau von Bildungs- und Betreuungsangeboten sowie veränderte Mobilitätsbedürfnisse erhöhen den Investitionsbedarf zusätzlich. Diese Herausforderungen treffen auf eine angespannte finanzielle Lage vieler Kommunen sowie auf Engpässe bei Personal-, Planungs- und Baukapazitäten.

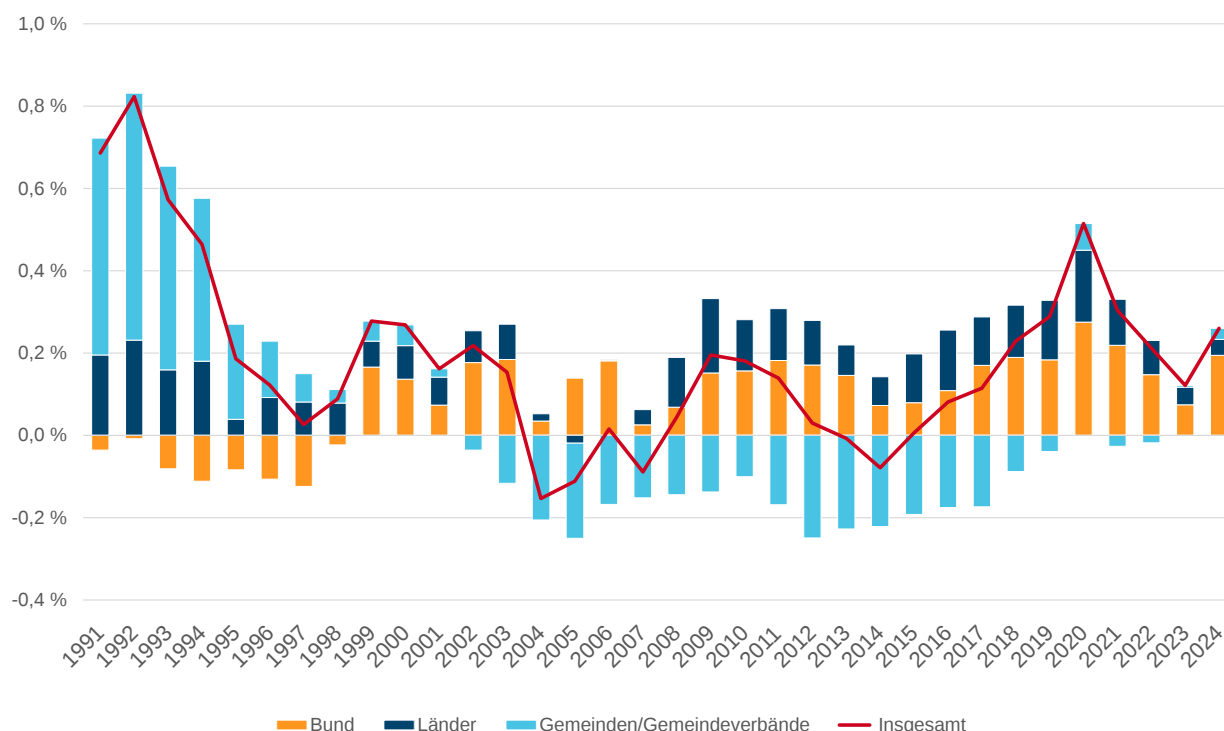
Eine besondere Schwierigkeit bei der Erfassung des kommunalen Investitionsbedarfs besteht darin, dass ein erheblicher Teil der Infrastruktur nicht im Kernhaushalt, sondern bei ausgegliederten Einheiten wie Eigenbetrieben, kommunalen Unternehmen oder Zweckverbänden verwaltet wird. Dieser spielt insbesondere in Bereichen wie Abfallwirtschaft, Wasserver- und Abwasserentsorgung, Energieversorgung oder öffentlichem Nahverkehr eine zentrale Rolle. In bisherigen

Erhebungen werden diese Strukturen häufig nur unzureichend berücksichtigt, sodass ein vollständiges Bild der kommunalen Infrastruktur und ihres Investitionsbedarfs bislang fehlt.

Das Projektteam will daher möglichst viele kommunale Bereiche, in denen Infrastrukturkosten und -investitionen verwaltet oder ermittelt werden, in die Berechnung des Infrastrukturbedarfs einbeziehen. Für ausgewählte Infrastrukturbereiche – etwa Straßen oder Schulen – werden belastbare Hochrechnungen des Investitionsbedarfs entwickelt. Grundlage hierfür bilden die standardisierten Daten aus dem kommunalen Rechnungswesen. Sie sollen systematisch ausgewertet und – sofern möglich – mit amtlichen Statistikdaten verknüpft werden. Ergänzend führen die Difu-Mitarbeiter:innen quantitative und qualitative Befragungen durch, um Datenlücken zu schließen und Kontextinformationen zu gewinnen. In Workshops mit Expert:innen aus Kommunalverwaltung, Wissenschaft und Praxis werden die gewonnenen Annahmen validiert, Zwischenergebnisse diskutiert und die methodische Herangehensweise weiterentwickelt. Im Herbst 2025 wurden erste Interviews geführt und im Januar 2026 debattieren in den Räumen des Difu in Berlin rund 25 Expert:innen aus Forschung und Praxis über erste Zwischenergebnisse. Für das Jahr 2026 ist weiterhin geplant, im Rahmen einer Befragung relevante doppische Bilanzkennzahlen von einer größeren Gruppe von Kommunen zu ermitteln

Nettoinvestitionsquote der staatlichen Ebenen

Relativ zum Bruttoinlandsprodukt in Prozent (Daten: VGR)



Die negative Nettoinvestitionsquote der Gemeinden von 2002 bis 2019 deutet auf den Verschleiß der kommunalen Infrastruktur hin. Eigene Grafik, Daten: Destatis (VGR).

und darauf aufbauend den Investitionsbedarf zu errechnen. Parallel dazu wird mithilfe einer analytischen Herangehensweise auf Basis von vorhandenem Wissen zur Qualität des baulichen Bestands von Schulen und Straßen sowie der künftigen Bedarfsentwicklung eine Schätzung vorgenommen. Ergänzt wird dies durch die Nutzung der amtlichen Rechnungs- und Finanzstatistik. Auf diese Weise soll am Ende ein valides Bild kommunaler Investitionsbedarfe entstehen.

Im Fokus des Projekts steht dabei nicht nur der aktuell bestehende Sanierungsbedarf. Ebenso berücksichtigt wird der sich aus langfristigen Transformationsprozessen ergebende zukünftige Investitionsbedarf. Die sozial-ökologische Transformation stellt Kommunen vor grundlegende Herausforderungen, etwa im Bereich der Energie- und Wärmewende, der Klimaanpassung oder

der nachhaltigen Mobilität. Exemplarisch untersucht das Projektteam daher ausgewählte Transformationsfelder, um aufzuzeigen, wie sich zusätzliche Investitionserfordernisse systematisch erfassen und bewerten lassen.

Mit der Entwicklung einer transparenten und nachvollziehbaren Bewertungsmethode leisten die Projektergebnisse einen wichtigen Beitrag zur Versachlichung der Debatte über den kommunalen Investitionsbedarf. Belastbare Daten sind eine zentrale Voraussetzung für eine realistische Finanzplanung, für die Priorisierung von Maßnahmen sowie für eine zielgerichtete Ausgestaltung von Förderprogrammen. Nicht zuletzt können sie dazu beitragen, die Bedeutung kommunaler Infrastrukturinvestitionen für wirtschaftliche Stabilität, Klimaschutz und gesellschaftliche Teilhabe stärker sichtbar zu machen.

➔ www.difu.de/19158

➔ www.difu.de/19281

➔ www.difu.de/12231



● Dr. Christian Raffer
+49 30 39001-198
raffer@difu.de

Klimaschutz im Wohngebäudesektor sozialverträglich gestalten

Welche Handlungsspielräume haben Kommunen, wo entstehen Zielkonflikte zwischen Energiewende und Mietkosten, welche Strategien helfen, Klimaschutz und bezahlbares Wohnen zu verbinden?

Difu: Wie kann der Wohnungsbestand saniert werden und zugleich für Betroffene bezahlbar bleiben?

