

Berichte



2010

Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Standpunkte des Difu

4

Deutsches Institut für Urbanistik

	Standpunkt	16	Evaluierung des Bund-Länder-Programms Stadumbau West
2	Zukunftsfähige Städte sichern das Gemeinwesen	16	Dynamische Arrangements städtischer Sicherheitskultur
	Difu-Forschungsergebnisse und Veröffentlichungen		Veranstaltungen und Fortbildung
4	Infrastruktur und Stadtentwicklung	17	Internationalisierung der kommunalen Wirtschaftsförderung
6	Herausforderungen des demografischen Wandels bewältigen	18	Vorreiter im Klimaschutz: Neun Kommunen ausgezeichnet
7	Zukunftsfähige Gewerbeflächen	20	Frühe Hilfen auch für Jugendliche?
8	Autobahnnahe und Szenekneipen – Standortfaktoren im Wandel	21	Hauptverkehrsstraßen: Fahrspuren, Parkplätze, Bäume
9	Mobilfunk-Jahresgutachten 2009	22	Elektromobilität in Kommunen
10	Transnationale Perspektiven für Klimaschutz und Klimaanpassung	23	Unsichere Zukunft der ÖPNV-Finanzierung
11	Stadt und Nachhaltigkeit	24	Difu aktiv
12	50 Jahre Bundesbaugesetz / Baugesetzbuch	25	Difu-intern: Abschied und Neubeginn
13	Die Zulässigkeit eines Feldversuchs mit Lang-Lkw	26	Neue Veröffentlichungen im Difu-Inter- und -Extranet
	Neue Projekte	27	Mediennachlese
14	Kleinräumiger Städtevergleich zur sozialen Stadtentwicklung	27	Impressum
14	Neue Reihe Forschung Radverkehr	28	Bestellschein
15	Städtebauförderung und Doppik		
15	Programme des Bundes für die nachhaltige Stadtentwicklung und die Soziale Stadt		

Zukunftsfähige Städte sichern das Gemeinwesen



Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Klaus J. Beckmann

Am Übergang in das zweite Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts sind die Medienberichte über Städte – auch in Mitteleuropa – vermehrt kritisch und wenig hoffnungsreich. Es leitet das Motto: „Schlechte Nachrichten bringen Aufmerksamkeit“. Ohne Zweifel erfordern die in wichtigen kommunalen Themenfeldern zu erwartenden Entwicklungen dringendes Handeln:

- demografische Veränderungen mit dem exponentiell wachsenden Anteil älterer – teilweise pflegebedürftiger – Menschen,
- eine eher zu- als abnehmende soziale Spaltung in den Städten mit Menschen in Armut, Langzeitarbeitslosigkeit, ohne Schulabschluss, ohne Berufsausbildung, mit Unterstützungsbedarf –, darunter vor allem Kinder,
- eine nur beschränkt erfolgreiche Integration von Bürgern mit Migrationshintergrund – nahezu unabhängig von der Zugehörigkeit zur jeweiligen Zuzugsgeneration,
- steigende, zum Teil aber auch unklare Rahmenbedingungen und Anforderungen an Klimaschutz und Klimafolgenbewältigung durch die Städte,
- hohe Schuldenstände und dramatisch steigende Kassenkredite vieler Städte – vor dem Hintergrund der Debatten mit unsicherem Ausgang über die strukturelle und damit mittel- und langfristig tragfähige Finanzausstattung der Städte und Gemeinden,
- verstärkte Anforderungen an Erhalt, Erneuerung, Aus- und Umbau technischer und sozialer Infrastrukturen.

Diese Berichterstattung überlagert sich mit der fast unversöhnlich erscheinenden Debatte über Informations-, Beteiligungs- und Entscheidungsprozesse im Zuge der Vorbereitung und Durchsetzung von Infrastruktur-Großprojekten wie „Stuttgart 21“ oder den „Abflugrouten Flughafen Berlin-Brandenburg“.

Eine mögliche Krise der Legitimation politischer Entscheidungen und der bisher bewährten rechtsstaatlichen Instrumente für die Vorbereitung und Umsetzung von Projekten im allgemeinen „öffentlichen Interesse“ ist nicht ausgeschlossen. Dies gilt für alltägliche kommunale Projekte, insbesondere aber für Großprojekte, deren Nutzen sich vor allem auch überregional, national oder sogar inter-

national ausprägt – wie Fernverkehrsstraßen –, deren Lasten wie Lärm oder Folgekosten sich aber überwiegend lokal auswirken.

Unsicherheit über die Zukunft – fehlende Würdigung des Geleisteten

Die Bevorzugung „konfliktbehafteter“ Themen in der Medienberichterstattung ist auch durch die Unsicherheit über die Zukunft hinsichtlich der individuellen Situation begründet: die der eigenen sozialen Gruppe sowie der unseres gesamten Gemeinwesens. Hinzu kommen Zeitbezüge und -perspektiven, die sich für das jeweilige Lebensalter und die jeweiligen Lebenserfahrungen, vor allem für die zukunftsbezogenen Werthaltungen oder die individuellen Zukunftsperspektiven – z. B. mit oder ohne Kinder/Enkeln – deutlich unterscheiden können.

Die „Suche nach Besserem“ ist nicht nur menschliche, d. h. individuelle, sondern auch soziale und gesellschaftliche Handlungsleitlinie. Dabei geht aber oft die reflektierende Würdigung des Erreichten verloren: in Deutschland unter anderem der Wiederaufbau, die Versorgung mit Wohnungen und Infrastruktur nach dem Zweiten Weltkrieg, der Abbau sozialer Schranken, die ökonomischen, sozialen, ökologischen und infrastrukturellen Leistungen im Zuge und in der Nachfolge der Wiedervereinigung. Gerade die Städte mit ihren Menschen, Unternehmen und Institutionen – damit die Zivilgesellschaft – haben unter sich wandelnden Aufgaben und Krisenphänomenen („Solidarpakt“, „Weltwirtschaftskrise“) immer wieder Enormes geleistet.

Rolle der Städte für die Zukunft

Gerade vor dem Hintergrund des bisher Geleisteten stellt sich die Frage, ob und warum die Städte für die Zukunft unseres politischen, staatlichen, gesellschaftlichen und sozialen Systems von so zentraler Bedeutung sind. Städte sind seit jeher Kristallisationskerne der wirtschaftlichen Entwicklungen, der (Aus)Bildung, der Forschung, Entwicklung und Innovationen, aber auch der Ausgestaltung der Bürgerfreiheit und der jeweiligen Ausprägungen der Bürger- bzw. Zivilgesellschaft, der partnerschaftlichen, solidarischen und demokratischen Organisation von Politik und öffentlicher Verwaltung, der öffentlichen Fürsorge und Daseinsvorsorge (z.B. Krankenpflege, Betreuung, Ordnung, Sicherheit).

Menschen erleben ab ihrem ersten Lebenstag das soziale und politische Gemeinwesen in ihrer Wohnung, ihrem Wohnumfeld, ihrer Stadt, ihrer Region. Sie lernen durch verschiedene Nutzungsformen, aktive Gestaltung, soziale Kontakte und Organisation ihr Umfeld gezielt und verantwortlich mitzugestalten. Das Erleben der baulichen und natürlichen, der sozialen und gesellschaftlichen Umwelt prägt ihre Wahrnehmungsmuster, Erwartungshaltungen, Werthaltungen und Präferenzen. Die Erfahrungen prägen Handlungsweisen. Dieses Erleben ermöglicht aber auch die Selbstkonstitution des Individuums in der Auseinandersetzung mit seiner facettenreichen Umwelt.

Demgegenüber prägen Bund und Länder wesentlich weniger unmittelbar die individuelle Alltagswelt. Die Außen-, Verteidigungs-, Forschungs-, Wirtschafts- und Innenpolitik setzen zwar Rahmenbedingungen, die das gesamtstaatliche System prägen und im Alltag individuelle situationsbezogene Auswirkungen haben können: Wehrpflicht, Förderung bei Arbeitslosigkeit, Innere Sicherheit, Schul- und Hochschulorganisation. Sehr viel unmittelbarer spüren die Bürger jedoch die Auswirkungen durch Städtebau-/Stadtentwicklungs-, Raumordnungs-, Verkehrs-, Umwelt- und Sozialpolitik des Bundes und der Länder. Sie beeinflussen durch Gesetze, Finanzmittel, Institutionen, Ablauf- und Beteiligungsregelungen den Alltag des Handelns – insbesondere von Städten und Gemeinden als verfassungsrechtlich garantierte Institutionen (Art. 28 Abs. 2 GG) und von Menschen in Städten und Gemeinden.

Finanz- und haushaltswirksame Rahmensetzungen müssten laut Konnexitätsprinzip bei zusätzlichen Aufgabenübertragungen vom Bund oder den Ländern auf die Städte und Gemeinden finanziell für die Städte ausgeglichen werden. Dazu weisen die Landesverfassungen, aber (noch) nicht das Grundgesetz, bindende Festlegungen auf.

Ohne Bürgermitwirkung ist kein Staat zu machen

Die Bürger erleben das Gemeinwesen, damit auch das Staatswesen und die Gesellschaft unmittelbar in ihren Städten und Gemeinden, sie gestalten dort konkret das örtliche Gemeinwesen und seine baulichen und infrastrukturellen, institutionellen und organisatorischen Ausprägungen mit.

Stadtregionen, Städte und Stadtteile eröffnen den Menschen wie auch den Unternehmen und Organisationen „Optionen“ für die Gestaltung des Lebensalltags oder schränken diese bewusst ein. Sie bieten Chancen,

Schutz, Für- und Vorsorge. Sie organisieren Raum- und Infrastrukturen unter Anforderungen der sozialen Teilhabe, der wirtschaftlichen Entwicklung sowie des Ressourcen-, Umwelt- und Klimaschutzes. In Städten wird das Gemeinwesen – trotz aller rechtlichen Rahmensetzungen und finanziellen Probleme – noch relativ selbst bestimmt ausgestaltet durch kommunales Steuer- und Hebesatzrecht, durch Prioritätensetzungen, durch Formen der Kommunikation und Beteiligung. Städte eröffnen Chancen, setzen aber auch Anforderungen für zivilgesellschaftliches Engagement und Aktivitäten, für die Aktivierung und Beteiligung des Einzelnen.

Städte ermöglichen das Zusammenleben von Individuum und Gesellschaft, von politischem System, Verwaltung, Zivilgesellschaft und Wirtschaft. Die Positiveinschätzungen der Chancen und Optionen durch die Menschen, die individuellen Wertschätzungen drücken sich in der „Renaissance der Städte“ aus. Da stimmen Menschen und Unternehmen „mit den Füßen ab“, indem Städte wieder als Wohnstandorte, als hochwertige Unternehmensstandorte, als Einzelhandels- und Kultur-/Freizeitstandorte bevorzugt werden.

Macht unsere Städte jetzt zukunftsfähig – zur Sicherung des Gemeinwesens

Für die Zukunft unseres gesamtstaatlichen Gemeinwesens ist es entscheidend, wie die Menschen, zivilgesellschaftlichen Gruppen, Unternehmen, Institutionen, die Städte, die Stadtregionen und ihre Stadtteile erleben. Insofern kommt den Gestaltungsmöglichkeiten der Städte und den dazu grundlegenden – und vor allem Handlungsspielräume eröffnenden (z.B. stadtspezifische Ausgestaltung von „freiwilligen Aufgaben“) – Finanzausstattungen eine besondere Bedeutung zu. Nur dort kann „Heimat“ – geografisch, sozial, politisch, emotional – entstehen und Einsatz bzw. Engagement gefördert werden, wo sich Bürger „aufgehoben“, „unterstützt“, „ernstgenommen“ und partnerschaftlich integriert sehen. Das sind trotz aller globalen Kontakte und Bezüge der Menschen und Unternehmen die Städte als kommunale Gemeinwesen. Dort engagieren sich die Bürger im Rahmen ihrer Möglichkeiten.

Die Forderung muss in Anlehnung an die Städtetagsresolution „Rettet unsere Städte jetzt“ von 1971 heute heißen: „Macht unsere Städte jetzt zukunftsfähig – zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit unseres Gemeinwesens“. Dabei muss der Beteiligung der Zivilgesellschaft an politisch zu verantwortenden Entscheidungen durch demokratisch legitimierte Gremien eine besondere Bedeutung zukommen.

Tipps zum Weiterlesen:

- Strategische Eckpunkte für eine nachhaltige Entwicklung in Kommunen. Erarbeitet von Oberbürgermeistern im Rahmen des Dialogs „Nachhaltige Stadt“, Oktober 2010; www.nachhaltigkeitsrat.de/uploads/media/Broschuere_Nachhaltige_Stadt_Oktober_2010.pdf
- Berliner Resolution der deutschen Städte zur kommunalen Finanzlage. 18.11.2010; www.staedtetag.de/imperia/md/content/pressedien/2010/16.pdf
- der städtetag. Titelthema Bürgerbeteiligung, Heft 6/2010.
- Investitionsrückstand und Investitionsbedarf der Kommunen. Ausmaß, Ursachen, Folgen, Strategien. Edition Difu, 4, 2008
- Der große Umbruch. Deutsche Städte und Globalisierung. Edition Difu, 2008

Das Difu bot und bietet weiterhin Seminare zum Thema Bürgermitwirkung:

- „Kooperation statt Konfrontation“: <http://www.difu.de/veranstaltungen/2010-11-24/kooperation-statt-konfrontation-erfahrungs-erfolge-und.html>
- „Die Geister, die ich rief“: <http://www.difu.de/veranstaltungen/2011-11-10/die-geister-die-ich-rief-stadtentwicklung-als.html>

Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Klaus J. Beckmann
Telefon: 030/39001-214
E-Mail: beckmann@difu.de

Infrastruktur und Stadtentwicklung

WÜSTENROT STIFTUNG



Die zentralen Rahmenbedingungen für die Entwicklung und Planung (Auslegung) städtischer Infrastrukturen unterliegen in Deutschland seit einigen Jahren weitreichenden Veränderungen. Hierfür gibt es vielfältige Ursachen, beginnend bei den alltäglichen Auswirkungen des wachsenden demografischen Wandels über die viel diskutierten, weltweiten Klimaveränderungen bis hin zu den Folgen kultureller, technischer und wirtschaftlicher Globalisierung. Vor diesem Hintergrund sind nicht nur das „Ob“ der Bereitstellung der Infrastrukturen, sondern auch das „Wie“, „Wozu“ und „Wie viel“ seit einigen Jahren Gegenstand mehr oder weniger intensiv geführter gesellschaftlicher Aushandlungsprozesse.

Bisher fehlte es an einer infrastrukturübergreifenden Analyse der Herausforderungen und Handlungsoptionen, denen sich gleichermaßen die Infrastruktur- und Stadtplanung in diesem Zusammenhang stellen müssen. Auswirkungen auf und Wechselwirkungen mit städtebaulichen Bauformen waren bisher kaum untersucht. Diese Forschungslücke konnte durch eine von der Wüstenrot Stiftung in Auftrag gegebene Studie geschlossen werden.

Anhand der Sektoren Energie (Strom und Wärme), Wasser, Abwasser, ÖPNV, Bildung (allgemeinbildende Schulen) sowie Gesundheit (Hausärzte und Krankenhäuser) wurden durch das Deutsche Institut für Urbanistik spezifische Herausforderungen ermittelt. Dies schloss die Erfassung und Bewertung alternativer Systemlösungen im Hinblick auf deren erwartete technisch-wirtschaftliche Einsatzfähigkeit ein. Fragen der räumlichen Verteilung (insbesondere im Bereich sozialer Infrastrukturen) wurden systematisch und für unterschiedliche Gebietstypen erfasst und anhand von „Guten Beispielen“ illustriert. Der Schwerpunkt der Untersuchung lag dabei auf deutschen Groß- und Mittelstädten und deren Umland.