Björn Weber: Das Difu-Forschungsprojekt untersucht, wie Wohngebäude im Sinne des Klimaschutzes und zugleich sozialverträglich angepasst werden können. Der Wohngebäudebestand spielt für die Erreichung der Klimaneutralität eine zentrale Rolle, da dort große Potenziale zur Energieeinsparung bestehen. Sowohl die Notwendigkeit der energetischen Sanierung und der Wärmewende als auch die Herausforderungen des bezahlbaren Wohnens sind keine grundsätzlich neuen Themen. Solche Aufgaben müssen fast immer von den Kommunen als erstes umgesetzt werden. Sie sind Vorbild, müssen Prozesse etablieren, überzeugen, moderieren und auch finanzieren. Im Difu-Projekt konzentrieren wir uns auf die kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten und fragen, wie Kommunen das konzeptionell und integrativ angehen können – eine solche Perspektive ist in der Forschung häufig unterrepräsentiert.

Difu: Warum betrachten Sie das Thema aus Sicht der Kommunen?

Ricarda Pätzold: Der Zielkonflikt besteht aus meiner Sicht darin, dass die Kosten des Wohnens nicht weiter in die Höhe getrieben werden sollten, gleichzeitig aber klar ist, dass sowohl der energetische Umbau von Gebäu-

den als auch die Wärmewende nicht zum Nulltarif zu haben sind. Die Kosten des Umbaus des Gebäudebestands sind erheblich. In den vermieten Beständen werden diese teilweise auf die Miete umgelegt. Besonders in den Agglomerationsräumen gibt es hier nur wenig „Luft nach oben“: In den zurückliegenden Jahren sind dort die Mieten ohnehin erheblich gestiegen. Das kann zur Wohnkostenüberlastung von Haushalten mit geringeren Einkommen führen, deren Budget gleichzeitig durch die Energiepreissteigerungen belastet wird.

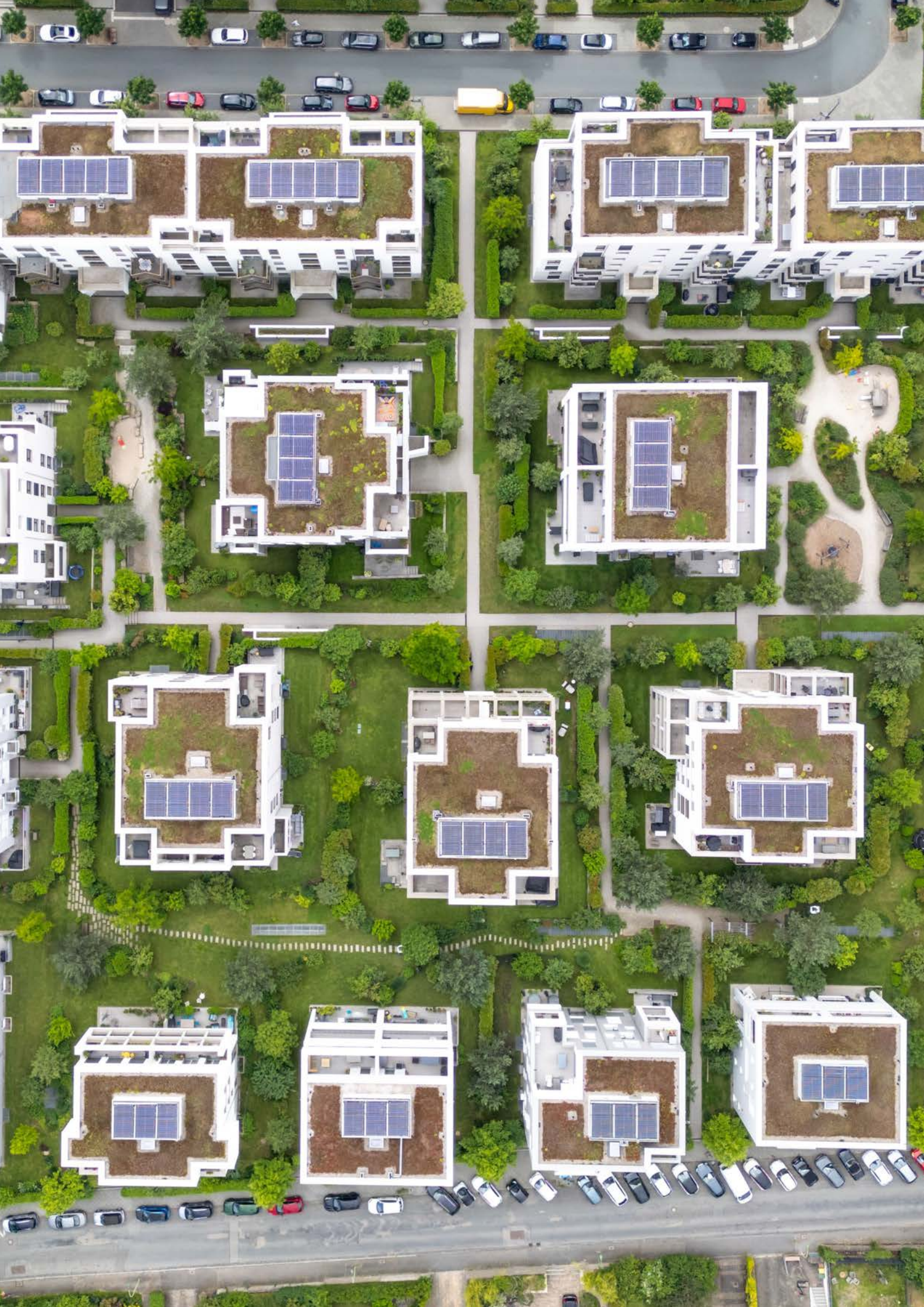
Björn Weber: Es existiert eine wohnungspolitische Zielstellung, die darin besteht, die Wohnraumversorgung sicherzustellen und ein ausreichendes, bezahlbares Wohnraumangebot zu erhalten bzw. zu schaffen. Demgegenüber steht die energie- und klimapolitische Zielsetzung, die darauf abzielt, den Wohngebäudebestand zu sanieren. Kommunen müssen beide Ziele, die auf den ersten Blick im Widerspruch stehen, verfolgen. Diesen Konflikt gilt es aufzulösen.

Difu: Warum wird die Notwendigkeit der Integration beider Ziele erst jetzt deutlich? Kann es daran liegen, dass der Klimaschutz noch ein vergleichsweise junges Thema ist? In einer Reihe von Klimaschutzkonzepten wird durchaus darauf hingewiesen, dass die Maßnahmen sozialverträglich gestaltet werden sollen – allerdings werden

daraus meist keine systematischen Schlüsse gezogen.

Björn Weber: Das lässt sich zum Beispiel auf die institutionellen Strukturen kommunaler Verwaltungen zurückführen. Kommunales Handeln ist entlang klar abgegrenzter Ressortzuschnitte organisiert. Dementsprechend stehen zunächst die ressorteigenen Zuständigkeiten und Aufträge im Fokus. Klimaschutzkonzepte werden daher zunächst aus der fachlichen Perspektive des federführenden Ressorts entwickelt. Es erfolgt dann im weiteren Verlauf eine verwaltungsübergreifende Abstimmung, in der die Konflikte zwischen klima- und wohnungspolitischen Zielen auch erkannt und häufig in den Konzepten adressiert werden. Die fehlende Integration ist damit weniger Ausdruck mangelnden Problembewusstseins als vielmehr Ergebnis institutioneller Rahmenbedingungen und begrenzter Steuerungskapazitäten. Gleichzeitig hat die Bedeutung der sozialverträglichen Ausgestaltung der energetischen Sanierung tatsächlich an Bedeutung gewonnen.

Ricarda Pätzold: Die Wohnungsverorgungs- oder wohnungspolitischen Konzepte unterscheiden sich von Stadt zu Stadt. Je umfassender sie angelegt sind, desto stärker rückt auch die Aufgabe in den Fokus, Sanierung und Modernisierung des Wohnungsbestands voranzutreiben. Allerdings wird in Leitbildern betont,





dass Wohnraum zugleich bezahlbar und energieeffizient sein soll. Klimaschutz und soziale Ziele werden parallel genannt ohne eine systematische, zahlenbasierte Darstellung der Folgen lokaler Klimaschutzstrategien für die Mietentwicklung. Stattdessen dominieren qualitative Beschreibungen und Verweise auf Förderinstrumente.

Die Sensibilität dafür, wie stark Mieter:innen zusätzlich belastet werden können, hat jedoch deutlich zugenommen. Das ist auch ein Argumentationsstrang in der insgesamt kritischen Reaktion der Wohnungswirtschaft auf den Beschluss der Klimaziele für den Gebäudesektor, insbesondere zur Frage, wie und bis wann Klimaneutralität erreicht werden kann. Die Wohnungswirtschaft warnt vor einer „Überforderung durch Tempo“: Sanierungsraten, Austauschfristen und technische Anforderungen müssten an Kapazitäten von Bauwirtschaft, Handwerk und Unternehmen angepasst werden. Gleichzeitig stellt sich die Frage, wie die Investitionsbereitschaft der Eigentümer:innen für Sanierungsmaßnahmen gestärkt werden kann, denn angesichts der allgemeinen Haushaltslage ist kaum eine signifikante Ausweitung öffent-

licher Unterstützungsleistungen zu erwarten.

Difu: Welche Zielgruppen stehen im Fokus? Geht es ausschließlich um Transferleistungsempfänger:innen?

Björn Weber: Es geht um die Haushalte mit geringeren Einkommen. Darunter fallen auch die Transferleistungsempfänger:innen. Betroffen sind aber insbesondere auch Alleinerziehende, Auszubildende mit geringen Einkünften oder Studierende sowie ältere Menschen mit niedrigen Renten.

Ricarda Pätzold: Der Begriff „Sozialverträglichkeit“ wird unterschiedlich verstanden und wird im wohnungspolitischen Kontext häufig sehr allgemein verwendet, etwa im Sinne von „Wohnraum für alle“. Man kommt jedoch nicht um eine Zielgruppenperspektive herum. Der Fokus sollte sogar besonders auf den von Björn Weber genannten Gruppen liegen. Denn beim Bezug von Transferleistungen werden Wohn- und Betriebskosten vom Staat übernommen, sodass bei dieser Betrachtung wieder der öffentliche Haushalt im Zentrum steht. Gleichzeitig betonen die Kommunen, dass die Sozialleistungen eine

Ursache für die schwierige Lage ihrer Haushalte sind.

Difu: Welche Rolle spielt in dem Zusammenhang die Wärmeplanung? Kann der Wärmeplan die Themen zusammenführen?

Björn Weber: Der Anspruch, ein Wärmeplan könne sowohl Sozialverträglichkeit als auch das Gelingen der Energiewende vollständig integrieren, überfordert diesen Plan möglicherweise. Die ursprüngliche Zielstellung bestand darin, die Wärmeversorgung zu dekarbonisieren. Konkret ging es darum, alternative Lösungen zu alten Öl- und Gasheizungen zu entwickeln, um die Wärmeversorgung klimaneutral über erneuerbare Energien oder Abwärme sicherzustellen. Aber auch bei der Erstellung der Pläne zeigt sich, dass die sozialen Aspekte berücksichtigt werden müssen. Inzwischen gibt es erste Wärmepläne, die die Wärmeversorgung auf der Quartiersebene mit den Einkommensstrukturen zusammen abbilden.

Ricarda Pätzold: Die Wärmepläne nehmen die Raumstrukturen in den Blick, was auch für die energetische Gebäudesanierung wichtig ist. Es

geht dabei letztlich um eine gewisse Quartierslogik: Wo fängt man an? Wie wahrscheinlich ist es, dass Eigentümer:innen Sanierungen umsetzen? Welche weiteren Beratungs- oder Unterstützungsangebote bestehen? Kommunales Handeln muss auch nach solchen Erfolgswahrscheinlichkeiten strukturiert werden. Die Überlagerung von Gebäude- und Eigentumsstruktur und Wärmeversorgung eignet sich gut, um kommunale Aktivitäten zu priorisieren.

Difu: Wie sieht die methodische Vorgehensweise in Ihrem Forschungsprojekt aus?

Ricarda Pätzold: Eine zentrale Zielstellung des Projekts war es, die bestehenden Lücke zwischen Klimaschutz- und Wohnungsdiskussion zu vermessen. In welchem Maße werden soziale Aspekte bei der Wohngebäudesanierung betrachtet und umgekehrt, wie werden Klimafragen in wohnungspolitischen Debatten berücksichtigt? Unser Befund zeigt, dass hier eine zentrale Herausforderung besteht.

Damit stellt sich die Frage, wie diese Defizite überwunden werden können. Dazu haben wir exemplarisch Kom-

munen untersucht, die über drei Arten von Konzepten verfügen: eine Klimaschutzstrategie, einen Wärmeplan sowie ein Konzept zum Thema Wohnen. Ziel war es, zunächst die inhaltlichen Bezüge zwischen diesen Dokumenten zu identifizieren.

Björn Weber: In ergänzenden Gesprächen mit kommunalen Akteuren wird der Frage nachgegangen, was letztlich tatsächlich umgesetzt wird und wie das geschieht? Es existieren bereits Konzepte, um die unterschiedlichen Ziele von Klima- und Wohnungspolitik in Einklang zu bringen, etwa durch Klimafonds, kostenlose Beratungsangebote für einkommensschwache Haushalte oder die Einrichtung eines Klimarats, der die verschiedenen sozialen Gruppen der Stadtgesellschaft abbildet.

Difu: Wie geht es jetzt mit Ihrem Projekt weiter?

Ricarda Pätzold: Die Gespräche mit den Kommunen werden zusammen mit den Resultaten aus der Analyse von Strategien und Konzepten ausgewertet. Die Ergebnisse münden in Handlungsempfehlungen für Kommunen, die 2026 als Difu-Policy Paper veröffentlicht werden.