Um die Tragweite künftiger Rahmenbedingungen für die Infrastrukturbereitstellung und daraus resultierende Herausforderungen und Handlungsoptionen in den einzelnen Infrastruktursektoren besser einschätzen zu können, wurde zunächst die aktuelle Ausgangssituation dargestellt. Zu den in die Analyse einbezogenen planungsrelevanten Aspekten gehörten die institutionellen Rahmenbedin-

gungen und organisatorische Strukturen, Fragen der Versorgungssicherheit und der Produktqualität, die ökonomischen Rahmenbedingungen einschließlich der Nachfrageentwicklung sowie der jeweilige Raumbezug der infrastrukturellen Planung.

In allen Infrastrukturbereichen wird deutlich: Erste Anpassungen, insbesondere an die Folgen des demografischen Wandels und des Klimawandels, wurden von den Kommunen mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen bereits eingeleitet. Auch die institutionellen Rahmenbedingungen und organisatorischen Strukturen sowie die ökonomischen Rahmenbedingungen haben sich in den letzten Jahren stark verändert.

Allerdings sind in den kommenden Jahren und Jahrzehnten weitergehende Infrastrukturanpassungen zu erwarten. Diese reichen von betrieblich-technischen Maßnahmen bis hin zu grundlegenden Umbaumaßnahmen (Transformation). So geht es im Bereich der technischen Infrastrukturen beispielsweise auf dem Energiesektor um einen dringend gebotenen Umschwung zu einer nachhaltigeren Energieversorgung, idealerweise in dezentralen Systemen, die in lokale/regionale Netzwerke eingebunden werden können. Im Abwasserbereich ermöglichen neuartige Sanitärsysteme – in Ergänzung zu konventionellen Systemen – eine ressourceneffiziente Bewirtschaftung von Abwasser. Bei den sozialen Infrastrukturen stehen im Gesundheitswesen erhebliche Strukturveränderungen an. Kleinräumige Versorgungslücken in der hausärztlichen Versorgung werfen die Frage der Notwendigkeit einer Reformulierung der öffentlichen Daseinsvorsorge in diesem Bereich auf. Zugleich ergeben sich für die kommunalen Krankenhäuser bzw. Krankenhausstandorte neue, grundlegende Finanzierungs- und Organisationsfragen. Im Bildungs- und Erziehungswesen wiederum dreht es sich einerseits um veränderte Angebote und Inhalte, mit denen auf sinkende Alterskohorten und aktuelle Entwicklungen und Probleme reagiert werden kann. Andererseits geht es um das Schließen oder Zusammenlegen von Institutionen und/oder Standorten sowie um Reformen, die auf mehr Effizienz, Ganztagsbetreuung und schlankere Organisationsformen ausgerichtet sind.

Für alle untersuchten Infrastrukturbereiche lassen sich neben infrastrukturenspezifischen

auch übergreifende Herausforderungen und Handlungsoptionen feststellen. Diese betreffen zum einen die quantitative, qualitative und räumliche Ausdifferenzierung der unterschiedlichen Bedarfe sowie neue Angebotsformen, zum anderen das Finden einer neuen Balance zwischen Governance und kommunaler Steuerung. Dies legt eine stärker infrastrukturübergreifende Planung sowie ähnliche Planungsprinzipien und -mechanismen nahe.

Die meisten Entwicklungen sind zudem – gerade in ihren kleinräumigen Auswirkungen auf die Infrastrukturen – mit erheblichen Unsicherheiten behaftet, und die Zahl grundsätzlich möglicher Handlungsoptionen steigt. In Anbetracht dessen sind in der Infrastrukturplanung verstärkt Strategien zur Entscheidungsfindung unter Unsicherheit erforderlich. Dabei erlangen Prinzipien wie Flexibilität und Anpassungsfähigkeit, Innovationsfreundlichkeit und Fehlertoleranz an Bedeutung.

Alle diese Entwicklungen auf unterschiedlichen Ebenen zeigen zudem vielfältige Wirkungen auf die Struktur der vorhandenen Gebäudesubstanz und auf die Rahmenbedingungen des Städtebaus. Sie haben bedeutenden Einfluss auf die zukünftige Planung technischer und sozialer Infrastruktur und stellen die Städte vor neue Herausforderungen, zu denen es bisher kaum städtebauliche Orientierungen gibt.

In der Vergangenheit waren Richt- und Orientierungswerte wichtige Instrumente in der stadtplanerischen Praxis. In Form von status-quo-orientierten Kennzahlen, die unter Voraussetzungen eines stetigen Wachstums und der Pfadabhängigkeit vorhandener Infrastruktur entstanden sind, werden sie den heutigen Herausforderungen jedoch nicht mehr gerecht. Erforderlich sind statt dessen Orientierungen, welche Planer befähigen, neben quantitativen Kennzahlen auch Wirkungszusammenhänge zwischen Stadt- und Infrastrukturplanung zu erkennen. Kommentierte Orientierungswerte können diese Lücke schließen. Sie enthalten nicht nur die traditionellen Infrastrukturkennziffern, sondern stellen Kontextinformationen aus planungsrelevanten Themenfeldern bereit. Die Kommentierung sorgt für eine Einordnung der Kennziffern in ihren Entstehungs- und Anwendungskontext und macht die möglichen Bandbreiten der Kennziffern inhaltlich nachvollziehbar. Sie übersetzt gleichsam die fachplanerischen Kennziffern in stadtplanerisch relevante Aspekte und ermöglicht so erst eine strategische Abstimmung zwischen Infrastruktur- und Stadt-

planung. Die Planenden können zu einer fundierteren Einschätzung darüber gelangen, inwieweit die vorgestellten Lösungsansätze und Orientierungen auf ihre spezifische Planungssituation übertragbar oder zu modifizieren sind.

Gemeinsames Ziel des Deutschen Instituts für Urbanistik und der Wüstenrot Stiftung ist es, fundierte Grundlagen für eine solche neue Form und Qualität von städtebaulichen Orientierungswerten zu erarbeiten. Diese sollen den Städten dabei helfen, sowohl in der Infrastrukturplanung als auch in den Weichenstellungen für einen zukunftsgerichteten Städtebau die zu erwartenden Entwicklungen adäquat zu berücksichtigen und die Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Stadtentwicklung zu schaffen. Die Ergebnisse der Studie fließen daher in ein aktuell laufendes Projekt des Deutschen Instituts für Urbanistik und der Wüstenrot Stiftung zur Ermittlung von Richt- und Orientierungswerten für die kommunale Planung ein. Ziel ist es, ein Nachschlagewerk für die Stadtplanung zu entwickeln, welches infrastruktur-übergreifend auf zukunftsweisende Handlungsoptionen der Infrastrukturbereitstellung verweist.

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

Bestellung:
siehe Bestellschein



Herausforderungen des demografischen Wandels bewältigen

Kommunale Erfahrungen und Handlungsmöglichkeiten

Städte und Stadtregionen haben nach wie vor ein hohes Interesse an Informationen über erfolgreich realisierte Maßnahmen, deren Grundlagen und Konsequenzen im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel und seine Auswirkungen auf die verschiedenen Handlungsebenen.

Die Fachkommission „Stadtentwicklungsplanung“ des Deutschen Städtetages (DST) regte daher eine Untersuchung durch das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) an. Ziel war es, die in Bezug auf den demografischen Wandel entwickelten Handlungsweisen in unterschiedlichen Kommunen zu ermitteln, aufzubereiten sowie Schlussfolgerungen und Empfehlungen für den künftigen Umgang zu erarbeiten.

Im Projekt wirkten als Fallstudienstädte Bielefeld, Dresden, Gera, Köln, München, Münster, Wolfsburg mit, die durch sehr unterschiedliche demografische Ausgangssituationen – im Hinblick auf Bevölkerungsverluste oder -gewinne, Alterung oder Zuwanderung – gekennzeichnet sind.

Zudem enthält die Studie eine Fülle von Beispielen zu ausgewählten Handlungsfeldern im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel. Viele davon sind seit langem wichtige kommunale Themen, nicht nur im Kontext des demografischen Wandels. Zahlreiche Kommunen erweitern jedoch gegenwärtig den Themenzuschnitt. Teilweise erhalten Themen in der stadtinternen Diskussion durch die Verknüpfung mit dem demografischen Wandel neue Bedeutung. Das Spektrum reicht von Fragen aus den Bereichen Wirtschaft und Arbeitsmarkt, über Bildung und Integration, Familienpolitik, Gesundheitspolitik bis hin zu Infrastruktur und Mobilitätsfragen. Wichtig ist, die Handlungsfelder jeweils an die Situation und Fragestellungen der jeweiligen Stadt anzupassen. Da viele Bereiche von den Folgen der demografischen Veränderungen betroffen sind, ist es wichtig, Prioritäten zu setzen.

Weitere zentrale Aspekte, für die Handlungsempfehlungen entwickelt werden, sind Fragen der Leitbildentwicklung, der Zielfindung und -festlegung, der Organisation und Steuerung des Prozesses, der Kooperation mit unterschiedlichen Akteuren, der Relevanz von

Datengrundlagen und eines Monitoring sowie der Evaluierung. Danach ist es mit Blick auf den demografischen Wandel nicht zwingend erforderlich, neue oder eigene Leitbilder zu entwickeln. Vielfach liegen in Kommunen bereits Leitbilder vor, an die angeknüpft werden kann. Wichtig ist, dass sich Akteure und Entscheidungsträger zu Beginn eines Prozesses über die Ziele verständigen und sie in einem Zielkatalog festhalten.

Organisationstheoretisch betrachtet, ist demografischer Wandel in der kommunalen Verwaltung ein Querschnittsthema. Es sind verschiedene Bereiche betroffen, die ihre Aktivitäten koordinieren sollten. Die Ressortorientierung der Verwaltung erschwert allerdings eine integrierte Bearbeitung. Umso notwendiger sind eine fachbereichs- und ämterübergreifende Abstimmung und die Unterstützung des Themas durch die politische Spitze. Wichtig ist es, eindeutige Zuständigkeiten, eine klare Aufgabenteilung und Kompetenzverteilung festzulegen und demografiebezogene Steuerungs- und Koordinationsaktivitäten zentral zu verankern.

Fundierte Daten zur Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsmarkt sowie belastbare Prognosen im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung gehören zu den elementaren Grundlagen, wenn es gilt, zielgerichtete Strategien und Konzepte im Umgang mit dem demografischen Wandel zu entwickeln und umzusetzen. Diese Datengrundlagen halten Akteure aus Politik und Verwaltung insbesondere dann in der Verantwortung, wenn sie langfristig angelegt sind. Analysen und Prognosen sollten sowohl für die Gesamtstadt als auch für städtische Teilräume vorliegen, da in vielen Städten auch zwischen einzelnen Stadtquartieren unterschiedliche demografische Entwicklungen festzustellen sind. Erforderlich sind eine kontinuierliche Beobachtung der relevanten Daten und Entwicklungen sowie, auf dieser Grundlage, eine regelmäßige Fortschreibung der Prognosen. Die „Nachverfolgung“ der Ergebnisse, die Erfolgskontrolle, gilt gemeinhin als wichtiger Bestandteil von Projekten und (Planungs-) Prozessen. In der Praxis zeigt sich jedoch immer wieder, dass eine Evaluierung kaum oder auf einem nur geringen Niveau realisiert wird. Hier sind noch Verbesserungen erforderlich.



Weitere Informationen:

Dr. rer. nat.

Beate Hollbach-Grömig

Telefon: 030/39001-293

E-Mail:

hollbach-groemig@difu.de

Dr. rer. soc. Bettina Reimann

Telefon: 030/39001-191

E-Mail: reimann@difu.de

Bestellung:

siehe Bestellschein

Zukunftsfähige Gewerbeflächen

Neuer Werkstattbericht zur Erarbeitung gewerbeflächenbezogener Stadtentwicklungskonzepte

Die ausreichende, zeit- und nachfragegerechte Versorgung mit Gewerbeflächen ist Voraussetzung einer erfolgreichen und nachhaltigen kommunalen Wirtschafts- und Stadtentwicklung. Eine entsprechende Gewerbeflächenpolitik sieht sich jedoch zahlreichen Herausforderungen gegenüber. So verändern sich mit dem ökonomischen und technologischen Strukturwandel die Standortanforderungen und Flächenbedarfe von Unternehmen. Neue Produktions- und Logistikkonzepte führen vielerorts zu betrieblichen Neuinvestitionen aber auch zu unter- und ungenutzten Flächen und damit einem beträchtlichen Entwicklungs- und Erneuerungsbedarf in bestehenden Gewerbegebieten. Unter Nachhaltigkeitsaspekten gewinnt der sparsame Umgang mit Boden und die Wiedernutzung von Flächenpotenzialen im Bestand an Bedeutung.

Gesamtstädtische Konzepte bieten Chancen

Konzepte, die den Bestand, Bedarfe und Maßnahmen für die Entwicklung von Gewerbeflächen auf gesamtstädtischer Ebene darstellen, können einen Beitrag für einen erfolgreichen Umgang mit Gewerbeflächen leisten. Solche gewerbeflächenbezogene Stadtentwicklungskonzepte sind sowohl Handlungsgrundlage für Politik und Verwaltung als auch Informationsquelle für Flächeneigentümer und Immobilienwirtschaft. Sie sind Informationsbasis und strategischer Ausgangspunkt eines Gewerbeflächenmanagements. Für die Landeshauptstadt Potsdam, eine Stadt mit starker Prägung durch Dienstleistungen und Wissenschaft, hat das Difu in Zusammenarbeit mit dem Berliner Planungsbüro Spath+Nagel in den letzten Monaten ein Stadtentwicklungskonzept Gewerbe erarbeitet. Dazu ist nun ein Werkstattbericht erschienen.

Beitrag zur Methodenentwicklung

In der neuen Difu-Publikation werden neben ausgewählten Ergebnissen des Stadtentwicklungskonzepts Gewerbe für die Landeshauptstadt Potsdam auch die angewandten Methoden und die Schritte der Konzepterarbeitung dargestellt. Damit ist die Hoffnung verbunden, dass dieser Band allen, die mit der Planung und Entwicklung von Gewerbegebieten befasst sind, hilfreiche Anregungen gibt. Im Rahmen dieses Projekts wurden nicht nur konkrete Planungsgrundlagen für die Landes-

hauptstadt Potsdam erarbeitet, sondern es konnten auch zentrale methodische Fragestellungen aufgegriffen und weiterentwickelt werden. Dies gilt insbesondere für Ansätze zur Prognose des Gewerbeflächenbedarfs und die Betrachtung der fiskalischen Folgen unterschiedlicher Strategien der Gewerbeflächenentwicklung.

Sammlung „guter Beispiele“

Die vorliegende Publikation schlägt Bausteine für die Erarbeitung von Stadtentwicklungskonzepten für Gewerbeflächen vor und illustriert diese anhand konkreter Umsetzungsbeispiele. Dazu gehören beispielsweise die Typisierung unterschiedlicher Flächenbedarfe und Standortqualitäten bei der Bedarfsprognose und Bestandserhebung. Ein wichtiges Element bei der Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzepts Gewerbe war die Einbeziehung von Erfahrungen aus anderen, ähnlich strukturierten Vergleichsstädten. Expertinnen und Experten aus den Bereichen Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung dieser Städte beteiligten sich im Rahmen eines Workshops am Forschungsvorhaben. Eine Reihe von „guten Beispielen“ aus diesen Städten findet sich in der neuen Publikation wieder. Der Erfahrungsaustausch zeigte, dass es durchaus einen Bestand an gemeinsamen Fragestellungen, bewährten Methoden und typischen Handlungsansätzen für eine stadtweite Betrachtung von Gewerbeflächen gibt.