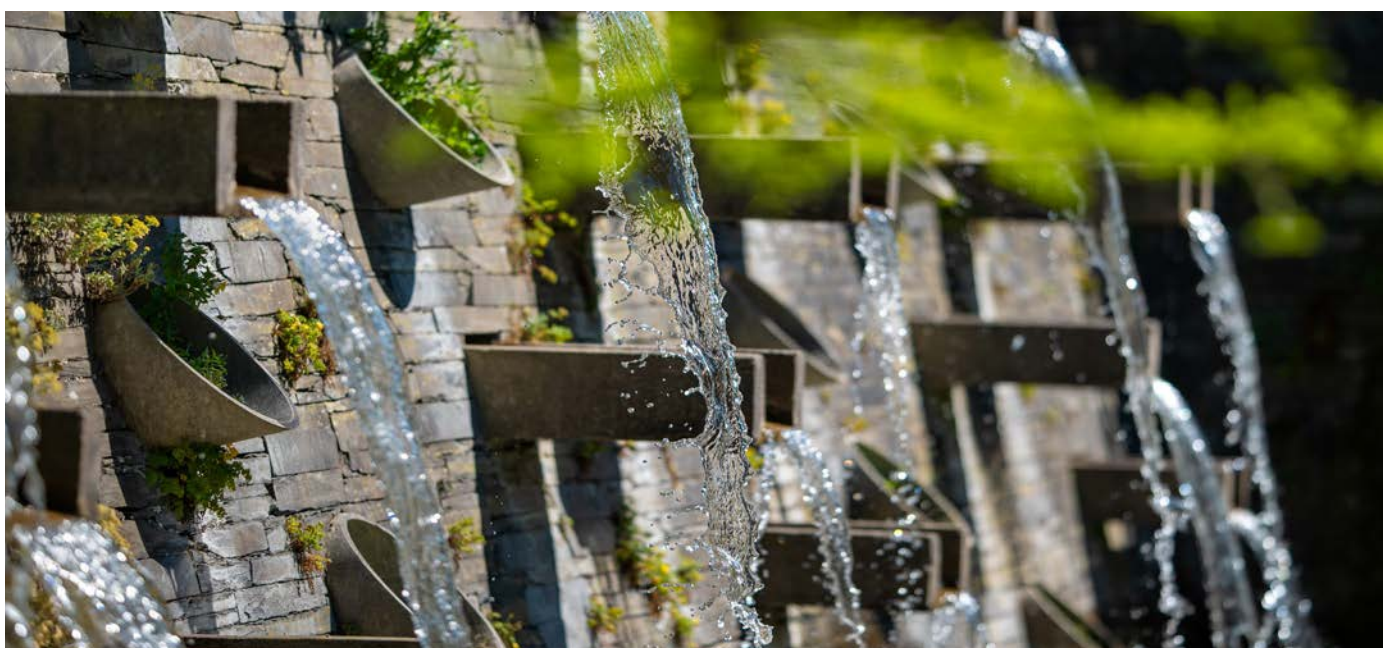
www.difu.de/19161



• Dipl.-Ing. Ricarda Pätzold
+49 30 39001-190
paetzold@difu.de



• Dipl.-Geogr. Björn Weber
+49 221 340308-10
bweber@difu.de





Sandra Wagner-Endres

Kreislaufstadt: Kommunen zeigen, wie Wandel geht

In Städten wird ein Großteil der natürlichen Ressourcen verbraucht und erhebliche Abfallmengen und Treibhausgasemissionen verursacht. Zugleich sind sie Orte von Innovation und gesellschaftlicher Aushandlung, an denen sich entscheidet, ob die Transformation zur Kreislaufwirtschaft gelingt.

Der Umgang mit den natürlichen Ressourcen sowie die Vermeidung von Abfällen und schädlichen Emissionen beeinflussen, wie nachhaltig, resilient und lebenswert Städte sind. „Zirkuläre Städte“ etablieren Formen des Wirtschaftens, die Ressourcen schonen, lokale Wertschöpfung stärken und soziale Teilhabe fördern. Vielerorts – auch international – werden nachhaltige Wertschöpfungsketten verfolgt, jedoch bleiben viele kommunale Einzelinitiativen und Modellvorhaben isoliert, entfalten nur begrenzte Wirkung oder verlieren nach ihrem Abschluss an Dynamik. Häufig brechen dann die neu aufgebauten Netzwerke weg, und gewonnene Erkenntnisse werden nicht systematisch weitergeführt. Um langfristige Wirkung zu erzielen, sollten Maßnahmen der Kreislaufwirtschaft daher in eine stadtweite Strategie eingebettet werden.

Das Difu hat mit 25 Verbundpartnern – darunter 23 Städte und eine Region – das Projekt „Kreislaufstadt“ durchgeführt und Kommunen bei der strategischen und praktischen Gestaltung einer ganzheitlichen Kreislaufwirtschaft unterstützt. Alle Bereiche, in denen Maßnahmen der Kreislaufwirtschaft etabliert werden, sollten dabei vernetzt werden. So können Synergien genutzt, Zielkonflikte frühzeitig erkannt und Rebound-Effekte – also Ressourceneinsparungen, die an anderer Stelle durch Mehrverbräuche verloren gehen – vermieden werden.

Während unserer Projektarbeit wurde deutlich, dass Städte und Regionen sehr unterschiedliche Ausgangsbedingungen haben und entsprechend vielfältige Wege in die Kreislaufwirtschaft einschlagen können. Gemeinsam mit den Verbundpartnern haben wir daher herausgearbeitet, wie Kommunen von ersten Pilotvorhaben zu ganz-

heitlichen Strategien gelangen, und wie zirkuläres Wirtschaften im Leitbild einer nachhaltigen Stadtentwicklung verankert werden kann. Ergebnis unsers Projekts „Kreislaufstadt“ ist ein praxisorientiertes Modell zur Entwicklung kommunaler und regionaler Kreislaufwirtschaftsstrategien mit Roadmap, konkreten Tools und zahlreichen Beispielen deutscher und europäischer Städte.

Eine grundsätzliche Orientierung bei der Entwicklung kommunaler Kreislaufwirtschaftsziele und -strategien bieten die sogenannten R-Strategien (Refuse, Rethink, Reduce, Reuse, Repair, Refurbish, Remanufacture, Recycle etc.). Sie strukturieren den Grad der Werterhaltung und helfen, Ziele und Maßnahmen nach Zirkularitätsniveau zu priorisieren. Besonders im Fokus stehen Handlungsfelder mit hohem Ressourcenverbrauch und starkem kommunalen Einfluss: der Bau- und Gebäudebereich, Lebensmittel und Ernährung, Verpackungen und Kunststoffe sowie Textilien, häufig ergänzt um öffentliche Beschaffung und kommunale Infrastruktur.

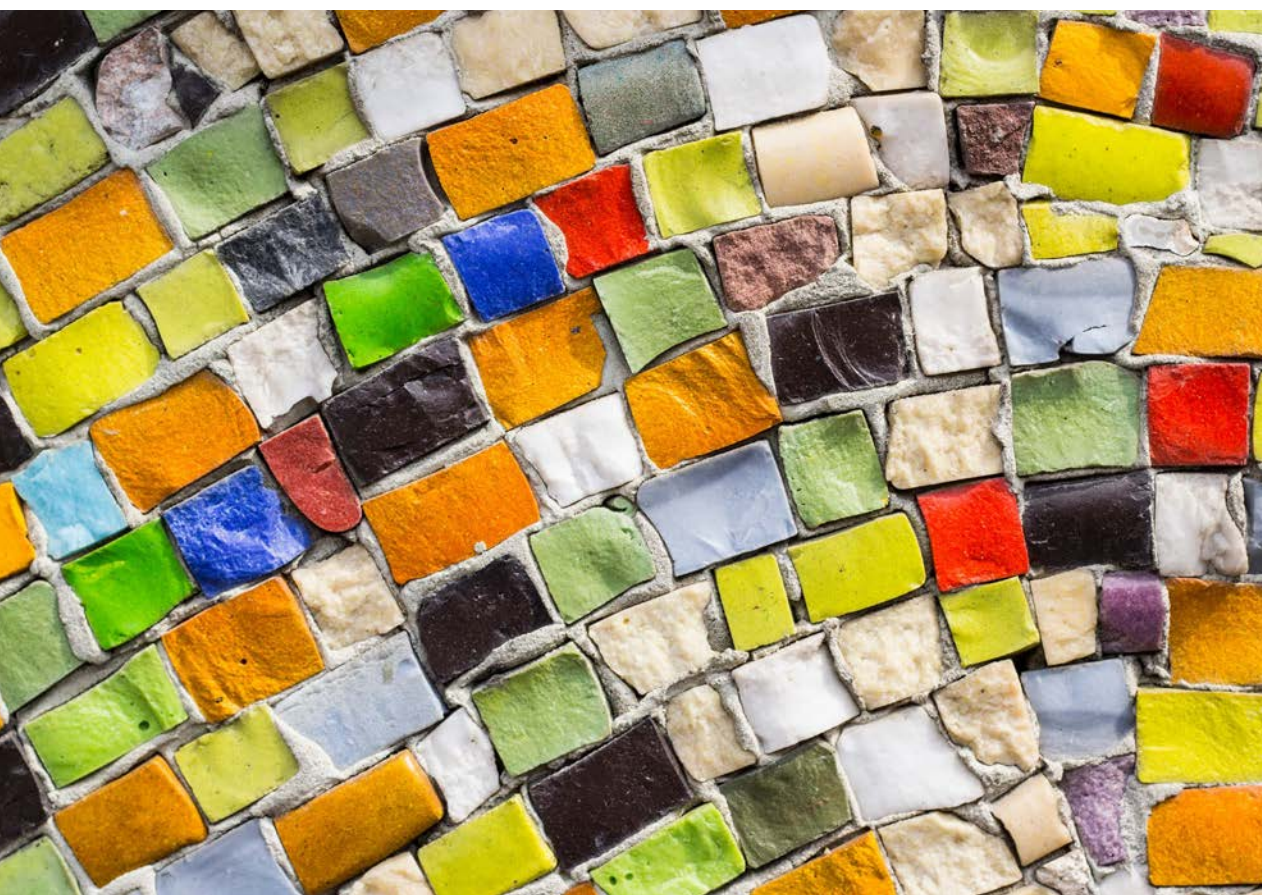
Im Bausektor können Kommunen zum Beispiel über Liegenschaftspolitik, Bauleitplanung und eigene Hochbaumaßnahmen zirkuläres Planen und Bauen etablieren – etwa durch Rückbaukonzepte, Materialpässe, Urban-Mining-Ansätze und Vorgaben zur Nutzung von Sekundärbaustoffen. Im Ernährungsbereich lassen sich beispielsweise bei der Gemeinschaftsverpflegung in kommunalem Einflussbereich (Kita- und Schulversorgung etc.) Standards setzen: von der regional-saisonalen Beschaffung über die Vermeidung von Lebensmittelverlusten bis zur Förderung lokaler Wertschöpfungsketten. Bei Verpackungen und Kunststoffen setzen kommunale Verpackungssteuern, Mehrwegvorgaben für Veranstaltungen

oder die gezielte Unterstützung von Mehrwegsystemen Rahmenbedingungen zum ressourcenschonenden Wirtschaften. Im Textilbereich kann der Aufbau geeigneter Sammel-, Sortier- und Wiederverwendungsstrukturen ökologische Effekte mit sozialen Mehrwerten verbinden.

In den Diskussionen und Workshops mit den Verbundpartnern wurden zentrale Umsetzungshürden deutlich: Sektorale Zuständigkeiten und „Silo-Denken“ erschweren eine integrierte Bearbeitung, weshalb viele Kommunen Koordinationsstellen oder Circular-Economy-Manager:innen zur Sicherung ämterübergreifender Zusammenarbeit aufbauen. Personelle und finanzielle Engpässe hemmen die Entwicklung umfassender Strategien; insbesondere kleinere und mittlere Kommunen verfügen oft nicht über ausreichende Ressourcen für Datenerhebung, Monitoring und Beteiligung. Hinzu kommen rechtliche Unsicherheiten, etwa bei Sekundärbaustoffen, Wiederverwendungszentren oder zirkulärer Beschaffung, sowie unzureichend operationalisierte Vorgaben im Abfall-, Bau- und Vergaberecht.

Trotz dieser Herausforderungen ist es in vielen Verbundkommunen bereits gelungen, das Thema strategisch anzugehen und zentrale Erkenntnisse des Projekts zu nutzen:

- Karlsruhe arbeitet an einer eigenen Kreislaufwirtschaftsstrategie. In einer Kooperation der Stadt mit dem Netzwerk Circular Black Forest wird erprobt, wie regionale Wertschöpfungsketten und interkommunale Partnerschaften zirkuläre Ansätze in Wirtschaft und Verwaltung voranbringen können.
- Hamburg entwickelt eine umfassende Kreislaufwirtschaftsstrategie und lässt vom Difu ein Indikatoren- und Monitoringsystem erarbeiten, das Fortschritte messbar macht und die Wirksamkeit von Maßnahmen systematisch bewertet.
- „Nürnberg zirkulär“ integriert die Kreislaufwirtschaft als Querschnittsaufgabe in zentrale kommunale Handlungsfelder, wie Bauen, Beschaffung, Konsum und Abfall.
- In Berlin befindet sich eine Kreislaufwirtschaftsstrategie in Erarbeitung, die an bestehende Klima-, Zero Waste- und Nachhaltigkeitsziele anschließen und die Vielfalt der städtischen Akteure einbinden soll.
- Leipzig wiederum hat eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe über alle Ressorts hinweg eingerichtet, um Zuständigkeiten zu bündeln, Schnittstellen zu klären und zirkuläre Ansätze in Fachplanungen und Verwaltungsroutinen zu verankern.
- Die Stadt Bottrop formuliert mit dem strategischen Positionierungspapier „Kreislaufstadt Bottrop 2045“ einen langfristigen Zielhorizont,



der kommunale Aktivitäten bündelt und Kreislaufwirtschaft als langfristige Transformationsaufgabe definiert.

Die guten Beispiele zeigen, dass Kreislaufwirtschaft strategisch verankert werden kann, wenn sie politisch gestützt, organisatorisch hinterlegt und mit klaren Zielbildern, Zuständigkeiten und Monitoringsystemen unterlegt wird – unabhängig davon, ob eine Kommune über eine klassische Strategie, ein Grundsatzpapier oder ein sektorübergreifendes Arbeitsgremium vorgeht.

Kreislaufwirtschaft muss dabei von lokalen Allianzen aus Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft getragen werden. Den nationalen Rahmen dafür hat die Bundesregierung 2024 mit der Nationalen Kreislaufwirtschaftsstrategie (NKWS) geschaffen. Deren Umsetzung sowie entsprechende Länderprogramme sollten nun verbindliche Ziele festlegen, Anreize schaffen und Ressourcen bereitstellen. Dazu gehören zum Beispiel Anregungen und Vorgaben für Beschaffung und Baupraxis, für Verpackung und Recycling oder für Materialkennzeichnung und Wertstoffbehandlung. Die kommenden Jahre werden darüber entscheiden, ob Kreislaufwirtschaft zu einem verbindlichen Leitbild kommunaler Entwicklung heranwachsen kann – flankiert durch Bundes- und Länderprogramme.

Zirkularität ist eine politische Gestaltungsaufgabe, die neue Wertschöpfung, soziale Teilhabe und Resilienz vor Ort ermöglicht. Sie kann zum zentralen Baustein einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Gesellschaft werden.

➔ www.difu.de/17768

➔ www.difu.de/19175

➔ www.difu.de/19255



● Dipl.-Ing. Sandra Wagner-Endres
+49 30 39001-154
wagner-endres@difu.de



Dr. Lisa Ruhrort, Dr. Alexandra Bensler, Victoria Reichow

Urbane Mobilität für alle: bezahlbar und umweltfreundlich

Klimaschutzmaßnahmen können Preisveränderungen bewirken, die besonders Menschen mit geringem Einkommen belasten. Die Difu-Wissenschaftlerinnen Lisa Ruhrort, Victoria Reichow und Alexandra Bensler sprechen im Interview darüber, welche Funktion der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) für eine sozial ausgewogene Mobilitätsentwicklung in Großstädten heute bereits erfüllt – und welche Hürden (noch) bestehen.

Difu: Wo liegt aus Ihrer Sicht die Verbindung zwischen Klimaschutz und sozialem Ausgleich?

Lisa Ruhrort: Viele Kommunen wollen effektiv klimafreundliche Mobilität fördern. Dazu müssen kommunale Instrumente, wie etwa ein guter ÖPNV, mit nationalen und internationalen Instrumenten zusammenspielen. Gleichzeitig zeigt sich, dass die gesellschaftliche Akzeptanz für Klimaschutzmaßnahmen keine Selbstverständlichkeit ist.

Gerade preisliche Maßnahmen wie die geplante Einführung des europäischen Emissionshandelsystems können zu steigenden Kosten auch im öffentlichen Nahverkehr führen. In der Bevölkerung kann das zur Wahrnehmung führen, dass insbesondere Haushalte mit wenig finanziellem Spielraum oder die „hart arbeitende Mitte“ überproportional belastet werden. Bei wachsender sozialer Ungleichheit und zugleich steigenden Lebenshaltungskosten wird es dann schwierig, eine breite Akzeptanz für den Klimaschutz zu sichern. Erfahrungen aus Deutschland und anderen Ländern zeigen, dass solche Wahrnehmungen politisch leicht instrumentalisiert werden können.

Aus unserer Sicht wird daher deutlich: Die gesellschaftliche Akzeptanz von Klimaschutzinstrumenten hängt insbesondere für Menschen mit niedrigem Einkommen maßgeblich davon ab, ob attraktive, praktikable und erschwingliche Alternativen zu klimaschädlichem Verhalten zur Verfügung stehen. Im Mobilitätsbereich von zentraler Bedeutung ist dabei der ÖPNV. Gerade in Großstädten könnte er eine echte Alternative

zum Auto sein. Ob und in welchem Umfang er diese Rolle unter heutigen Bedingungen tatsächlich erfüllt, wollten wir uns im Difu-Projekt „Klimafreundliche Mobilität sozial gestalten (KlimaSozial)“ genauer anschauen.