Weitere Informationen:

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

Bestellung:

siehe Bestellschein

Standorttypen

Eine bedarfsgerechte Flächenentwicklung muss unterschiedliche Standortbedarfe berücksichtigen



Einfaches Gewerbegebiet/
Logistikstandort
Industriegebiet Potsdam-Süd



Höherwertiges Gewerbegebiet/
Gewerbepark
Babelsberg-Süd



Wissenschafts-/ Technologie- u.
Medienstandorte
Wissenschaftspark Golm



Standorte f. produzierendes
Handwerk
Babelsberg-Süd (Teilbereiche)

SPATH | NAGEL
BÜRO FÜR STÄDTENBAU UND STADTFORSCHUNG

Deutsches Institut für Urbanistik



Autobahnnähe und Szenekneipen – Standortfaktoren im Wandel

Neuerrichtungen, Verlagerungen, Schließungen: Unternehmerische Standortentscheidungen haben großen Einfluss auf die Entwicklung von Städten und Regionen, mit Wirkungen auf Beschäftigtenzahlen, Steuereinnahmen oder Bodenpreise. Hinzu kommen Konsequenzen für die baulich-räumliche Gestalt der Stadt, etwa für Flächennutzung, Infrastruktur und Stadtbild. Auch haben Standortentscheidungen Auswirkungen auf Innovationspotenziale, Selbstverständnis und das Image einer Stadt oder Region. Entsprechend groß ist das Interesse an (kommunal-)politischer Handlungsorientierung und wissenschaftlichem Erkenntnisgewinn.

Die Prozesse der unternehmerischen Standortwahl sind trotz aller theoretischen Auseinandersetzungen und zahlreicher empirischer Studien längst nicht abschliessend geklärt. Fortlaufende, tief greifende und komplexe Veränderungen der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen werfen immer wieder neue Fragen bezüglich der Bedeutung von Standortfaktoren auf. Dabei spielen Prozesse der Globalisierung, des wirtschaftlichen Strukturwandels und des demographischen Wandels eine wichtige Rolle.

Die Beschreibung und Bewertung von Standortfaktoren sind ein wichtiges Element zur Operationalisierung der unternehmerischen Standortwahl. Standortfaktoren spielen daher in der theoretischen Auseinandersetzung und der empirischen Forschung eine zentrale Rolle. Was Standortfaktoren sind, scheint auf den ersten Blick klar, da fast jede raumdifferenzierende Eigenschaft Standortfaktor sein kann. Weniger klar ist der Umgang mit der daraus resultierenden unübersichtlichen Zahl an Faktoren – denn der Grundstückspreis kann ebenso ein Standortfaktor sein wie die Autobahn-Anbindung, das Wohnumfeld, das Vorhandensein von Szenekneipen oder ein subjektiv empfunden inspirierendes Klima.

In den letzten Jahren erschienen zahlreiche Studien zur unternehmerischen Standortwahl, in denen Standortfaktoren einen zentralen Untersuchungsgegenstand darstellen. Der Fokus liegt dabei meist auf bestimmten Städten oder Regionen, einzelnen Branchen oder Unternehmenstypen und notwendigerweise auf einer Auswahl von Standortfaktoren. Die Studien werfen damit einzelne Schlaglichter auf spezifische Situationen.

Gerade weil Studienergebnisse und Thesen zur unternehmerischen Standortwahl oft in kommunale und regionale Entwicklungskonzepte einfließen, stellt sich angesichts der Vielzahl und Wandelbarkeit von Standortfaktoren die Frage: Können Ergebnisse einzelner Studien übertragen werden, um zu übergreifenden Schlüssen zu kommen?

Im Mittelpunkt des neuen Difu-Impulse-Bandes „Standortfaktoren im Wandel? Erkenntnisse aus der Forschung zu Standortfaktoren und Standortwahl“ steht die Analyse aktueller Ergebnisse der Standortfaktoren-Forschung vor dem Hintergrund der thematischen Komplexität und wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Veränderungen. Die Standortfaktoren kleiner und mittlerer Unternehmen sowie Standortfaktoren, die für die unternehmerische Standortwahl auf kleinräumiger lokaler bis regionaler Ebene eine Rolle spielen, standen im Fokus. Den Impulseband verfasste eine ehemalige Difu-Mitarbeiterin.

Mit einer Gegenüberstellung von Ergebnissen wird geprüft, inwiefern studienübergreifende Erkenntnisse zu einzelnen Branchen und Unternehmenstypen möglich sind, darunter Unternehmen aus dem Dienstleistungs-, Kreativ- und Logistik-Bereich. Ebenso werden in der Literatur und in räumlichen Entwicklungskonzepten der letzten Jahre anzutreffende Erwartungen zur künftigen Entwicklung der unternehmerischen Standortwahl zusammengetragen, beispielsweise zur Bedeutung weicher Standortfaktoren, und vor dem Hintergrund der Studien hinterfragt.

Es zeigt sich ein differenziertes Bild, aus dem sich einige Einschätzungen und Tendenzen ableiten lassen. Gleichzeitig werden die Grenzen der Standortfaktorenforschung deutlich, nicht zuletzt, weil nötige Anpassungen und Verfeinerungen von Theorien und Untersuchungsmethoden zur unternehmerischen Standortwahl an die sich wandelnden wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen noch weitgehend ausstehen.

Mit Blick auf diese Notwendigkeit zur Weiterentwicklung von Methoden und Theorien fordert der Band einen offenen Umgang mit den derzeitigen Grenzen der Erforschung von Standortwahl und Standortfaktoren ebenso ein wie eine Anpassung der oft hohen Erwartungen an die Möglichkeiten und Grenzen der Standortfaktoren-Forschung.



Weitere Informationen:

Dipl.-Ing. Josiane Meier
Telefon: 030/31428109
E-Mail: j.meier@isr.tu-berlin.de

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

Bestellung:

siehe Bestellschein

Mobilfunk-Jahresgutachten 2009

Kommunen und Mobilfunknetzbetreiber arbeiten beim Aus- und Aufbau der Infrastruktur gut zusammen

Im Dezember 2001 hatten die Mobilfunknetzbetreiber gegenüber der Bundesregierung eine freiwillige Selbstverpflichtung zur Verbesserung von Sicherheit und Verbraucher-, Umwelt-, und Gesundheitsschutz, Information und vertrauensbildenden Maßnahmen beim Ausbau der Mobilfunknetze abgegeben. Darin wurden Maßnahmen formuliert, die die Kommunikation zwischen den Netzbetreibern und Kommunen, die Standortplanung und den Verbraucherschutz und -information verbessern sollen. Über die Umsetzung dieser Maßnahmen legt das Informationszentrum Mobilfunk e.V. alle zwei Jahre mit einem Gutachten einen Bericht bei der Bundesregierung vor. Das Difu war an fünf der Gutachten beteiligt. Das jüngste Gutachten wurde im September 2010 veröffentlicht.

Die Ergebnisse basieren auf einer schriftlichen Umfrage, die im Herbst 2009 in Städten und Gemeinden durchgeführt wurde. Spiegelbildlich wurden die regionalen Vertreter der Mobilfunknetzbetreiber befragt.

Insgesamt haben die Netzbetreiber aus Sicht der Kommunen im Beobachtungszeitraum 2007 bis 2009 die in der Selbstverpflichtung abgegebenen Zusagen weitgehend erfüllen und teilweise noch ausbauen können. Dennoch bleiben einzelne Handlungsfelder, in denen weitere Verbesserungen angestrebt werden sollten.

Erneut hat sich bestätigt, dass ein zentraler Ansprechpartner für den Mobilfunk in den Städten und Gemeinden wichtig ist. Es zeichnet sich allerdings die Entwicklung ab, dass – im Vergleich zu den Vorjahren – zunehmend mehr Gemeinden auf einen solchen zentralen Ansprechpartner verzichten. Daher wird empfohlen, verstärkt darauf hinzuwirken, klare organisatorische Zuständigkeiten zu schaffen.

Informationen zur Standortplanung werden von den Betreibern in den meisten Fällen übermittelt und Informationen hierzu auch rechtzeitig bereitgestellt. In den Vorjahresgutachten war die mangelhafte Information über den Sendebeginn von Mobilfunksendeanlagen häufig als Problem genannt worden. Vor allem bei den kleineren Kommunen

scheinen die Maßnahmen der Mobilfunknetzbetreiber zur Verbesserung der Situation bereits schon jetzt deutlich gegriffen zu haben.

Die Zahl der Konflikte ging im Vergleich zum Untersuchungszeitraum 2005 bis 2007 deutlich zurück. Im Verhältnis zur – ebenfalls zurückgegangenen – Zahl der Standortentscheidungen stagniert das Konfliktniveau jedoch wieder, nachdem die relative Konflikthäufigkeit zwischen 2004 und 2007 gesunken war. In der Mehrzahl der Konfliktfälle konnte letztlich ein Konsens erzielt werden.

Um in Streitfällen zu Konfliktlösungen zu kommen, wurden schon vor Jahren Clearingstellen eingerichtet, an die sich die Kommunen im Konfliktfall wenden können. Es zeigte sich, dass die Clearingstellen und ihre Funktion, d.h. in welchen Fällen und wann sie genau eingeschaltet werden sollten, wenig bekannt sind. In beiden Zusammenhängen sollten die Netzbetreiber und die kommunalen Spitzenverbände weitere Aufklärungsarbeit leisten.

Im Bereich des Verbraucherschutzes hat die Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen geprüft, inwieweit die Zusagen der Netzbetreiber in Hinblick auf die Bereitstellung von Informationen für den Verbraucher umgesetzt wurden. Dazu wurden u.a. verdeckte Befragungen in Shops der Mobilfunknetzbetreiber und eine inhaltliche Bewertung der verfügbaren Print-Informationsmaterialien durchgeführt.

Im Vergleich zu den Vorjahresgutachten konnten für die Bereiche Informationsmaterialien, Internet und Interaktion weitere Verbesserungen erreicht werden. Bei der Beurteilung des Informationsstandes der Shopmitarbeiter in Hinblick auf den Bereich „Mobilfunk-Gesundheit-Umwelt“ konnte jedoch keine signifikante Verbesserung festgestellt werden, der Kenntnisstand ist nach wie vor nicht zufrieden stellend. Hier sollten die Informationsbroschüren und -quellen der Netzbetreiber und des Informationszentrum Mobilfunk e.V. sowohl zum Selbststudium der Shopmitarbeiter als auch zur Information der Kunden stärker eingesetzt werden.



Weitere Informationen:

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

Dipl.-Sozialwiss.
Antje Seidel-Schulze
Telefon: 030/39001-198
E-Mail: seidel-schulze@difu.de

IZMF: www.izmf.de

Bericht zum Download:

<http://www.difu.de/publikationen/2010/jahresgutachten-2009-zur-umsetzung-der-zusagen-der.html>

Transnationale Perspektiven für Klimaschutz und Klimaanpassung

Wie Kommunen und Regionen INTERREG IV B nutzen können



Für Europas Kommunen und Regionen ist mit dem Klimawandel eine doppelte Herausforderung verbunden. Durch ihre Planungen, Investitionsentscheidungen sowie die Aktivierung von Unternehmen und Privatpersonen sollen sie einen möglichst umfassenden Beitrag zum Klimaschutz leisten. Gleichzeitig spielen sie eine wichtige Rolle für die Anpassung an die Folgen des Klimawandels, etwa im Hinblick auf widerstandsfähige Siedlungsstrukturen oder einen effektiven Bevölkerungsschutz. Auch wenn sich die Auswirkungen des Klimawandels in Europa regional sehr unterschiedlich darstellen, lassen sich Klimaschutz und Klimaanpassung vor Ort durch eine europäische Zusammenarbeit verbessern. Der Erfahrungsaustausch von Städten und Regionen über Ländergrenzen hinweg, die gemeinsame Entwicklung von Instrumenten zur Förderung des Klimaschutzes – etwa für den Einsatz erneuerbarer Energien, energieeffiziente Gebäude und umweltverträgliche Mobilität – oder die Formulierung gemeinsamer Anpassungsstrategien sind dafür Beispiele.

Klimawandel als Gegenstand europäischer Projekte

Mit dem Ziel „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ – bekannt unter dem Programmtitel INTERREG – fördert die Europäische Union im Rahmen ihrer Regionalpolitik Vernetzungen dieser Art auf europäischer Ebene. Das Programm INTERREG IV B unterstützt in den Jahren 2007–2013 die transnationale Zusammenarbeit deutscher Akteure mit ihren Partnern in den fünf Kooperationsräumen Alpenraum, Mitteleuropa, Nordwesteuropa, Nordsee- sowie Ostseeraum mit insgesamt 1,1 Mrd. Euro. In der aktuellen Förderperiode von INTERREG haben sich kommunale und regionale Akteure zusammen mit Universitäten, Forschungseinrichtungen und Unternehmen in zahlreichen Projekten daran gemacht, Klimaschutz und Klimaanpassung in transnationalen Konsortien vorzubringen. Teilweise konnten sie dabei auf bestehende Kooperationen aufbauen.

Im Rahmen der vom Bundesamt für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) beauftragten Studie „Beitrag transnationaler Projekte zur Umsetzung der Territorialen Agenda der EU in Deutschland“ hat das Deutsche Institut

für Urbanistik eine Reihe von Fallstudien zu laufenden und abgeschlossenen Projekten im Themenfeld Klimaschutz und Klimaanpassung erarbeitet. Diese „guten Beispiele“ sind Grundlage eines neuen praxisorientierten Leitfadens zu transnationalen Perspektiven für Klimaschutz und Klimaanpassung. Anhand von Fallbeispielen wird gezeigt, wie Städte und Regionen INTERREG-Projekte als Bausteine lokaler bzw. regionaler Klimapolitik gezielt einsetzen. Ergänzend bietet die Publikation Tipps und Hinweise für Akteure, die eigene Projektaktivitäten zum Klimawandel im Rahmen von INTERREG B planen.

INTERREG-Programmräume gut geeignet

Es zeigt sich, dass die Zusammenarbeit in transnationalen Räumen für viele Aspekte des Themenfeldes besonders adäquat ist. Vielfach bilden sich in den Projekten auch Kooperationsstrukturen für eine klimagerechte Raumentwicklung heraus, die über die Zeitdauer eines einzelnen Projekts hinaus Bestand haben. Deutlich wird, dass

- der Mehrwert einer projektorientierten transnationalen Zusammenarbeit für Städte und Regionen vor allem im Kennenlernen bewährter Politikansätze ausländischer Projektpartner liegt,
- die transnationale Zusammenarbeit quasi ein „Labor“ zur gemeinsamen Umsetzung innovativer Ideen für Klimaschutz und -anpassung bietet,
- transnationale Zusammenarbeit die Entwicklung gemeinsamer Standards und die Erprobung von Richtlinien ermöglicht,
- die Umsetzung wichtiger Schlüsselmaßnahmen durch Pilotinvestitionen im Rahmen transnationaler Projekte befördert wird,
- INTERREG-Projekte vielfach die notwendigen Voraussetzungen für öffentliche oder private Folgeinvestitionen schaffen und
- dem Anliegen von Klimaschutz und -anpassung in den beteiligten Städten und Regionen oftmals zu einem höheren Stellenwert auf der politischen Agenda verhelfen.

Besonders wirkungsvoll ist die Projektarbeit in europäischen Netzwerken immer dann, wenn sie vor Ort mit lokalen Strategien und Ansätzen verknüpft sind.

Transnationale Perspektiven für Klimaschutz und Klimaanpassung

Interessenten können den Leitfaden kostenfrei beim BBSR per Mail bei beatrix.thul@bbr.bund.de bestellen.

Die Veröffentlichung ist auch als Download abrufbar: <http://www.difu.de/publikationen/2010/transnationale-perspektiven-fuer-klimaschutz-und-.html>

Weitere Informationen:

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

Stadt und Nachhaltigkeit

Neues Heft der „Informationen zur modernen Stadtgeschichte“ erschienen

Der Schwerpunkt des aktuellen Hefts widmet sich mit „Stadt und Nachhaltigkeit“ einem Thema, das seit der Rio-Konferenz 1992 und der dort verabschiedeten Lokalen Agenda 21 städtische Politik weltweit anleitet und durch die Klimadebatte der letzten Jahre zusätzliche Aktualität erhalten hat.

Die Herausgeber Dieter Schott und Michael Toyka-Seid fragen in ihrem Leitartikel, welche Rolle das Ziel städtischer Nachhaltigkeit für die Entwicklung von Städten seit dem Aufkommen von Stadtkritik und Umweldebatten in den 1960er und 1990er Jahren gespielt hat und wie sich dieses neue Leitbild städtischer Entwicklung in die Geschichte der Stadt seit ihren Anfängen prägenden Bemühungen einfügt, eine gestaltbare und reaktionsfähige Entwicklung zu generieren. Ein kurzer Literaturüberblick zu der wohl nur auf den ersten Blick „unhistorischen“, weil normativ begründeten Frage nach der städtischen Nachhaltigkeit ergänzt diese Überlegungen.

Die Einzelbeiträge des Themenschwerpunkts gehen dieser Grundfrage städtischer Existenz aus unterschiedlicher kultureller Perspektive und mit verschiedenen thematischen Schwerpunktsetzungen nach. In ihrem Beitrag „The Sustainable City: A New Label for the Progressive Cities of the 21st Century“ untersucht Michèle Dagenais (Montreal) die Debatte um die Verschlechterung der aquatischen Umwelt von Montreal in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und spürt der Entstehung des heute aktuell wirkmächtigen Konzepts der „Ville Nature“ nach. In einem deutsch-französischen Vergleich diskutiert Cyria Emelianoff (Le Mans) in „Pioneer Cities for Climate Protection (Freiburg-im Breisgau, Grenoble): the 1960s-70s“ die Frage, ob und inwieweit die seit den 1990er Jahren in Gang gekommenen lokalen Klimaschutzbemühungen ihre Ursprünge in frühen umweltpolitischen Protestbewegungen der jeweiligen Städte haben. Martina Fendt (Darmstadt) unternimmt in ihrem Beitrag „Städtischer Freiraum und nachhaltige Stadtentwicklung: Mainz und Wiesbaden im Vergleich“ eine komparative Untersuchung der Grünflächenausstattung und -politik der benachbarten Landeshauptstädte. Einen Blick auf die Umsetzung des Nachhaltigkeits-Leitbildes im außereuropäischen Bereich bietet schließlich der Beitrag von Miaomiao Zhu (Shanghai) zu

„Nachhaltigkeit als modernes Leitbild von Shanghai?“. Die Leitrezension von Michael Toyka-Seid widmet sich dem vielschichtigen und facettenreichen Versuch, unter dem Titel „Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien“ die historischen und aktuellen Umweltbeziehungen einer europäischen Großstadt umfassend zu dokumentieren.

Im Forumsartikel „Wiederaufbau und Stadtgeschichte. Neuorientierungen nach dem spatial turn“ widmet sich Georg Wagner-Kyora (Berlin) der Frage, inwieweit sich die Forschung zum Wiederaufbau durch neue Fragestellungen im Zuge des spatial turn substantiell verändert hat.

Im Berichtsteil liegt der Schwerpunkt auf einem Sammelbericht von der EAUH-Konferenz zur europäischen Stadtgeschichte in Gent, Belgien; hier wurden Kurzberichte aus den Sektionen mit deutscher Leitung zusammengestellt. Außerdem dokumentieren Berichte zu städtischer Kulturpolitik, Kriminalität in der Stadt, Planung, Stadt nach 1945 sowie der Bericht von der GSU-Sektion auf dem Historikertag die große thematische Breite historischer Stadtforschung. Ein Bericht von der Mitgliederversammlung der GSU informiert über neue Entwicklungen in dieser Gesellschaft.



Weitere Informationen:

PD Dr. Christoph Bernhardt
Telefon: 03362/793-280
E-Mail: bernhardt@irs-net.de

Bestellung:

siehe Bestellschein



Foto: Wolf-Christian Strauss

50 Jahre Bundesbaugesetz/ Baugesetzbuch

Abschluss der Berliner Gespräche zum Städtebaurecht

Am 19. November traf sich im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) das „Who-is-who“ des deutschen Städtebaurechts, um das 50-jährige Jubiläum der Städtebaurechtsgesetzgebung des Bundes im Rahmen einer vom Difu moderierten Festveranstaltung zu begehen. Mit der Einführung des Bundesbaugesetzes im Jahre 1960 wurde erstmals eine bundeseinheitliche Rechtsgrundlage für die städtebauliche Entwicklung der Städte und Gemeinden geschaffen, die heute als solides Fundament für kommunales Handeln im Interesse einer nachhaltigen, an den Gemeinwohlbelangen ausgerichteten Entwicklung gelten kann.

Diese Festveranstaltung bildete zugleich den Abschluss der „Berliner Gespräche zum Städtebaurecht“ einer vom Difu im Auftrag des BMVBS durchgeführten Reihe von Expertengesprächen zu Fragen des Novellierungsbedarfs bei Baugesetzbuch (BauGB) und Baunutzungsverordnung (BauNVO). Es ging somit nicht nur um eine rückblickende Würdigung, sondern auch um einen Ausblick auf die für die laufende Legislaturperiode geplante maßvolle Weiterentwicklung der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. In seinem Grußwort brachte Bundesminister Dr. Peter Ramsauer die Zielsetzungen der Bundesregierung zum Ausdruck: „Wir wollen vor allem den Klimaschutz und die Innenentwicklung im Baugesetzbuch stärken. Mit zielgenauen Änderungen passen wir das Planungsrecht an neue Herausforderungen an. Die Kommunen erhalten so ein verbessertes Planungsrecht, ohne durch großen Umstellungsaufwand mit neuer Bürokratie belastet zu werden.“ Er knüpfte damit an die bereits im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien vom 26.10.2009 festgehaltene Absicht an, Klimaschutz im Städtebaurecht (besser) zu verankern sowie den Vorrang der Innenentwicklung zu stärken und dafür das BauGB anzupassen und weiterzuentwickeln sowie die BauNVO umfassend zu prüfen.

Die „Berliner Gespräche zum Städtebaurecht“ standen in der Tradition früherer Expertenkommissionen. Es ging darum, frühzeitig die Erfahrungen ausgewiesener Experten aus Wissenschaft und Praxis zu erörtern, um Regelungserfordernisse zu erkennen und die Relevanz und Auswirkungen der in Betracht gezogenen Regelungen besser erfassen zu können. Angefüllt von Referaten und einge-

henden Diskussionen vieler Experten unterschiedlicher Disziplinen und begleitet durch den hohen Sachverstand des Ministeriums, an der Spitze Ministerialdirektorin Scheibelhuber, wurden u.a. Gestaltungsmöglichkeiten für eine klimagerechte Stadtentwicklung, Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Instrumente der Innenentwicklung und Änderungsbedarf in Bezug auf die Baunutzungsverordnung behandelt. Ziel der Gespräche war es, das Ministerium von ausgesuchten Experten aus Wissenschaft und Praxis zu einzelnen Themenfeldern fachlich zu beraten.

Die Ergebnisse der einzelnen Veranstaltungen wurden vom Difu in Protokollen dokumentiert und als Bericht zusammengeführt. Prof. Ulrich Battis von der Humboldt-Universität zu Berlin übergab den Bericht stellvertretend für die anderen Teilnehmer an Bundesminister Ramsauer. Parallel wurde der Bericht auf der Difu-Homepage veröffentlicht. Neben dem Ergebnisbericht wurde auch ein zweiter Band mit den Beiträgen der Festveranstaltung sowie den Thesen- bzw. Diskussionspapieren veröffentlicht.

Der Bericht zeigt, dass es bei der Novelle um eine maßvolle Weiterentwicklung des bestehenden Instrumentariums gehen wird. In Bezug auf die Aufgabe einer klimagerechten Stadtentwicklung wurde eine Verbesserung des planungsrechtlichen Instrumentariums für das Repowering vorgeschlagen. Auch die Möglichkeiten gebietsbezogener Maßnahmen für eine klimagerechte Stadterneuerung wurden geprüft. Thema waren zudem die Möglichkeiten zur verfahrensmäßigen Entlastung der Gemeinden mit Blick auf Fragen des europäischen Artenschutzrechts. Unter Hinweis auf das eingespielte und insgesamt bewährte Instrumentarium und Vorteile der Rechtskontinuität wurde von einer tiefgreifenden Novellierung des BauNVO abgeraten. Kleinere Änderungen wie die Klarstellung der Zulässigkeit von gebietsbezogenen Kindertageseinrichtungen in reinen Wohngebieten fanden allerdings breite Unterstützung.

Das Gesetzgebungsverfahren soll nun zügig eingeleitet werden. In einem Planspiel, das mit ausgewählten Planungsbehörden vor Ort durchgeführt wird, sollen der Gesetzentwurf auf seine Praxistauglichkeit überprüft werden. Ziel sei es, das Gesetzgebungsverfahren noch in 2011 zum Abschluss zu bringen.



Download:

Berliner Gespräche zum Städtebaurecht, Band I
<http://www.difu.de/publikationen/2010/berliner-gespraechе-zum-staedtebaurecht.html>

Weitere Informationen:

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

Die Zulässigkeit eines Feldversuchs mit Lang-Lkw

Über den von Wirtschaftsverbänden geforderten Einsatz von Lang-Lkw („Gigalinern“) wird in den Kommunen und der Fachöffentlichkeit heftig diskutiert. Einerseits wird erwartet, dass solche Fahrzeuge deutlich mehr Fracht laden können als bisher zugelassene Lkw und somit die Transportkosten verringern, und dass Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß pro transportierte Tonne niedriger sind als bisher, was zu einer geringeren Umweltbelastung führt.

Andererseits wird befürchtet, dass Gigaliner zur Verlagerung von Transporten von der Schiene auf die Straße führen und damit der Umwelt schaden, den weiteren Ausbau des Straßennetzes – einschließlich Parkplätzen und Umladestationen – erfordern und dadurch die Kosten für Steuerzahler erhöhen. Zudem könnten Gigaliner aufgrund ihrer Größe und Schwere das Unfallrisiko für die Verkehrsteilnehmer vergrößern.

Die Bundesregierung beabsichtigte zunächst einen bundesweiten Modellversuch mit Lkw-Zügen, die unabhängig von der zu transportierenden Ladung eine Gesamtlänge von bis zu 25,25 m anstelle der gesetzlichen maximalen Länge von 18,75 m haben. Mit dem Modellversuch sollen „alle relevanten Auswirkungen“ neuer Nutzfahrzeugkonzepte, „insbesondere auf Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz“ untersucht werden. Als Rechtsgrundlage für den Modellversuch soll eine Ausnahmeverordnung erlassen werden. Die Lang-Lkw können es auf ein Gesamtgewicht von bis zu 60 Tonnen bringen, wenngleich der Bund nur bis zu 44 Tonnen zulassen will. Zudem sollen die Lkw nur auf ausgewählten Autobahnen fahren.

Dennoch wird befürchtet, dass ein solcher Modellversuch die spätere Einführung von Lang-Lkw vorbereiten könnte, und dass Lang-Lkw im Vor- und Nachlauf zu den Autobahnen und bei Störungen auch im Stadtverkehr unterwegs sind, wo die Infrastrukturen dafür nicht ausgelegt sind und Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer zusätzlich gefährdet werden.

Das Difu hat aus rechtlicher Sicht geprüft, ob der geplante Modellversuch auf der Grundlage einer Ausnahmeverordnung durchgeführt werden kann. Auftraggeber des von Difu-Wissenschaftlerin Ass.iur. Ulrike Schillemeit

erstellten Gutachtens waren der Deutsche Städtetag, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV sowie Allianz pro Schiene e.V. Das Gutachten belegt, dass eine solche Ausnahmeverordnung rechtswidrig, verfassungswidrig und damit nichtig wäre.

Eine Ausnahmeverordnung darf grundsätzlich nur vom Wortlaut einer Vorschrift abweichen, nicht aber von den mit der Vorschrift verfolgten Zwecken. Die die Höchstlänge vorschreibende Norm des § 32 Abs. 4 StVZO, von der abgewichen werden soll, bezweckt die Vermeidung der Gefahren, die gerade durch die übergroße Länge von Fahrzeugen entstehen können. Die Ausnahmeverordnung wäre also rechtswidrig, weil sie die Grenzen ihrer gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage im Straßenverkehrsgesetz sprengen würde, die nur zum Erlass von Ausnahmeverordnungen ermächtigt, die sich innerhalb des Zwecks der Vorschrift halten, von deren Wortlaut sie abweichen (außer zur Vermeidung unverhältnismäßiger Härten) Ausnahmen von der vorgeschriebenen maximalen Fahrzeuglänge von 18,75 Metern in Form einer Ausnahmegenehmigung für einen bestimmten Antragsteller dürfen gegenwärtig nur erteilt werden, wenn der Transport aufgrund der Ladung nicht auf andere Weise möglich ist.

Auch die EG-Richtlinie, die die Fahrzeughöchstabmessungen und -gewichte festlegt und den Mitgliedstaaten erlaubt, zeitlich und örtlich begrenzte Verkehrsversuche mit Gigalinern zuzulassen, ändert an dem strengen deutschen Recht nichts. Diese „Erlaubnis“ bedeutet lediglich, dass ein solcher Verkehrsversuch nicht gegen europäisches Recht verstoßen würde.

Die Überprüfung des Normzwecks durch einen Modellversuch ist eine originär gesetzgeberische Aufgabe. Um die geplanten Testfahrten durchführen zu können, muss also zunächst eine gesetzliche Vorschrift im Straßenverkehrsgesetz von Bundestag und Bundesrat verabschiedet werden, die das Ministerium ermächtigt, eine Rechtsverordnung zur Regelung des Modellversuchs zu erlassen. Eine parlamentarische Befassung mit dem Thema wäre auch im Interesse der Gemeinden und der Kreise, damit ihre Belange in umfassender Weise berücksichtigt werden können.

Die Zulässigkeit eines bundesweiten Modellversuchs mit „Gigalinern“ bzw. „Lang-Lkw“ auf der Grundlage einer Bundesrechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrats



Rechtsgutachten des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu)



Im Auftrag des Deutschen Städtetages, des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen VDV und der Allianz pro Schiene e.V.
Bearbeiterin: Ass. iur. Ulrike Schillemeit

Difu-Gutachten

Die Zulässigkeit eines bundesweiten Modellversuchs mit „Gigalinern“ bzw. „Lang-Lkw“ auf der Grundlage einer Bundesrechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrats <http://www.difu.de/presse/2010-09-15/difu-gutachten-zu-gigalinern.html>

FORSA-Umfrage

Zulassung von Gigalinern auf Deutschland Straßen. Allianz pro Schiene (Auftr.), 2007, <https://www.nomegatrucks.eu/deu/meinungsumfragen/forsa-umfrage-Gigaliner-deutschland/mega-trucks-umfrage-forsa-deutschland-langfassung.pdf>

Weitere Informationen:

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

Kleinräumiger Städtevergleich zur sozialen Stadtentwicklung

Viele Städte verfügen über hohe Kompetenzen für die Sammlung und Verarbeitung von kleinräumigen Daten, deren vergleichende Bewertung und Nutzung einen weiteren Schritt zur Verbesserung einer datengestützten Stadtentwicklungspolitik darstellen. In einem seit Mai laufenden Forschungsprojekt werden anhand kleinräumiger Stadtteildaten sozialräumliche Tendenzen, wie ethnische und soziale Segregation in ausgewählten deutschen Städten untersucht. So werden Grundlagen für städtevergleichende Darstellungen und Analysen gelegt, die eine Orientierung für die Stadtpolitik und eine verbesserte Datengrundlage für strategische Entscheidungen bieten können. Basis sind die Daten der Innerstädtischen Raubeobachtung (IRB) des BBSR.

Das Projekt umfasst zwei Bausteine:

- Erstellung einer Synopse bestehender Monitoringsysteme zur sozialen Stadtentwicklung in ausgewählten Städten.

- Statistische Berechnungen zu Polarisierungstrends in Städten unter den Fragestellungen: Wie entwickeln sich die Teile der Stadt im Verhältnis zueinander? Ist eine Annäherung der sozialen Profile bzw. Problemlagen erkennbar oder findet eine Polarisierung statt?