Difu: Was war Ihre leitende Fragestellung?

Victoria Reichow: Im Kern wollten wir wissen: Was leistet der ÖPNV aktuell für eine sozial ausgewogene Mobilitätsentwicklung in Großstädten? Welche Rolle spielt er für Menschen mit geringem Einkommen und wo zeigen sich Grenzen? Zugleich hat uns interessiert, welche Handlungsmöglichkeiten Kommunen zum Abbau bestehender Nutzungshürden haben, auch unter den Bedingungen knapper Haushaltsmittel.

Unsere Ausgangsthese war, dass ein attraktiver und alltagstauglicher ÖPNV eine wichtige Voraussetzung dafür ist, dass Klimaschutzinstrumente wie der Emissionshandel gesellschaftlich akzeptiert werden. Damit Mobilitätsbedürfnisse nicht eingeschränkt werden, braucht es Alternativen zu individuellen Mobilitätsformen wie dem privaten Pkw, wenn dessen Nutzung durch Klimaschutz teurer werden muss – insbesondere für Menschen mit knappem Budget.

Methodisch haben wir dazu quantitative Daten ausgewertet, die zeigen, welche sozialen Gruppen in den Großstädten den ÖPNV bereits nutzen. Ergänzend haben wir uns die kommunale Praxis angeschaut: Wie werden Klimaschutz und sozialer Ausgleich in Planwerken verankert? Wie schätzen kommunale Akteur:innen ihre



Spielräume ein? Wo sehen sie Potenziale und wo klare Grenzen?

Difu: Was sagen uns die quantitativen Daten? Was leistet der ÖPNV derzeit und wo liegen seine Grenzen?

Victoria Reichow: Die Daten zeigen einerseits, dass der ÖPNV in Großstädten eine wichtige Ausgleichsfunktion erfüllt. Menschen mit niedrigem Einkommen nutzen Bus und Bahn deutlich häufiger als hohe Einkommensgruppen. Auch die räumliche Grunderschließung ist dort insgesamt stabil: Der Großteil der Haushalte wohnt in unmittelbarer Nähe zu einer regelmäßig bedienten ÖPNV-Haltestelle, ohne dass sich dabei deutliche soziale Unterschiede zeigen.

Andererseits werden auch Grenzen sichtbar. Ein relevanter Anteil der Haushalte mit niedrigem Einkommen nutzt den ÖPNV selten oder gar nicht. Und: Niedriges Einkommen heißt nicht automatisch „autofrei“. Viele einkommensarme Haushalte halten trotz knapper Mittel einen Pkw vor. Das kann auf funktionale Lücken im ÖPNV-Angebot hinweisen, etwa bei Zeitdruck, Betreuungspflichten, Schichtarbeit oder der Erreichbarkeit peripherer Arbeitsorte. Hinzu kommt, dass viele alltägliche Wege, etwa Einkäufe, Be-

gleitwege für Kinder, familiäre Verpflichtungen oder soziale Aktivitäten oft eine hohe Verlässlichkeit und Flexibilität der Mobilität erfordern. Der ÖPNV leistet damit bereits viel, ist aber kein Selbstläufer.

Difu: Was hat Sie bei der Auswertung überrascht?

Victoria Reichow: Spannend fand ich, wie häufig ÖPNV-Nutzung und Pkw-Verfügbarkeit auch in niedrigen Einkommensgruppen nebeneinander bestehen. Das deutet aus unserer Sicht darauf hin, dass es selbst in Großstädten Situationen gibt, in denen ein Pkw als praktisch notwendig empfunden wird, unabhängig davon, wie dicht das ÖPNV-Netz insgesamt ist.

Gleichzeitig ist uns aufgefallen, dass klassische, überwiegend angebotsbezogene Kennzahlen zur Angebotsqualität wichtige Aspekte der Nutzungserfahrung kaum abbilden. Dazu zählen etwa Zuverlässigkeit, Umsteigequalität, Überfüllung, Sicherheitswahrnehmungen oder auch die Erreichbarkeit von Zielorten. So kann ein ÖPNV-Angebot in statistischen Kennzahlen, etwa gemessen an Haltestellendichte oder Taktfrequenzen, als gut erschlossen gelten, im Alltag jedoch als unzuverlässig, zu langsam oder zu belastend

wahrgenommen werden, insbesondere wenn Verspätungen, unsichere Umsteigesituationen oder lange Wegeketten regelmäßig auftreten. Gerade diese Faktoren scheinen für die tatsächliche Alltagstauglichkeit des ÖPNV eine zentrale Rolle zu spielen.

Difu: Aus welchen Gründen nutzen Menschen mit nur geringem Einkommen in den Großstädten den ÖPNV bisher nicht?

Alexandra Bensler: Neben Fragen der Erreichbarkeit spielen ÖPNV-Kosten eine bedeutende Rolle. Konkret werden auch ermäßigte Zeit- und Einzeltickets häufig als zu teuer empfunden. Für Transferleistungsempfangende ist im Bürgergeld-Regelsatz zwar ein monatlicher Anteil für Mobilität vorgesehen, in der Praxis muss dieser jedoch oft für andere Ausgaben genutzt werden. Haushalte knapp oberhalb der Anspruchsgrenzen für Sozialtickets, wie etwa prekär Beschäftigte, Alleinerziehende oder Studierende, empfinden das Preis-Leistungs-Verhältnis vieler Angebote häufig als unattraktiv. Das Deutschlandticket bietet zwar ein deutlich günstigeres Angebot für die regelmäßige ÖPNV-Nutzung. Trotzdem bleibt es bisher für viele zu teuer, die nicht täglich fahren. Für Menschen mit geringem Einkommen kann das Bestreben kostensparend unterwegs zu sein dazu führen, dass Mobilität insgesamt eingeschränkt wird – etwa indem Wege seltener unternommen oder ganz vermieden werden.

Difu: Wie kann man den ÖPNV stärker an den Bedürfnissen von Menschen mit geringem Einkommen ausrichten?

Alexandra Bensler: Besonders hilfreich erscheint es, dort anzusetzen, wo im Alltag konkrete Probleme entstehen, wie bei der Erreichbarkeit von Arbeitsorten – z. B. bei schlecht angebundenen Gewerbegebieten. Dort arbeiten oftmals vor allem Menschen mit geringerem Einkommen. Diese sind auch von Schichtarbeit tendenziell häufiger betroffen – Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV in den Randzeiten, z. B. durch flexible Bedienformen, bieten hier praktikable Alternativen zum eigenen Pkw, verbessern die Erreichbarkeit und können die Reisezeiten verkürzen.

Auch die Bezahlbarkeit mit passgenauen und verständlichen Angeboten bleibt ein zentraler Hebel. Dazu zählen etwa einheitlich ausgestaltete Sozialtickets, die Prüfung ermäßigter Einzel-

tickets oder günstigere Zeitkarten für Familien mit Kindern. Zusätzlich können Informationen über das Sozialticket vielerorts verbessert werden, damit alle, die einen Anspruch darauf haben, es auch wirklich nutzen. Es sollte weiterhin darüber nachgedacht werden, wie vergünstigte Tickets auch Haushalten knapp oberhalb klassischer Anspruchsgrenzen zugutekommen können.

In Planwerken und Interviews werden „soziale Aspekte“ häufig als Leitbild benannt, dienen aber selten als konkretes Prüfkriterium in Planung und Umsetzung. Unsere Studie lädt dazu ein, soziale Wirkungen systematischer mitzudenken und dafür geeignete Instrumente weiterzuentwickeln.

Die Ergebnisse des Projekts erscheinen im Jahr 2026 als Difu-Sonderveröffentlichung.

➔ www.difu.de/19005



• Dr. Lisa Ruhrort
+49 30 39001-108
ruhrort@difu.de



• Dr. Alexandra Bensler
+49 30 39001-240
bensler@difu.de



• Victoria Reichow, M.Sc.
+49 30 39001-257
reichow@difu.de



Ulrike Wolf

Das Difu engagiert sich für die Städte

In zahlreichen Veranstaltungen, Publikationen und Forschungsprojekten greifen unsere Wissenschaftler:innen aktuelle Herausforderungen der kommunalen Praxis auf. 2025 wurden eine Vielzahl gut besuchter Fortbildungen durchgeführt und zahlreiche Publikationen und Informationsangebote zu aktuellen kommunalen Themen veröffentlicht.