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) führt das Pilotprojekt in Kooperation mit resurbana durch. Finanziert wird es durch das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Beteiligt sind 29 Großstädte aus Deutschland. Sie haben sich in einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe aus Vertretern der Stadtentwicklungsämter bzw. der statistischen Ämter der beteiligten Städte zusammengeschlossen. Die Vorstellung erster Ergebnisse erfolgte im Rahmen einer Arbeitsgruppensitzung im November 2010. Informationen über den Fortgang des Projekts werden in einem der nächsten Berichte-Hefte veröffentlicht.

Neue Reihe „Forschung Radverkehr“

Die neue Difu-Reihe „Forschung Radverkehr“ informiert Deutschlands Kommunen kompakt über die aktuelle Entwicklung der Radverkehrsförderung in Europa, über Forschungsergebnisse und Praxisbeispiele. Die ersten acht Ausgaben erschienen zur Fahrradkommunikationskonferenz im November in Karlsruhe. Sie handeln von Themen, die in anderen europäischen Ländern besonders weit entwickelt sind, z.B. in den fahradfreundlichen Niederlanden oder Dänemark, aber auch von wegweisenden Trends z.B. in Großbritannien, Belgien und Frankreich. Damit können sich deutsche Kommunen über den aktuellen Stand des Radverkehrs anderer europäischer Länder informieren. Die ersten Themen sind:

- Fahrradparken am Bahnhof
- Innerstädtisches Fahrradparken
- Fahrradverleihsysteme in Europa
- Radschnellwege
- Bewertung der Radverkehrsqualität
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Mit dem Fahrrad zur Schule
- Radverkehr im Verkehrsentwicklungsplan

Die Ausgaben stehen im Fahrradportal des Nationalen Radverkehrsplans www.nrvp.de zum Download bereit, ergänzt um thematisch entsprechende Powerpoint-Präsentationen. In Vorbereitung ist zudem eine Veröffentlichung zum schnell wachsenden Anteil der Elektrofahrräder.

Die parallele englischsprachige Difu-Reihe „Cycling Expertise“ wird mit weiteren Auswertungen der Forschung und Praxis in Deutschland fortgesetzt, mit Ausgaben u.a. zur Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr, zu autofreien Aktionstagen, zum Fahrrad als Lifestyle-Komponente, zu planerisch-technischen Fragen der Radverkehrsanlagen und zur Tempo-30-Gestaltung. Die Kompaktinfos werden nicht nur von Radverkehrsplanern in anderen europäischen Ländern genutzt, sondern auch von deutschen Experten bei ihrem fachlichen Engagement im Ausland oder im Rahmen von EU-Projekten. Hierzu wird auch der englischsprachige Teil des Fahrradportals www.nrvp.de ausgebaut; ein englischsprachiger Newsletter (zusätzlich zum deutschsprachigen) informiert über aktuelle Fahrradprojekte in In- und Ausland.

Weitere Informationen:

Dipl.-Sozialwiss.
Antje Seidel-Schulze
Telefon: 030/39001-198
E-Mail: seidel-schulze@difu.de

Prof. Dr. Hartmut Häussermann
E-Mail: hh@resurbana.de

Dipl.-Geogr. Jan Dohnke
E-Mail: jan.dohnke@fu-berlin.de

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



Weitere Informationen:

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

Städtebauförderung und Doppik

Chancen besser nutzen durch veränderte Perspektiven?

Die Städtebauförderung ist ein zentrales Instrument der nachhaltigen Stadtentwicklung in Deutschland. Bund und Länder finanzieren unter anderem Maßnahmen zur Erhaltung und Modernisierung von Gebäuden und zur Verbesserung des Wohnumfelds in den Städten und Gemeinden sowie zur Revitalisierung der Innenstädte und Stadtteilzentren. Unabhängig von den positiven Effekten der Städtebauförderung im Bereich der sozialen Stadt, sind auch zukünftig Mittel aus den einzelnen Teilprogrammen erforderlich, um den großen Investitionsrückstand bei der kommunalen Infrastruktur abzubauen.

Investitionen der Städte und Gemeinden müssen im Rahmen des kommunalen Haushalts- und Rechnungswesens angemessen abgebildet werden. Dies ist nicht zuletzt Voraussetzung für eine effektive Steuerung des Mitteleinsatzes. Bei der Umstellung auf Doppik stehen die Kommunen vor großen Herausforderungen. Insbesondere die erfolgreiche Nutzung möglicher Potenziale für die Verwaltungssteuerung setzt Erfahrung und

den Aufbau des methodischen Know-hows voraus. Bund und Länder benötigen über die Konsequenzen, die das neue kommunale Rechnungswesen für die Inanspruchnahme der Städtebauförderungsmittel hat, genaue Informationen, damit (neue) Chancen zur Verbesserung der Effizienz und Effektivität des Mitteleinsatzes effektiv genutzt werden.

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) beauftragte das Difu daher mit der systematischen Aufbereitung des deutschen Regelungsstandes zur Einführung der Doppik bei den Kommunen mit Blick auf die Durchführung der Städtebauförderung. Die Studie soll insbesondere die Unterschiede in den Länderkonzepten darstellen, auf besondere Problemschwerpunkte in der praktischen Umsetzung hinweisen sowie konkrete, praxisbezogene Handlungsvorschläge zur Behandlung von Städtebaufördermitteln im Rahmen der Doppik liefern.

Die Ergebnisse der Untersuchung sollen im Sommer 2011 vorgestellt werden.

Weitere Informationen:

Dipl.-Kfm. (FH) Stefan Schneider

Telefon: 030/39001-261

E-Mail: schneider@difu.de

Programme des Bundes für die nachhaltige Stadtentwicklung und die Soziale Stadt

Seit einigen Jahren arbeitet der Bund gemeinsam mit Kommunen und Ländern an einer Nationalen Stadtentwicklungspolitik in Deutschland. Ziel ist es, wie in der „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ vorgesehen, die Position des Bundes in der Stadtentwicklung inhaltlich zu schärfen, die vorhandenen Instrumente und Programme schneller den neuen Herausforderungen anzupassen, die Öffentlichkeit stärker für die Probleme und Chancen der Städte zu sensibilisieren, neue Partner für die Stadtentwicklung zu finden und auf der europäischen Ebene die Position Deutschlands zu festigen.

Das Projekt „Programme des Bundes für die nachhaltige Stadtentwicklung und die Soziale Stadt“, das vom Deutschen Institut für Urbanistik im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und

Stadtentwicklung durchgeführt wird, untersucht die Rolle von Programmen aller Ressorts des Bundes für die nachhaltige Stadtentwicklung und die Soziale Stadt. Dafür wird die umfangreiche Datensammlung unterschiedlicher Bundesprogramme des Difu aktualisiert und erweitert. In ausgewählten Kommunen werden Expertengespräche mit für die Programmumsetzung relevanten Akteuren geführt. Die Ergebnisse dieser unterschiedlichen Recherchen werden in zwei Workshops mit Vertretern der beteiligten Bundesministerien diskutiert und gemeinsam weiter entwickelt. So sollen auch auf der Umsetzungsebene Potenziale und Ansatzpunkte identifiziert werden, um auf der Ebene des jeweiligen Ressorts und bei der Gestaltung zentraler förderrechtlicher Vorgaben eine optimierte Bündelung der verschiedenen Förderaktivitäten vor Ort zu erleichtern. Das Projekt läuft bis September 2011.

Foto: Gregor Jekel

Weitere Informationen:

Dr. rer. nat.

Beate Hollbach-Grömig

Telefon: 030/39001-293

E-Mail:

hollbach-groemig@difu.de

Dr. phil. Holger Floeting

Telefon: 030/39001-221

E-Mail: floeting@difu.de

Evaluierung des Bund-Länder-Programms Stadtumbau West

Weitere Informationen:

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

Tipps zum Weiterlesen:

- BSR (2009) (Hrsg.): Stadtumbau West. Befragung von Kommunen im Stadtumbau West, Berlin. Bearbeitung: Institut für Stadtplanung und Stadtforschung WEEBER+PARTNER
- BMVBS/BBR (2008) (Hrsg.): Evaluierung des Bund-Länder-Programms Stadtumbau Ost. Berlin. Bearbeitung: Difu und IfS

In den Städten der alten Bundesländer zeichnet sich immer deutlicher ein wirtschaftlicher und demographischer Strukturwandel ab. Dies stellt die Kommunen vor die Herausforderung, auf diese Entwicklung vorbeugend städtebaulich zu reagieren. Daher richtete die Bundesregierung 2002 das ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West (Experimenteller Wohnungs- und Städtebau) ein. Auf der Grundlage dieser Erfahrungen wurde 2004 das Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau West gestartet. Bis einschließlich 2009 wurden insgesamt 342 Mio. Euro an Bundesmitteln zur Verfügung gestellt und insgesamt 383 Kommunen (einschließlich Berlin) in das Programm aufgenommen. Nun soll eine Zwischenbilanz in Form einer Programmevaluierung gezogen werden. Mit der Evaluierung beauftragte das BBSR das Difu in Kooperation mit dem Institut für Stadtplanung und

Sozialforschung WEEBER+PARTNER. Die beiden Institute bringen einschlägige Erfahrungen mit.

Die Evaluierung soll aufzeigen, ob die Umsetzung des Programms Stadtumbau West Erfolg versprechend angelegt ist und wo es Verbesserungsbedarf gibt. Hierbei wird auch geprüft, inwieweit eine Zusammenlegung der beiden Programme Stadtumbau Ost und West sinnvoll wäre. Im Ergebnis der Evaluierung werden Handlungsempfehlungen erarbeitet, die Kommunen und deren Bürger, insbesondere private Einzeleigentümer, beim Umbau ihrer Städte und Dörfer unterstützen. Der Evaluierungsbericht soll Anfang 2012 vorliegen. Die Evaluierung des Programms Stadtumbau West wird durch eine Lenkungsgruppe begleitet.



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



DynASS

Dynamische Arrangements städtischer Sicherheitskultur

Im Rahmen des Programms „Forschung für die zivile Sicherheit“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung wurde der Forschungsverbund „DynASS – Dynamische Arrangements städtischer Sicherheitskultur“ ins Leben gerufen. Bis Januar 2013 sollen zentrale Fragen beantwortet werden: Wie lässt sich die Divergenz von subjektivem Sicherheitsempfinden und realen Risiken aufheben? Wie können städtische Sicherheitsakteure dabei die objektive und gefühlte „Sicherheit“ in den Städten beeinflussen? Es sollen Wege aufgezeigt werden, wie Erwartungen der Öffentlichkeit und kommunale Handlungsspielräume im Sinne einer konsistenten Sicherheitspolitik integriert und abgestimmt werden können. Dabei geht es darum, zunächst diejenigen städtischen Akteure zu identifizieren, die mit ihrem Handeln Einfluss auf das Sicherheitsempfinden der Stadtbewohner nehmen. Nachfolgend werden deren spezifische Sicherheitswahrnehmung und Datengrundlagen, die daraus resultierende Konstruktion von Sicherheitsbildern und deren Bedeutung für die Sicherheitsproduktion untersucht.

Hierzu werden Studien und Medienberichte analysiert sowie Experteninterviews durchgeführt. Eine schriftliche Befragung von Ordnungs- und Stadtplanungsämtern in allen deutschen Städten mit mehr als 50.000 Einwohnern soll zeigen, wie beispielhafte Akteure in Sicherheitsfragen handeln und die Basis für drei Fallstudien legen, in denen konkret untersucht wird, wie städtische Akteure in Einzelfällen interagieren.

Ziel des Projekts DynASS ist es, einen Beitrag zu einer integrierten städtischen Sicherheitspolitik durch eine breite Beteiligung von sicherheitsrelevanten Akteuren zu leisten. Ihnen sollen anhand der Ergebnisse innovative Leitfäden und Handlungsempfehlungen zur Verfügung gestellt werden, die die Rationalität im Sicherheitshandeln erhöhen und damit das Sicherheitsempfinden der Stadtbewohner verbessern. Die Fragestellungen werden in einem Verbundprojekt vom Deutschen Institut für Urbanistik, der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin, dem Institut für Ressourcenmanagement und der Technischen Universität Berlin bearbeitet.

Weitere Informationen:

Dr. phil. Holger Floeting
Telefon: 030-39001-221
E-Mail: floeting@difu.de oder
floeting@dynass-projekt.de

Dipl.-Sozialwiss.

Antje Seidel-Schulze
Telefon: 030-39001-198
E-Mail: seidel-schulze@difu.de
oder seidel-schulze@dynass-
projekt.de

Informationen im Internet:
<http://www.dynass-projekt.de/>

Internationalisierung der kommunalen Wirtschaftsförderung

Ergebnisse eines Difu-Seminars zu Standortmarketing und Kooperationsförderung im Ausland

Im Zeitalter der Globalisierung spielt ein internationales Standortmarketing für viele Wirtschaftsstandorte eine immer größere Rolle. Im Rahmen eines Difu-Seminars diskutierten kommunale und regionale Wirtschaftsförderer aus dem ganzen Bundesgebiet Möglichkeiten und Grenzen internationaler Aktivitäten.

Zeit der spektakulären Ansiedlungen vorbei

Wie Michael Hass, Geschäftsführer von PM & Partner Marketing Consulting, in seinem Überblicksvortrag hervorhob, haben sich die Charakteristika internationaler Ansiedlungen in den letzten Jahren maßgeblich verändert: Die Zeit großer Investitionen auf der grünen Wiese sei vorbei, die Projektzuschnitte würden deutlich kleiner, die Bedeutung von Fachkräften und Innovationskapazitäten als Standortfaktoren stiegen. Er hob die Relevanz der Bestandspflege als Basis eines internationalen Standortmarketing hervor, da die Unternehmen vor Ort die wichtigsten Anknüpfungspunkte für internationale Kooperationsprojekte bieten.

Städtepartnerschaften wirtschaftlich nutzen

Kommunen verfügen im Rahmen ihrer Städtepartnerschaften oftmals über interessante Auslandskontakte auf politischem und gesellschaftlichem Gebiet, die für wirtschaftliche Aktivitäten genutzt werden können, wie Ralf J. Meurer, Geschäftsführer der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Duisburg, am Beispiel der Ruhrmetropole illustrierte. Roland Hentschel, Wirtschaftsförderer der Stadt Oldenburg, zeigte anhand der China-Initiative den Nutzen zeitlich und thematisch begrenzter strategischer Partnerschaften mit ausländischen Städten auf. Auch die Auslandsverbindungen wissenschaftlicher Einrichtungen ließen sich oftmals nutzen, wie er am Beispiel der Umweltforschung darstellte.

Stadtentwicklung und Standortmarketing verknüpfen

Freiburg im Breisgau hat sich in den letzten Jahrzehnten als Vorreiter einer nachhaltigen Stadtentwicklung und als Standort der Umwelt- und Solarwirtschaft etabliert. Unter der Marke „Green City“ werden diese Kompetenzen zusammengefasst und gezielt für die

Standortwerbung etwa auf internationalen Fachmessen wie der Intersolar oder jüngst auf der Weltausstellung in Shanghai genutzt. Wie Dr. Bernd Dallmann, Geschäftsführer der Freiburg Wirtschaft Touristik und Messe GmbH & Co. KG, berichtete, haben sich im Jahr 2009 über 25.000 Fachbesucher aus 40 Nationen vor Ort in Freiburg über Konzepte der Stadtentwicklung informiert.

Clusterinitiativen und Netzwerke

Viele Städte und Regionen haben in den letzten Jahren technologie- und branchenbezogene Netzwerke von Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlichen Einrichtungen initiiert und gefördert. Ralf P. Meyer von der Aachener Gesellschaft für Innovation und Technologietransfer AGIT mbH zeigte anhand von Beispielen aus der Euregio Maas-Rhein, wie sich solche Clusterinitiativen als Ausgangspunkt für internationale Innovations- und Wirtschaftsförderung nutzen lassen. Die Diskussion machte deutlich, dass viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer diesen Ansatz für besonders Erfolg versprechend halten. So könnten gezielt fehlende Glieder regionaler Wertschöpfungsketten identifiziert und international akquiriert werden. Am Beispiel der Berliner Wissenschaftsstadt Adlershof zeigte deren Geschäftsführer Hardy R. Schmitz wie sich Technologieparks und Gründerzentren als Anlaufstelle für die internationalen Aktivitäten von Hightech-Firmen positionieren.

Perspektiven internationaler Wirtschaftsförderung

Die Präsentationen und Diskussionen im Rahmen des Seminars machten deutlich, dass nicht die „Jagd“ nach Großansiedlungen im Fokus Aktivitäten steht. Es geht Wirtschaftsförderern auch um die Anbahnung internationaler Kooperationsprojekte im Hinblick auf Innovation und Markterschließung und die Anwerbung von Fachkräften oder Studierenden aus dem Ausland. Angesichts der unterschiedlichen Potenziale und Bedürfnisse der örtlichen Wirtschaft kann es kein einheitliches Referenzmodell für die Aktivitäten auf internationalem Parkett geben. Unbestritten war jedoch, dass eine internationale Ausrichtung der Wirtschaftsförderung hohe Anforderungen an die fachlichen Kompetenzen der Beteiligten stellt, etwa im Hinblick auf Interkulturalität und Sprachkenntnisse.

Weitere Informationen:
Dipl.-Verwaltungswiss.
Daniel Zwicker-Schwarm
Telefon: 030/39001-154
E-Mail:
zwicker-schwarm@difu.de

Internationalisierung der kommunalen Wirtschaftsförderung: China-Initiative der Stadt Oldenburg.

Foto: Stadt Oldenburg



Vorreiter im Klimaschutz: Neun Kommunen ausgezeichnet

Preisgeld von 240.000 Euro fließt in Klimaschutzprojekte

servicestelle:
kommunaler
klimaschutz



Katherina Reiche,
Parlamentarische Staatssekretärin
im BMU

Am 18. November 2010 gab es in der Bonner Beethovenhalle etwas zu feiern: Die Bekanntgabe und Auszeichnung der Gewinner des Wettbewerbs „Kommunaler Klimaschutz 2010“. Geehrt wurden neun Kommunen und Regionen, die besonders vorbildliche Maßnahmen, Strategien oder Aktionen im Klimaschutz umgesetzt haben. Initiator des Wettbewerbs ist das Bundesumweltministerium in Kooperation mit der beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) angesiedelten „Servicestelle: Kommunaler Klimaschutz“. Die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, Katherina Reiche, überreichte die Preise und unterstrich die Bedeutung von Kommunen für einen erfolgreichen Klimaschutz: „Heute wird deutlich: Klimaschutz hat in den Kommunen einen großen Stellenwert eingenommen. Trotz knapper Kassen engagieren Sie sich sehr erfolgreich und spornen damit andere an. Sie haben erkannt, welche ökonomischen Chancen sich aus Investitionen in den Klimaschutz ergeben. Sie leisten einen starken Beitrag dazu, dass Deutschland bis 2050 den Ausstoß an Treibhausgasen um 80 bis 95 Prozent gegenüber 1990 reduziert.“

Die Bewerbungen konnten von Mitte Januar bis zum 31. März 2010 eingereicht werden, insgesamt beteiligten sich 172 Kommunen und Regionen. Das Preisgeld in Höhe von insgesamt 240.000 Euro müssen die Gewinner wieder in Klimaschutzprojekte investieren. Die Preisverleihung fand im Rahmen der am 18. und 19. November veranstalteten Konferenz „Kommunalen Klimaschutz erfolgreich gestalten!“ statt. Ausrichter waren das Bundesumweltministerium und die „Servicestelle: Kommunaler Klimaschutz“ beim Difu in Kooperation mit den kommunalen Spitzenverbänden.

Die Gewinner des Wettbewerbs „Kommunaler Klimaschutz 2010“

Kategorie 1:

Innovative technische und/oder bauliche Maßnahmen für den Klimaschutz in einem kommunalen Gebäude oder einer kommunalen Einrichtung (70 Bewerbungen, Preisgeld jeweils 40.000 Euro)

Gemeinde Wiernsheim (Baden-Württemberg): „Kommunaler Plus-Energie-Kindergarten“

Die Gemeinde Wiernsheim wurde für ihr Projekt „Kommunaler Plus-Energie-Kindergarten“ ausgezeichnet. Der im Ortsteil Serres gelegene Kindergarten verbindet auf beispielhafte Weise eine sehr hohe Energieeffizienz mit dem Einsatz erneuerbarer Energien. Durch eine Photovoltaikanlage erzeugt das in Passivhausbauweise errichtete Gebäude sogar mehr Strom, als gebraucht wird. Der Restwärmebedarf wird durch Erdwärme gedeckt.

Stadt Baesweiler (Nordrhein-Westfalen): „Modernisierung und energetische Sanierung des Gymnasiums Baesweiler auf Passivhausstandard – Trakt 1“

Mit der Modernisierung und energetischen Sanierung ihres Gymnasiums auf Passivhausstandard hat die Stadt Baesweiler eindrucksvoll bewiesen, dass Gebäude aus den 1970er Jahren durch eine angemessene Sanierung hohe energetische Standards erreichen können. Das innovative Versorgungskonzept basiert auf der Nutzung von „passiver Kühlung“ sowie dem Einsatz erneuerbarer Energien in Form von Erdwärme.

Stadt Nürnberg (Bayern): „Neubau des Passivhauses ‚südpunkt – Forum für Bildung und Kultur‘“

Der Neubau des Stadtteilzentrums in Passivbauweise stellte aufgrund des hohen Publikumsverkehrs und der verschiedenen Nutzungsarten eine besondere Herausforderung dar, die die Stadt Nürnberg mit innovativen Lösungen gemeistert hat. Auf der Basis eines Gesamtenergiekonzeptes wurden eine thermische, visuelle und akustische Behaglichkeit sowie eine hohe Energieeffizienz erreicht.

Kategorie 2:

Innovative und vorbildliche Strategien zur Umsetzung des kommunalen Klimaschutzes (57 Bewerbungen, Preisgeld: jeweils 20.000 Euro)

Schwalm-Eder-Kreis (Hessen): „Energie sparen an Schulen“

Mit der gezielten Kombination aus bewusstsensiblen Maßnahmen sowie energie-

Wettbewerb „Kommunaler Klimaschutz 2011“ startet im Januar

Auch im nächsten Jahr können sich Kommunen und Regionen für ihre vorbildlichen Klimaschutzprojekte auszeichnen lassen.

Bewerbungen sind wieder in den drei bewährten Kategorien möglich.

Die Bewerbungsunterlagen zum Wettbewerb „Kommunaler Klimaschutz 2011“ stehen ab dem **17. Januar** unter: <http://www.kommunaler-klimaschutz.de/Wettbewerb> bereit.

Bewerbungsschluss ist der **31. März 2011**.

tischen Sanierungsmaßnahmen hat der Schwalm-Eder-Kreis seit 1997 den Energieverbrauch an seinen 75 Schulen erfolgreich reduziert. In Kooperation mit verschiedenen Akteuren wurden vielfältige Maßnahmen umgesetzt, die neben einem sensiblen Umgang mit Energie und messbaren Einsparungen auch die regionale Wertschöpfung stärken.

Landeshauptstadt Hannover (Niedersachsen): „Klima-Allianz Hannover 2020“

Mit der Gründung der „Klima-Allianz Hannover 2020“ im Jahr 2007 verfolgt die Landeshauptstadt Hannover eine vorbildliche, akteursübergreifende Strategie zur Entwicklung und Umsetzung ihres umfassenden Klimaschutzaktionsprogramms. Gemeinsam mit den Stadtwerken und rund 80 Allianz-Partnern aus allen gesellschaftlichen Bereichen steuert die Stadt so kontinuierlich ihr ambitioniertes Ziel einer 40-prozentigen CO₂-Einsparung bis 2020 an.

Landkreis Fürstentum (Bayern): „Fürstentum Energie-Resolution – 10 Jahre auf dem Weg zur Energiewende“

Seit der Veröffentlichung seiner „Energie-Resolution“ im Jahr 2000 verfolgt der Landkreis das Ziel, seine Versorgung bis 2030 vollständig auf erneuerbare Energien umzustellen und damit eine Energiewende herbeizuführen. Mit der Gründung des akteursübergreifenden Vereins „ZIEL 21 – Zentrum Innovative Energien im Landkreis Fürstentum e.V.“ hat er alle dafür erforderlichen Strukturen geschaffen.

Kategorie 3:

Erfolgreich umgesetzte, innovative Aktionen zur Beteiligung und Motivation der Bevölkerung bei der Realisierung von Klimaschutzmaßnahmen (45 Bewerbungen, Preisgeld: jeweils 20.000 Euro)

Region Bayreuth (Bayern): „Klimaschutzkampagne ‚Frei von CO₂ – sei mit dabei!‘“

Mit dieser Klimaschutzkampagne richtet sich die Region Bayreuth gezielt an Bevölkerung und Wirtschaft der Stadt und des Landkreises Bayreuth, um diese durch konkrete Handlungen zu einem aktiven Klimaschutz zu bewegen. Die außergewöhnlich gut strukturierte Kampagne zeichnet sich durch zahlreiche individuelle Ideen aus.

Stadt Wuppertal (Nordrhein-Westfalen): „Urlaub für das eigene Auto“

Acht Wuppertaler Haushalte haben bei der Aktion „Urlaub für das eigene Auto“ einen

Monat lang öffentlichkeitswirksam freiwillig auf die Nutzung ihres Autos verzichtet. So ist es der Stadt Wuppertal gelungen, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer nachhaltig zum Überdenken des eigenen Mobilitätsverhaltens zu bewegen, eine breite Öffentlichkeit für das Thema zu sensibilisieren und darüber hinaus eine Diskussion über Defizite im Angebot für Fußgänger und Radfahrer oder im öffentlichen Personennahverkehr anzustoßen.

Stadt Viernheim (Hessen): „Energiekarawane“

Im Rahmen der Aktion „Energiekarawane“ bietet die Stadt Viernheim Hauseigentümern eine kostenlose, umfassende Beratung zur energetischen Sanierung in den eigenen vier Wänden. Die originelle Aktion, die beim Auftakt mit echten Kamelen von Haus zu Haus zog, wurde zielgruppenspezifisch weiterentwickelt und wird durch ständige Evaluierung kontinuierlich verbessert.

Weitere Informationen:

Anna Hogrewe-Fuchs
 Telefon: 0221/340 308-16
 E-Mail: hogrewe-fuchs@difu.de

Detaillierte Informationen zu den ausgezeichneten Projekten, zum Wettbewerb sowie Fotos und Filme über die Preisträger und die Veranstaltung finden Sie auch im Internet unter: <http://www.kommunaler-klimaschutz.de>



Die Gewinner der 1. Kategorie



Die Gewinner der 2. Kategorie



Die Gewinner der 3. Kategorie



Bruno Pfeifle, Leiter des Jugendamtes Stuttgart und Sandra Fendrich, Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Arbeitsstelle Kinder- und Jugendhilfestatistik, Universität Dortmund



Dr. Hanna Permien, Wissenschaftliche Mitarbeiterin im Deutschen Jugendinstitut München e.V.



Dr. Maria Kurz-Adam, Leiterin des Jugendamtes München und Kerstin Landua, Leiterin der Arbeitsgruppe Fachtagungen Jugendhilfe im Difu

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

Frühe Hilfen auch für Jugendliche?

Gilt der § 8a SGB VIII bis zur Volljährigkeit?
– Ein Tagungsbericht –

Das Sozialgesetzbuch (SGB) VIII sagt dazu ganz klar „ja“. Der § 8a SGB VIII gilt bis zur Volljährigkeit und trotzdem haben 130 Fachkräfte aus der öffentlichen und freien Jugendhilfe zwei Tage lang im Rahmen einer Veranstaltung der Arbeitsgruppe Fachtagungen Jugendhilfe im Deutschen Institut für Urbanistik Anfang Oktober in Berlin darüber diskutiert. Und es war interessant und vielleicht auch neu, Jugendliche unter dem Blickwinkel von Kinderschutzaspekten zu betrachten.

Jugendliche eine vergessene Zielgruppe im Kinderschutz?

Bruno Pfeifle, Leiter des Stuttgarter Jugendamtes, stellte bei der Eröffnung der Tagung fest, dass auch ältere Kinder und Jugendliche ihren ganz eigenen (Kinder-)Schutzbedarf haben, mit dem sich die Jugendhilfe intensiver beschäftigen sollte. Kinderschutzthemen seien auch solche, die sich mit der Nutzung neuer Medien, Mobbing, Erpressung, Sucht, Umgang mit Sexualität, Schulschwänzen, Gewalt oder Delinquenz befassen. Er forderte zur Diskussion darüber auf, ob die Kinder- und Jugendhilfe Konzepte und Hilfeangebote für Jugendliche unter Kinderschutzaspekten hat und wie das Jugendamt in diesem Bereich insgesamt aktiver werden kann, weil „wir mit gleicher Intensität nach den größeren Kindern und Jugendlichen schauen sollten, wie es bei den ‚Kleinen‘ schon längst geschieht“. Sandra Fendrich, Arbeitsstelle für Kinder- und Jugendhilfestatistik, Universität Dortmund, stellte aktuelle Daten zum Stand der Umsetzung des § 8a SGB VIII in der Praxis in Bezug auf Jugendliche für die Kategorien: Inobhutnahmen, Sorgerechtsentzüge und Hilfen zur Erziehung, vor. Dabei wurde u.a. deutlich, dass es von 2005 bis 2009 eine Zunahme der Inobhutnahmen 14- bis 18-jähriger Jugendlicher von 26 Prozent gegeben hat. Eine beachtliche Größenordnung also, die empirisch bestätigt, dass es wichtig ist, sich mit „Frühen Hilfen auch für Jugendliche“ zu beschäftigen. Im Plenum gab es authentische Erfahrungsberichte aus Leipzig, dem Landkreis Kassel und Stuttgart. Schnell wurde klar, dass in der Praxis noch große Unsicherheit besteht, was in Bezug auf Jugendliche ein „§ 8a-Fall“, ein Kinderschutzfall, ist. Einerseits empfinden sich betroffene Jugendliche oft selbst nicht als „§ 8a-Fall“, andererseits müssen Fachkräfte sensibilisiert werden, solche Gefährdungslagen im Hinblick auf den einzelnen Jugendlichen zu erkennen.

Ist geschlossene Unterbringung Kinderschutz?

Täter als Subjekt des Kinderschutzes?

Zur ersten Frage sagte Dr. Hanna Permien, Deutsches Jugendinstitut München, dass freiheitsentziehende Maßnahmen als längerfristige Erziehungshilfen für 11- bis 15-Jährige infrage kommen. Sie sind oft durch andere und/oder sich selbst gefährdet und diese Gefährdungslagen sind meist durch ein ganzes Bündel von „Fehlverhalten“ (Gewalt, Straftaten, Prostitution, Selbstverletzung, Drogenkonsum, Schulverweigerung) gekennzeichnet. Dieses „Fehlverhalten“ sei für sie oft eine wichtige Überlebensstrategie und nicht selten die einzige Quelle der Anerkennung sowohl von (meist ebenfalls „abweichenden“) Bezugsgruppen, als auch ihrer Eltern. Diese Jugendlichen bräuchten nicht selten einen sicheren Ort für ihren äußeren Schutz. Viele betonten am Ende ihres Aufenthalts in freiheitsentziehenden Maßnahmen die (ambivalente) Schutzfunktion: „Rettungsinsel“/„Knast“; „Sonst wäre ich längst auf der Straße, im Knast oder ‚voll süchtig!‘“ Doch der Preis sei hoch und Erfolg nicht garantiert!

Anschließend referierte Dr. Maria Kurz-Adam, Leiterin des Jugendamtes München zum Thema „Täter als Subjekt des Kinderschutzes“ Sie stellte an den Anfang ihres Vortrags die Frage, ob schwierige bzw. delinquente Jugendliche Objekte der Intervention oder Subjekte des Kinderschutzes sind und gab dann in Thesenform ihre Gedanken dazu wieder. Aufgabe der Kinder- und Jugendhilfe sei es, danach zu fragen: Wie kann ich Dich unterstützen? Das bedeute u.a. auch parteilich zu sein gegenüber dem Täter als Kinderschutz(fall), zum Schutz vor sich selbst und gegenüber anderen. Jugendhilfe solle bei diesen Jugendlichen Spuren der Veränderung hinterlassen, dazu brauche es jedoch ein hohes Maß an Verbindlichkeit im Handeln.