Das Difu bietet nicht nur Wissenstransfer, sondern die gemeinsame Erarbeitung von Wissen: Mit den Kolleg:innen in den Städten und Kommunen werden Fragestellungen aus der Praxis aufgegriffen, aktuelle Themen anwendungsorientiert weiterentwickelt und der fachliche Diskurs mitgestaltet, der nicht zuletzt über den Deutschen Städtetag die politische Ebene erreicht.

Zuwanderstädte profitieren von besonderen Vorteilen: Sie können vergünstigt an Seminaren teilnehmen, WebSeminare kostenfrei nutzen und mit dem „Online-Impuls“ wissenschaftliche Expertise direkt in ihre Verwaltung holen. Darüber hinaus erhalten sie die Möglichkeit, als Fallstudienstädte in den Difu-Forschungsprojekten mitzuwirken und Themen aktiv mitzugestalten – sei es beim jährlichen Treffen der Zuwanderstädte oder über Vorschläge für das Difu-Seminarprogramm.

Die Zuwendungen der Städte sind für das Difu und die „kommunale Familie“ von besonderem Wert: Sie schaffen Spielräume für unabhängige Themensetzungen im Seminarprogramm oder in vom Difu eigenfinanzierten Forschungsprojekten. Dadurch können Fragen aufgegriffen werden, die in der öffentlichen Forschungsförderung wenig Berücksichtigung finden. Beispiele aus dem Jahr 2025 sind Projekte zu den Potenzialen von Künstlicher Intelligenz in Kommunen, zur EU-Wiederherstellungsverordnung oder zur kommunalen Steuerung von Stellplatzsätzen im Rahmen von Landesregelungen. Zugleich ermöglicht das Netzwerk des Difu, Projekte im Städteverbund anzustoßen, wie die Schätzung des kommunalen Investitionsbedarfs oder die Chancen der Kreislaufstadt zur Stär-

kung von Resilienz und Wertschöpfung – zwei Difu-Eigenprojekte, die wir Ihnen in diesem Heft kurz vorgestellt haben.

Wissen, was Kommunen bewegt

Welche Themen relevant sind bestimmen nicht allein Forschungstrends, sondern vor allem die Kommunen selbst. Neben dem Austausch in Veranstaltungen, Gremien und Forschungsprojekten bringen Difu-Erhebungen ans Licht, was Städte bewegt. Das OB-Barometer oder Umfragen im Projektzusammenhang, wie das KfW-Kommunalpanel oder die Umfrage zur kommunalen Wirtschaftsförderung, gaben 2025 wichtige Orientierung. Auch aktuelle Herausforderungen der Städte werden in Forschung und Wissensvermittlung adressiert: die schwierige Finanzlage und Investitionsrückstände der Kommunen, kommunale Strategien gegen Einsamkeit oder den Umgang mit Konflikten und Demokratieskepsis bei häufig sehr kontrovers diskutierten Themen wie Parkraummanagement, Klimaanpassung und Klimaschutz.

Gelegenheiten für Austausch und Vernetzung

Das Difu bietet Gelegenheiten für Erfahrungsaustausch und Lernprozesse – ob Peer-to-Peer oder in einem größeren Netzwerk. Herzstück ist das jährliche Treffen der Zuwanderstädte. 2025 wurde das Konzept dieser Veranstaltung weiterentwickelt: Neben den Ansprechpartner:innen waren erstmals weitere Verwaltungsmitarbeitende eingeladen, um die Vernetzung und den Erfahrungsaustausch über Stadtgrenzen und Fachressorts hinaus zu befördern. Denn die Difu-Forschung hat gezeigt: Je komplexer und

zahlreicher die Herausforderungen werden und je schneller neue Themen in den Fokus geraten, umso wichtiger ist eine fach- und kommunen-übergreifende Reflektion der eigenen Arbeit. Die Netzwerkkonferenz 2025 nahm klassische Zielkonflikte zwischen Ressorts und Fachpolitiken in den Fokus. Die Weiterentwicklung des Jahrestreffens zur Netzwerkkonferenz als breites Forum für Austausch und Vernetzung wird 2026 fortgeführt.

In bewährter Form bieten die Difu-Präsenzseminare fachliche Tiefe, Austausch und Vernetzung unter den kommunalen Mitarbeitenden an. Auch wenn Diensteisen und Fortbildungsbudgets in Kommunen ein knappes Gut sind – unsere Präsenzveranstaltungen waren 2025 gut besucht. Wo Antworten auf Herausforderungen fehlen, neue Herangehensweisen gefragt sind und Praxisbeispiele vor Ort diskutiert werden können, haben Präsenzformate mit Exkursion deutliche Vorteile. Dennoch bieten wir zusätzlich WebSeminare an, um möglichst viele Städte zu erreichen – auch diejenigen mit wenig Ressourcen für Reisezeiten und -budget.

Gemeinsam Wissen schaffen

Forschung am Difu wird nicht nur für, sondern mit den Kommunen betrieben – denn Wissenschaft allein liefert keine konkreten Lösungen vor Ort, aber sie stellt Wissen, Methoden und Perspektiven bereit. Komplexe, viele Themen berührende Herausforderungen lassen sich nicht mehr innerhalb nur einer Fachdisziplin oder nur eines Fachressorts lösen. Das Difu als interdisziplinäres und thematisch breit aufgestelltes Institut bietet Kommunen vielfältige Möglichkeiten, gemeinsam Wissen zu

schaffen, systematisch zu lernen, Prozesse anzupassen und Strategien weiterzuentwickeln – co-produktiv, in Reallaboren oder über Begleitforschung. Fallstudienstadt in einem Difu-Projekt zu werden, kann in der beteiligten Stadtverwaltung wichtige Impulse setzen. Wir beraten Sie gerne, unter welchen Voraussetzungen dies gelingen kann und wie Sie an unserer Forschung teilhaben.



• Dipl.-Geogr. Ulrike Wolf
+49 30 39001-297
wolf@difu.de

Forschung, Fortbildung, Wissenstransfer und Informationsangebote

Projekte

- www.difu.de/projekte

Fortbildung

- Einzelveranstaltungen:
www.difu.de/veranstaltungen

Publikationen

- www.difu.de/publikationen

Zuwender

- Vorteile: www.difu.de/12914
- Extranet: www.difu.de/extranet-login

Auf dem Laufenden bleiben

- Website, Newsletter, Magazin
Berichte und Social-Media-Kanäle:
www.difu.de/15162

Forschung & Fortbildung: 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 seit 50 Jahren ein zuverlässiger Partner der Kommunen

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 Klima- und Umweltthemen, der Integration Geflüchteter, Konzepten zur Baulandentwicklung bis hin zur KI in der Stadtentwicklung – In unserer Forschung orientieren wir uns gezielt am Bedarf der Städte und aktuellen Herausforderungen: 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 Forschende 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.

Wir bilden Kommunen bedarfsorientiert fort

Vor Ort, online oder am Berliner Standort, die praxisorientierten Difu-Seminare sind stark nachgefragt. In unseren Veranstaltungen vermitteln Fachleute aus kommunaler Praxis und Forschung anwendungsorientiertes Wissen, Difu-Wissenschaftler*innen moderieren den Erfahrungsaustausch und teilen Wissen, das sie aus der Kooperation mit Kommunen gewonnen haben.