Kinderschutz Jugendlicher – mehr als nur ein semantisches Problem!

Jugendschutz ist ein fest in der Kinder- und Jugendhilfe verankerter Begriff und in der Kommentierung zum SGB VIII kann man nachlesen, was darunter konkret zu verstehen ist. Aber Jugendwohlgefährdung hingegen ist ein Wort, das es (noch?) nicht gibt. Vielleicht sollte man anfangen, es einfach häufiger gebrauchen?

Fahrspuren, Parkplätze, Bäume

Hauptverkehrsstraßen im Fokus der Verkehrs- und Stadtentwicklung

Hauptverkehrsstraßen standen Ende September 2010 im Fokus eines Difu-Seminars in Berlin. Im Rahmen der Veranstaltung wurden Herausforderungen thematisiert, vor denen Kommunen aktuell in diesem Bereich stehen. Im Kontext von verkehrs- und stadtplanerischen Zusammenhängen wurden Themen wie Immissionsschutz, Parken, Wirtschaftsverkehr, Radverkehrsförderung und Verkehrssicherheit aufgegriffen.

Dabei nahm die Diskussion über konkurrierende Flächenansprüche im Bereich von Hauptverkehrsstraßen im öffentlichen Raum eine zentrale Rolle ein. Es zeigte sich ein Paradigmenwechsel weg von der Dominanz reiner Verkehrsfunktionen hin zur Berücksichtigung verschiedener straßenraumspezifischer Ziele, unter Einbeziehung von Faktoren wie Verkehrssicherheit und Umfeldverträglichkeit.

Difu-Institutsleiter Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann, die Referenten aus dem kommunalen Bereich sowie die Aussteller der im Foyer der Difu-Veranstaltungsetage eingerichteten Informationsbörse dokumentierten diesen Trend anhand gelungener Praxisbeispiele unter anderem aus Berlin, Dresden, Köln, Lehrte und Seelze: neu entwickelte Straßenräume mit einer hohen gestalterischen Qualität sowie einer Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit Umfeldnutzungen.

Prof. Dr. Lütke Daldrup empfahl, qualitative Aspekte wie die Baukultur bei der Entwicklung von Hauptverkehrsstraßen stärker zu berücksichtigen, auch wenn diese – anders als Verkehrsstärken – nicht einfach zu bemessen seien. Sein Plädoyer: Fachplaner unterschiedlicher Disziplinen sollten in integrierten Planungsprozessen anhand konkreter Projekte eng zusammenarbeiten. Damit könnten Projekte entstehen, deren Qualität höher ist, als die sektoral optimierter Entwürfe.

Ein Themenschwerpunkt der Veranstaltung war die Beteiligung der Öffentlichkeit. Immer öfter wollen Anwohner, Geschäftsleute und Bürgervereine bei der Umgestaltung „ihrer“ Hauptverkehrsstraßen, über Fahrspuren, Parkplätze und Bäume mitentscheiden. Beispiele wie das von Gunnar Polzin vorgestellte Verfahren zur Straßenumgestal-

tung in Kassel zeigten exemplarisch, wie die Bevölkerung durch konstruktiven Dialog und aktive Öffentlichkeitsarbeit erfolgreich eingebunden werden kann.

Das Seminar „Hauptverkehrsstraßen – im Fokus der Verkehrs- und Stadtentwicklung“ im September 2010 war stark nachgefragt und wurde von den Teilnehmern sehr gut bewertet. Aus diesem Grund bietet das Difu Interessenten, die keinen Platz mehr bekommen konnten, eine weitere Veranstaltung in leicht modifizierter Form am 21. und 22. Februar 2011 an.

Weitere Informationen:

Dipl.-Ing. Arne Koerdts
Telefon: 030/39001-108
E-Mail: koerdts@difu.de

Difu-Seminar „Hauptverkehrsstraßen im Fokus der Verkehrs- und Stadtentwicklung“ am 21./22. Februar 2010.
Das Programm ist im Internet abrufbar unter <http://www.difu.de/veranstaltungen/2011-02-21/hauptverkehrsstraßen-im-fokus-der-verkehrs-und.html>



Friedrich-Ebert-Straße Kassel, Bestand



Friedrich-Ebert-Straße Kassel, Visualisierung der Planung

Elektromobilität in Kommunen

Konferenz am 7. Oktober 2010 in Düsseldorf

Weitere Informationen:

Ass. iur. Stefanie Hanke

Telefon: 030/39001-157

E-Mail: hanke@difu.de

In Deutschland werden große Anstrengungen unternommen, um die Möglichkeiten der Elektromobilität im kommunalen Straßenverkehr zu erkunden. Der Aufbau einer geeigneten öffentlichen Ladeinfrastruktur, kostenlose Parkplätze mit Lademöglichkeit oder der Zugang zu Bus-/Taxispuren sind hierbei nur einige der aktuellen Diskussionspunkte. Aus diesem Grund veranstalteten die Stadtwerke Düsseldorf gemeinsam mit dem Deutschen Institut für Urbanistik, dem Städtetag Nordrhein-Westfalen, dem Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen und dem Verband kommunaler Unternehmen e. V. am 7. Oktober 2010 die mit rund 150 Teilnehmern aus Kommunen, Land und Bund besuchte Konferenz „Elektromobilität in Kommunen“.

Die Veranstaltung befasste sich – anders als viele andere Veranstaltungen zur Elektromobilität – gezielt mit den Anforderungen und Bedürfnissen der Kommunen als der Ebene, auf der der Elektroverkehr seine Wirkungen entfalten wird, wenn er greift. Es wurden in Hinblick auf die Elektromobilität

- Standpunkte sowie Erfahrungen ausgetauscht,
- Chancen und Herausforderungen der Kommunen identifiziert,

- die Strategien für eine erfolgreiche elektromobile Zukunft erörtert sowie
- die politischen Spielräume aufgezeigt, um eine nachhaltige Strategie für eine ökologische und ökonomische Mobilität der Zukunft in den Kommunen und Gemeinden zu gewährleisten.

Difu-Institutsleiter Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann referierte zum Thema „Elektromobilität und Stadtentwicklung“ als inhaltlichen Auftakt der Veranstaltung. Ass. iur. Stefanie Hanke, wissenschaftliche Mitarbeiterin des Difu, hielt einen Vortrag zu den rechtlichen Rahmenbedingungen der Elektromobilität.

Als Ergebnis und Forderung kann festgehalten werden, dass die kommunale Ebene in die aktuelle Diskussion stärker eingebunden werden muss. Ihrem Bedarf und Interesse an zukunftsfähigen, integrierten Verkehrskonzepten ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Dabei ist eine einseitige Fokussierung auf einen 1:1-Ersatz der Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotor durch elektrisch angetriebene Fahrzeuge nicht sinnvoll. Vielmehr muss dem multi- und intermodalen Verkehrsverhalten durch differenzierte Verkehrsdienste und vielfältige Fahrzeugarten Rechnung getragen werden.



Unsichere Zukunft der ÖPNV-Finanzierung

Zur künftigen Finanzierung von Bussen und Bahnen gibt es zahlreiche offene Fragen und noch wenige Antworten. Dies war Anlass für das Difu zu dieser Thematik am 27. und 28. September in Berlin das Seminar „Die Finanzierung des ÖPNV – Problemlagen und Handlungspfade“ anzubieten. Referenten der kommunalen Spitzenverbände, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen sowie Praktiker der kommunalen Ebene, der Landesebene und aus der Privatwirtschaft kamen dazu ins Difu.

Ziel des Seminars war die Analyse der Problemlagen und eine Skizze möglicher Handlungspfade. Thematisiert wurde unter anderem die Befristung bis 2019 sowohl des Bundesprogramms des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wie auch der Mittel aus dem Entflechtungsgesetz – diese ersetzen das GVFG-Länderprogramm. Der Investitionsbedarf bei der kommunalen Verkehrsinfrastruktur hat sich von Neubau in Richtung Instandhaltung verschoben, so dass neue Finanzierungsinstrumente eine andere Akzentuierung als die bisherigen benötigen. Weitgehend offen ist die Frage, wie die Finanzierungstöpfe künftig gespeist werden. Dies gilt für Straßen und für Schienenwege.

Mit Blick auf die Finanzierung des laufenden Betriebs wurde eine weitere generelle Erhöhung der Fahrpreise eher skeptisch eingeschätzt. Eine wichtige Rolle spielen hier die negative Entwicklung der Realeinkommen der letzten Jahre für viele Bevölkerungsschichten. Angesichts beschränkter finanzieller Handlungsspielräume der Kommunen könne auf diese Herausforderung nur mit einer konsequenten Ausnutzung weiterer Einsparpotenziale auf der Kostenseite reagiert werden. Genannt wurden hier beispielsweise eine stärkere Zusammenarbeit in der Fahrzeuginstandhaltung und nicht zuletzt auch die Ausschreibung von Verkehrsleistungen.

Im Seminar wurde das Brandenburger Modell vorgestellt, das durch eine Bündelung der Finanzmittel beim Aufgabenträger eine höhere Effizienz der Mittelverwendung ermöglicht. Weiterhin wurden Möglichkeiten einer stärkeren Nutzerfinanzierung durch eine differenziertere Tarifgestaltung zur Ausschöpfung der Zahlungsbereitschaft von Fahrgästen aufgezeigt. Wenn es um die Erschließung neuer Finanzierungsquellen für den ÖPNV geht, kann ein Blick über die

Grenzen neue Perspektiven eröffnen. Deshalb wurden die französische Nahverkehrsabgabe, die Londoner City-Maut und Ansätze zur Abschöpfung des durch die ÖPNV-Erschließung generierten Nutzens an US-amerikanischen Beispielen vorgestellt.

Die Föderalismusreform I, welche Gesetzgebungskompetenzen entflechtet und Mischfinanzierungen – eine solche war das GVFG – abgebaut hat, sowie die Notwendigkeit einer Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2019 – Auslaufen des Solidarpakts II – sind die aktuellen Kontexte für Handlungspfade. Richtschnur dieser Neuordnung sollte eine den Aufgaben entsprechende finanzielle Ausstattung der verschiedenen staatlichen Ebenen sein. Mögliche Handlungspfade müssen berücksichtigen, dass in Deutschland erhebliche Disparitäten zwischen den verschiedenen Städten und Regionen existieren. Weiterhin muss zwischen Bereichen unterschieden werden, für die eine öffentliche Finanzierung geboten ist, und jenen, für die eine private Finanzierung möglich wäre. Die Vorträge verdeutlichten, dass eine öffentliche Grundfinanzierung sowohl der Infrastruktur als auch der Verkehrsangebote unumgänglich ist, eine private Finanzierung durch die Nutzer und Nutznießer jedoch in der Lage sein kann, ergänzende Teile von Angebot und Infrastruktur zu tragen.

Die zentrale Herausforderung der kommenden Jahre wird sein, die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs auf ein neues Fundament zu stellen. Hier ist ein offensives Auftreten der für Busse und Bahnen verantwortlichen Entscheidungsträger geboten, um bei der Jagd nach Einsparungen nicht zu einer leichten Beute zu werden. Die Vertreter des öffentlichen Verkehrs können durchaus mit Pfunden wuchern: Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Gewährleistung der Mobilität und als weicher Standortfaktor wird kaum bestritten. Angesichts eines globalen Trends zur Verstädterung sind die Exportchancen sowohl für Straßenbahnen als auch für Busse nicht zu unterschätzen. Die Sympathie der Bevölkerung für Busse und Bahnen ist hoch, dies beweisen regelmäßig gut besuchte Veranstaltungen wie Tage der offenen Tür. Das breite Interesse für den ÖPNV seitens der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Politik gilt es in Geld umzumünzen, damit auch weiterhin Busse und Bahnen als Dienstleistung für Bürger präsent sind.



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



Foto: Doris Reichel

Difu aktiv – Auswahl

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann stellte am 15.9. gemeinsam mit **Ulrike Schillemeit** das Gigaliner-Gutachten auf einer Pressekonzferenz vor, die gemeinsam mit den Auftraggebern Deutscher Städtetag, VDV und Allianz Pro Schiene veranstaltet wurde. Am 1.10. war Beckmann Teilnehmer des Vorsitzendenkreises des Beirats für Raumentwicklung des BMVBS, in dem er künftig die Arbeitsgruppe „Raumentwicklung, Mobilität und Verkehr – Koordinierung von Raumentwicklung und Verkehr“ leiten wird. Im Rahmen eines Expertenhearings hielt Beckmann am 5.10. in Augsburg den Vortrag „Kernaufgaben der Kommune(n) heute und morgen“. Am 7.10. referierte er in Düsseldorf zum Thema „Elektromobilität in Kommunen“ auf einer Konferenz, die gemeinsam von den Stadtwerken Düsseldorf, vom Difu, vom Städtetag NRW, vom Städte- und Gemeindetag NRW sowie vom VKU veranstaltet wurde. Am 12.10. wurde Beckmann erneut für vier Jahre in den Beirat des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) und am 15.11. für drei Jahre wiederum als Leiter der „Verkehrsplanung“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen berufen. Weiterhin nahm Klaus J. Beckmann am 12.10. an der von der Landeshauptstadt Dresden veranstalteten Podiumsdiskussion „Verkehrsentwicklungsplanung 2025plus Dresden“ teil, hielt am 13.10. in Wien im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Forschungsforum Mobilität für Alle“ des Österreichischen Bundesverkehrsministeriums einen Vortrag zum Thema „Mobilität und Wohnen“ und beteiligte sich am 25.10. an der Podiumsdiskussion „Berliner Republik – InnovationsDialog – Elektromobilität“, die von der Zeitschrift Berliner Republik veranstaltet wurde. Auf der Tagung der Friedrich-Ebert-Stiftung „Soziale Stadt – erfolgreich und unverzichtbar“ hielt Beckmann am 8.11. in Berlin den Vortrag „Das Programm Soziale Stadt – Unverzichtbarer Bestandteil einer klugen Städtebauförderung“. Am 19.11. moderierte er in Bonn auf einer gemeinsamen Konferenz von BMU und „Servicestelle Kommunaler Klimaschutz“ das Themenfeld „Kommunalen Klimaschutz erfolgreich gestalten“ und beteiligte sich am 24.11. an der von der IHK Düsseldorf in Haan durchgeführten Podiumsdiskussion zu „Weichen Standortfaktoren“.

Dr. Stephanie Bock hielt am 7.9. beim Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main den Vortrag „Wege zum nachhaltigen Flächenmanagement – Regionale

Förderung der Innenentwicklung“, war am 15.9. Teilnehmerin des Workshops zur Präsentation „Weiterentwicklung der Partizipation: Handbuch Partizipation“ bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und eröffnete am 23.9. in Mannheim die Vortragsreihe „Konversion in Mannheim“ der Architektenkammer Baden-Württemberg mit dem Vortrag „Konversion: Neue Perspektiven für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung“.

Christa Böhme und **Dr. Bettina Reimann** haben am 7.9. an der Sitzung des Beratenden Arbeitskreises des von der BZgA getragenen bundesweiten Kooperationsverbundes „Gesundheitsförderung bei sozial Benachteiligten“ teilgenommen und einen Vortrag zum Thema „Verankerung von Gesundheitsförderung in sozial benachteiligten Stadtteilen – Handlungsempfehlungen“ gehalten. Darüber hinaus nahm Christa Böhme am 8.9. an dem von der BZgA veranstalteten 8. Kooperationstreffen „Gesundheitsförderung bei sozial Benachteiligten“ teil, moderierte dort die Arbeitsgruppe „Strategien zur Verbesserung der Kindergesundheit im Quartier“ und war Teilnehmerin des Abschlusspodiums. Am 9.9. beteiligte sich Christa Böhme an der Projektwerkstatt zum Forschungsvorhaben „Evaluierungskonzept Städtebauförderung“ und am 29.9. am Workshop „Die lebenswerte und Ressourcen schonende Innenstadt“, in dem sie einen von vier Impulsreferaten hielt. Der Workshop war Teil des von der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung begonnenen Kommunikationsprozesses „Planungsstrategien für die Berliner Innenstadt“.