Organisation

Institutsleitung

Prof. Dr. Jochen Monstadt
Geschäftsführer, Wissenschaftlicher Direktor
und Institutsleiter

Dipl.-Geogr. Luise Adrian
Kaufmännische Geschäftsführerin

Dr. Jens Libbe
Prokurist, Leiter Forschungsbereich Infrastruktur,
Wirtschaft und Finanzen

Dipl.-Geogr. Ulrike Wolf
Prokuristin, Leiterin Bereich Wissensmanagement
und Fortbildung

Forschungsbereiche

Forschungsbereich Stadtentwicklung,
Recht und Soziales
Leitung: Dipl.-Ing. Ricarda Pätzold

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

Forschungsbereich Mobilität
Leitung: Dipl.-Geogr. Anne Klein-Hitpaß

Forschungsbereich Umwelt
Leitung: Dipl.-Ing. Cornelia Rösler

Übersicht aller Mitarbeitenden

➔ www.difu.de/institut/menschen-am-difu

Organigramm

➔ www.difu.de/12910

Das Difu 2025 in Zahlen



2 Standorte: Berlin und Köln



184 Mitarbeitende, darunter
31 Studierende



94 laufende Forschungsprojekte, davon
37 neu begonnen



Forschen, bilden und vernetzen in
290 Veranstaltungen (Difu-Seminare,
Difu-Web Seminare, Difu-Dialoge sowie
eine Vielzahl von Veranstaltungen im
Projektzusammenhang)



Innovative Forschung & Fortbildung für
112 Zuwander(städte) mit einer Bevölke-
rung von über 26 Millionen



Rund 7.250 Abonnements des
Difu-Magazins „Berichte“



Über 670.000 Seitenansichten auf
difu.de und rund 230.000 Publikationen-
Downloads von Difu-Servern



Rund 8.800 Abonnements des Difu-
Newsletters



Mehr als 18.800 Follower in den Social-
Media-Kanälen des Instituts

Stand: April 2026

Wissenschaftlicher Beirat

Der wissenschaftliche Beirat berät die Geschäftsführung und die Gesellschafterversammlung in fachlichen und strategischen Fragen. Ihm gehören Fachleute aus Wissenschaft, Praxis, unterschiedlichen Bundesministerien sowie dem Land Berlin an

Vorsitzender

Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Guido Spars

stellvertretende Vorsitzende

Prof. Dr.-Ing. Angela Million

Praxis

Thomas Dienberg
Bürgermeister und Beigeordneter für
Stadtentwicklung und Bau, Stadt Leipzig

Christian A. Geiger
Dezernent für Finanzen und Feuerwehr,
Erster Stadtrat, Stadt Braunschweig

Prof. Dr. Martin Haag
Bürgermeister und Leiter des Dezernats für
Stadtentwicklung und Bauen, Tiefbau mit
Verkehrsplanung, Stadtgrün und Gebäude
management, Stadt Freiburg im Breisgau

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

Christian Specht
Oberbürgermeister, Stadt Mannheim

Dr. Christine Wilcken
Beigeordnete und Leiterin des Dezernats Klima,
Umwelt und Wirtschaft, Brand- und
Katastrophenschutz, Deutscher Städtetag

Wissenschaft

Dr. Philine Gaffron
Projektleiterin Städtische Mobilität und
Gesundheit, Agora Verkehrswende

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

Prof. Dr. Thomas Lenk
Institutsdirektor des Instituts für Öffentliche
Finanzen und Public Management sowie
Inhaber des Lehrstuhls für Finanzwissenschaft,
Universität Leipzig

Prof. Dr.-Ing. Angela Million
Fachgebietsleiterin und Professorin für Städte-
bau und Siedlungswesen und geschäftsführen-
de Direktorin des Instituts für Stadt- und Regio-
nalplanung, Technische Universität Berlin

Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Guido Spars
Gründungsdirektor der Bundesstiftung
Bauakademie sowie Lehrstuhlinhaber Ökonomie
des Planens und Bauens, Bergische Universität
Wuppertal

Prof. Dr. Annegret Thieken
Arbeitsgruppenleiterin Geographie und Natur-
risikenforschung, Institut für Umweltwissen-
schaften und Geographie, Universität Potsdam



Bund und Land Berlin

Harald Fuchs
Referatsleiter Liegenschaftspolitik und
Immobilienmanagement, Abteilung Vermögen
und Beteiligungen, Senatsverwaltung für Finan-
zen Berlin

Ministerialdirektor Markus Gallander
Abteilungsleiter Grundsatzfragen, Bundes-
ministerium für Umwelt, Klimaschutz,
Naturschutz und nukleare Sicherheit

Ministerialdirektor Dietmar Horn
Abteilungsleiter Stadtentwicklung und
Raumordnung, Bundesministerium für
Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

Ministerialrat Dr. Jürgen Schneider
Referatsleiter Finanzielle Angelegenheiten
der Kommunen, Bundesministerium der
Finanzen

Thorsten Tonndorf
Referatsleiter Stadtentwicklungsplanung,
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen Berlin

Wissenschaftliche Mitarbeitende des Difu

Dr. Elke Bojarra-Becker
Wissenschaftlerin, Forschungsbereich Umwelt

Dr. Christian Raffer
Wissenschaftler, Forschungsbereich
Infrastruktur, Wirtschaft und Finanzen

Maic Verbücheln
Wissenschaftler, Forschungsbereich Umwelt

Ständige Gäste

Christian Schuchardt
Hauptgeschäftsführer des Deutschen
Städtetages

Birgitt Geßner
Verwaltungsleiterin, Deutscher Städtetag

Mitglieder der Lenkungsrunde des Deutschen
Instituts für Urbanistik

Stand: April 2026

Difu-Zuwender

Aachen
Amberg
Aschaffenburg
Augsburg

Bad Homburg
Berlin
Bielefeld
Bocholt
Bochum
Bonn
Braunschweig
Bremen

Cottbus
Cuxhaven

Darmstadt
Dortmund
Dreieich
Dresden
Duisburg
Düsseldorf

Eisenach
Emmendingen
Emmerich am Rhein
Erfurt
Essen
Esslingen

Falkensee
Flensburg
Forchheim
Frankfurt am Main
Freiburg
Friedrichshafen

Gelsenkirchen
Germersheim
Gießen
Gotha
Göttingen

Hamburg
Hamm
Hanau
Hannover
Heidelberg

Heilbronn
Hennigsdorf
Herne
Hildesheim

Iserlohn
Jena

Karlsruhe
Kassel
Kiel
Koblenz
Köln
Konstanz
Krefeld

Lahr
Landau
Landshut
Langenhagen
Leipzig
Lingen
Ludwigsburg
Lüneburg
Lünen

Magdeburg
Mainz
Mannheim
Marburg
Minden
München
Münster

Neuss
Norderstedt
Nürnberg

Oberhausen
Offenbach am Main
Offenburg
Oldenburg

Plauen
Potsdam

Regensburg
Reutlingen
Rüsselsheim

Saarbrücken
Schwanewede
Schweinfurt
Stadtroda
Stendal
Stuttgart
Sulzbach-Rosenberg

Trier
Tübingen

Ulm
Unna

Weimar
Wiesbaden
Wismar
Wittenberg
Wolfsburg
Wuppertal

Entwicklungsagentur
Rheinland-Pfalz e.V.

Österreichischer
Städtebund

Region Hannover

Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Regionalverband Großraum
Braunschweig

Regionalverband Ruhr

Regionalverband
Saarbrücken

Verband Region Stuttgart

Stand: April 2026

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

Doris Reichel

Layout

Christina Bloedorn

Bildredaktion/Bildbearbeitung

Doris Reichel

Gestaltungskonzept

anschlaege.de

Druck

Spree Druck Berlin GmbH

Bildnachweise

Cover: Adobe Stock (Alberto Masnovi)
S. 3/4: Adobe Stock (mesamong)
S. 7: (Grafik) Difu
S. 9: Adobe Stock (Wirestock)
S. 10: Adobe Stock (ah_fotobox)
S. 11: Adobe Stock (foto-select)
S. 12: Adobe Stock (Hilda Weges)
S. 14: Adobe Stock (Ivan)
S. 15: Adobe Stock (Kwangmoozaa)
S. 17: Adobe Stock (connel_design)
S. 19: Adobe Stock (jbwagner)
S. 25: Adobe Stock (mwoyak)

Fotos der Difu-Mitarbeitenden

S. 3 (Libbe): David Ausserhofer
S. 7 (Raffer), S. 11 (Weber), S. 15 (Wagner-Endres),
S. 18 (Reichow): Vera Gutofski
S. 11 (Pätzold): Annette Koroll
S. 18 (Ruhrort, Bensler), S. 21 (Wolf): Marcus Sielaff

Berlin, April 2026



Deutsches Institut
für Urbanistik