Tilman Bracher nahm am 25.10. an einer Podiumsdiskussion zu den „Megatrends des Öffentlichen Personennahverkehrs“ auf einer Veranstaltung der Friedrich-Ebert-Stiftung in Berlin zum Thema „Neuordnung der Finanzierung des ÖPNV“ teil. Zudem beteiligte sich Bracher am 18.11. auf der Abschlussveranstaltung „20 Jahre Umweltämter“ im Rathaus Schöneberg an einer Podiumsdiskussion zum Thema „Klimaschutz im Bezirk – zukünftige Rolle der Umweltämter?“ Unter der Moderation von Tilman Bracher fand darüber hinaus am 1.12.2010 in Berlin die Auftaktsitzung des „FahrRat“ statt, der die Novellierung der Radverkehrsstrategie Berlins vorbereitet.

PD Dr. Arno Bunzel referierte im Rahmen der Veranstaltung „Städtebau und Recht“ des Instituts Städtebau der Deutschen Akademie

für Städtebau und Landesplanung am 27.9. zum Thema „Novellierung des BauGB und der BauNVO in der Vorbereitung“.

Dr. Holger Floeting hat am 11. und 12.10. auf Einladung der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart an einem Erfahrungsaustausch zum Thema „Regionale Kooperation und lokale und regionale Innovationspolitik“ in Lund teilgenommen, der von der Öresund Science Region veranstaltet wurde. Themenschwerpunkte waren u.a. die Organisation regionaler Kooperation bei der Erarbeitung und Umsetzung wissensorientierter Raumentwicklungskonzepte sowie Open Innovation.

Thomas Franke hat am 30.9. und 1.10. an der Vorjury zum Wettbewerb Soziale Stadt 2010 mitgewirkt.

Dr. Busso Grabow hielt am 8.11. im Hamburger Rathaus beim Runden Tisch der UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ im Workshop „Stadt der Zukunft“ einem Impulsvortrag zum Thema „Leitbilder nachhaltiger Stadtentwicklung“ und am 16.11. auf der Jahreshauptversammlung des Bundesverbandes PPP einen Einführungsvortrag zum „Zustand der öffentlichen Infrastruktur“ in Deutschland.

Vera Lorke hielt am 14.9. in Nürnberg im Rahmen der Veranstaltungsreihe „neu-N Impulse zum Thema Nürnberg“ der SPD-Stadt-

ratsfraktion Nürnberg einen Vortrag zum Thema „Anpassungen an den Klimawandel“. Dabei wurden die Ergebnisse des Projekts „Handbuch Stadtklima“ im Auftrag des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW vorgestellt.

Dr. Bettina Reimann referierte am 17.9. in der Querschnittsarbeitsgruppe Migration und Integration der SPD-Bundestagsfraktion zum Thema „Beteiligung jugendlicher Migrant/innen an der Stadt(teil)entwicklung – Themen, Methoden, Qualitätsanforderungen.“

Cornelia Rösler und **Andrea Wagner** stellten am 8.10. im Wirtschaftsministerium Bonn die Ergebnisse der Umfrage „Endenergieeinsparungen in Kommunen“ vor und diskutierten diese mit Vertretern der kommunalen Spitzenverbände. Rösler nahm ferner am 11. und 12.10. in Nürnberg am Netzwerk 21 Kongress „Kommunale Nachhaltigkeit als Ausweg aus der Krise?“ teil, wo sie einen Impulsvortrag zum Thema „Potenziale des kommunalen Klimaschutzes“ hielt.

Antje Seidel-Schulze war vom 11. bis 13.10. auf der Statistischen Woche in München, die unter dem Motto „Information greift Raum“ – GIS-Systeme und Stadtbeobachtung stattfand. Am 12.10. stellte sie dort im Rahmen der SCORUS-Session Ergebnisse der „Urban Audit-Analyse“ vor.

Difu-intern: Abschied und Neubeginn

Ass. Iur. Ulrike Schillemeit, seit August 2009 beim Difu als Expertin für Straßenverkehrsrecht beschäftigt, ist zum 15.9.2010 ins Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg gewechselt. Ihre Arbeitsschwerpunkte im Institut waren das Sonderprogramm der Fahrradakademie zur 46. StVO-Novelle, sowie ein Rechtsgutachten zur Zulässigkeit eines bundesweiten Modellversuchs mit „Gigalinen“ bzw. „Lang-Lkw“.

Urte Schwedler unterstützt seit dem 1. September 2010 als wissenschaftliche Mitarbeiterin den Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur im Projekt „Technische Wohninfrastruktur – Orientierungswerte für kommunale Planung und Steuerung“. Ziel des von der Wüstenrot Stiftung geförderten Projekts ist die Erarbeitung von neuen städtebaulichen

Orientierungen für technische und soziale Infrastrukturen. Die Diplom-Geographin mit dem Schwerpunkt Mobilitätsforschung war zuvor in der Bundesgeschäftsstelle des Verkehrsclubs Deutschland tätig.



Ulrike Schillemeit



Urte Schwedler

Neue Veröffentlichungen im Difu-Inter- und Extranet

Seminardokus, Vorträge, Online-Publikationen

Weitere Informationen:

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

Veröffentlichungen

Difu-Berichte Heft 4/2010

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

Demografischer Wandel. Kommunale Erfahrungen und Handlungsansätze

<http://www.difu.de/publikationen/2010/demografischer-wandel.html>

Berliner Gespräche zum Städtebaurecht

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

Transnationale Perspektiven für Klimaschutz und Klimaanpassung.

<http://www.difu.de/publikationen/2010/transnationale-perspektiven-fuer-klimaschutz-und.html>

Jahresgutachten 2009 zur Umsetzung der Zusagen der Selbstverpflichtung der Mobilfunkbetreiber

<http://www.difu.de/publikationen/2010/jahresgutachten-2009-zur-umsetzung-der-zusagen-der.html>

Die Zulässigkeit eines bundesweiten Modellversuchs mit „Gigalinern“ bzw. „Lang-Lkw“

<http://www.difu.de/publikationen/2010/difu-gutachten-die-zulaessigkeit-eines-bundesweiten.html>

Städtebauliche Gebote nach dem Baugesetzbuch

<http://www.difu.de/publikationen/2010/staedtebauliche-gebote-nach-dem-baugesetzbuch.html>

20 Jahre Kinder- und Jugendhilfegesetz. Kritische Würdigung, Bilanz und Ausblick

<http://www.difu.de/publikationen/2010/20-jahre-kinder-und-jugendhilfegesetz-kritische-wuerdigung.html>

Seminardokumentationen

Möglichkeiten der Zwischennutzung von Flächen und Gebäuden

<http://www.difu.de/dokument/moeglichkeiten-der-zwischennutzung-von-flaechen-und.html>

Inklusion statt Integration: Hat das deutsche Förderschulsystem noch eine Zukunft?

<http://www.difu.de/dokument/inklusion-statt-integration-hat-das-deutsche.html>

Die Finanzierung des ÖPNV – Problemlagen und Handlungspfade

<http://www.difu.de/dokument/die-finanzierung-des-oePNV-problemlagen-und.html>

Hauptverkehrsstraßen – im Fokus der Verkehrs- und Stadtentwicklung

<http://www.difu.de/dokument/hauptverkehrsstraessen-im-fokus-der-verkehrs-und.html>

Gartenschauen: Trends, Strategien und Perspektiven

<http://www.difu.de/dokument/gartenschauen-trends-strategien-und-perspektiven.html>

Internationalisierung der kommunalen Wirtschaftsförderung

<http://www.difu.de/dokument/internationalisierung-der-kommunalen-wirtschaftsfoerderung.html>

Möglichkeiten der Zwischennutzung von Flächen und Gebäuden

<http://www.difu.de/dokument/moeglichkeiten-der-zwischennutzung-von-flaechen-und.html>

Rahmenbedingungen und aktuelle Aspekte der kommunalen Sportpolitik

<http://www.difu.de/dokument/rahmenbedingungen-und-aktuelle-aspekte-der-kommunalen.html>

Vorträge

Wege zum nachhaltigen Flächenmanagement – Regionale Förderung der Innenentwicklung

Von Dr. Stephanie Bock
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2010-09-07/wege-zum-nachhaltigen-flaechenmanagement-regionale.html>

Der Mauer um die Wette gedenken“: Heritage-Industrie am Checkpoint Charlie

Von Dr. Sybille Frank
<http://www.difu.de/extranet/vortraege/2010-04-28/der-mauer-um-die-wette-gedenken-heritage-industrie-am.html>

Hinweis:

Auf dieser Seite befindet sich eine Auswahl neu erschienener Vorträge, Seminardokumentationen und Veröffentlichungen. Die vollständige Übersicht ist im Netz unter www.difu.de in den Rubriken „Publikationen“ sowie „Extranet“ zu finden.

Rat und Verwaltung aus Difu-Zuwanderstädten haben einen kostenfreien Zugang zum Difu-Extranet:
<http://www.difu.de/extranet/>

Informationen zum Verfahren:
<http://www.difu.de/extranet/infos-zum-difu-extranet/extranet-zugang>

Links, die ins Extranet führen, sind ausschließlich für Difu-Zuwander frei zugänglich:
<http://www.difu.de/institut/partner/zuwander>

Mediennachlese – Auswahl

Interviews mit Institutsdirektor Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann zum Thema Städtebauförderung/„Soziale Stadt“ sowie Tempo 30 wurden u.a. in: **WDR monitor**, 21.10., 21:45; **rbb TV Klartext**, 27.10., 22:15; **rbb inforadio**, Apropos Wirtschaft, 21.11.10, 12:24, **rbb Abendschau**, 18.11., 19:30 gesendet.

An Führungs- und Fachpersonal [...] richtet sich die Fortbildung am [...] Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin [...]. Das Institut greift in seinem Fortbildungsprogramm aktuelle, kommunalrelevante Themen auf. Mit mehr als 50 praxis- und zukunftsorientierten Fortbildungsveranstaltungen unterstützt das Difu die Kommunen im Jahr 2011 bei der Arbeit. Die Fortbildungen finden überwiegend in Berlin statt. Weitere Informationen [...] unter: www.difu.de/seminare/seminarliste.phtml. **Tagesspiegel**, 24.10.10

[...] Für die politische Praxis empfiehlt Stefanie Hanke Genauigkeit. Und dann gelte es, zwischen Konnexitätsprinzip und Konnexitätsregel zu unterscheiden, betont die kommunalpolitische Expertin am Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin. [...] Das Prinzip heißt dann: Wenn ein Land eine Aufgabe auf die kommunale Ebene überträgt, muss es die anfallenden Kosten übernehmen. Die entsprechenden Regeln zielen darauf, unbedingt zu verhindern, dass die Kommunen unter der Praxis des Prinzips leiden. In diesem Sinne nimmt Stefanie Hanke die Länder in die Pflicht. Mäßigen sollten sie sich im Zusammenhang mit weiteren Klagen wegen der Betreuung von Kindern. Jetzt erst machte der nordrhein-westfälische Verfassungsgerichtshof dem Land deutlich, den Städten und Gemeinden einen Ausgleich für den Ausbau von Kindertagesstätten zahlen zu müssen. Fälle wie diese bringen Stefanie Hanke zu der Einschätzung: „Bisher hat die Handhabung der neuen Finanzierungsregeln nur unbefriedigend funktioniert.“ Es sei nicht von der Hand zu weisen, dass „die Länder aus eigenen Interessen den Kostenausgleich vernachlässigen.“ Vielmehr zeigten sie „erstaunliche Kreativität“ wenn es darum gehe, Verpflichtungen aus den neuen Regeln zu umgehen. [...] **Frankfurter Rundschau**, 14.10.10

[...] Vielerorts sorgt die Anwendung des Paragraphen 34 BauGB für Auseinandersetzungen zwischen Behörden und Bauherren. Die Frage, ob das Maß der baulichen Nutzung eingehalten oder überschritten wird, beantworten Hauseigentümer und Bauämter mitunter

völlig unterschiedlich. [...] Arno Bunzel, Leiter des Arbeitsbereichs Stadtentwicklung, Recht und Soziales beim Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin, hält dagegen: „Die gesetzlichen Regelungen sind keineswegs zu wenig konkret.“ Die Rechtsprechung habe die Anforderungen in einer für die Praxis nachvollziehbaren Weise konkretisiert. Bunzel sieht dann auch „keinen Einschätzungsspielraum“, im Gegenteil: „Die Gerichte nehmen für sich in Anspruch, die Genehmigungsbehörde in vollem Umfang zu überprüfen.“ Werde ein Bauantrag unberechtigt zurückgewiesen, müsse man sich die Genehmigung eben gerichtlich erstreiten. [...] **Frankfurter Allg. Sonntagszeitung**, 26.9.10

[...] Bis 2020, so schätzt das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin, sind kommunale Investitionen von 73 Mrd. Euro für die Sanierung, Instandsetzung und Umbauten von Schulgebäuden im ganzen Land notwendig. [...] Der Investitionsbedarf bei Schulgebäuden ergebe sich dabei nicht aus wachsenden Schülerzahlen, sagt Difu-Sprecherin Sybille Wenke-Thiem. „Hier wird zum Teil von deutlichen Rückgängen ausgegangen. Die Maßnahmen werden aber notwendig, weil die vorhandenen Gebäude oft nicht den wachsenden Anforderungen an moderne Bildungseinrichtungen gerecht werden.“ [...] Der gute Zustand von Schulgebäuden sei zudem auch wichtig für die Entwicklung der Stadtteile, in denen sie liegen. Schulen seien ein zentraler Schlüssel für eine nachhaltige und soziale Quartiersentwicklung, so die Difu-Forscher. Würden Unterhalt und Erneuerung vernachlässigt, führe dies langfristig auch zu höheren Kosten. [...] **Welt**, 15.9.10

[...] Gegen die von der Bundesregierung für Anfang 2011 geplanten bundesweiten Testfahrten mit Riesen-Lkw formiert sich Widerstand. Nach einem am Mittwoch vorgestellten Gutachten des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) wäre es rechtswidrig, diesen Versuch auf dem Verordnungswege ohne Beteiligung von Bundestag und Bundesrat zu starten. [...] Difu-Leiter Klaus Beckmann sagte: „Nach unserer Einschätzung ist die Lage eindeutig.“ [...] Laut Rechtsgutachten ist die maximale Fahrzeuglänge vom Verordnungsgeber auf 18,75 Meter begrenzt worden, um alle Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren durch überlange Fahrzeuge zu schützen. „Mit einer einfachen Ausnahmeregelung kann das Verkehrsministerium dieses Schutzziel nicht außer Kraft setzen“, meinte Beckmann. [...] **Focus**, 15.9.10

Impressum

Berichte

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

Herausgeber

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH, Zimmerstraße 15, 10969 Berlin

Redaktion

Christin Noll (Praktikantin)
Cornelia Schmidt
Sybille Wenke-Thiem (V.i.S.d.P.)

Layout + DTP

Elke Postler, Eva Hernández (Titel)

Buchbestellung (bitte schriftlich):

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

Redaktionskontakt und Berichtervertreiler

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

Online-Newsletter-Abo:

<http://www.difu.de/newsletter>

Erscheinungsweise

vierteljährlich

Jahrgang

Jahrgang 36

ISSN

ISSN 1439-6343

Lesbarkeit

Nur zur einfacheren Lesbarkeit verzichten wir darauf, stets männliche und weibliche Schreibformen zu verwenden.

Druck

P & R Druck, Berlin.
Gedruckt auf umweltfreundliches Papier ohne optische Aufheller; holz- und chlorfrei.

Abdruck

Frei, bei Nennung der Quelle.
Belegexemplar/-Link an die Difu-Pressestelle erbeten: presse@difu.de. Anschrift s.o.

Rechnungsadresse:Vorname und Name: Institution/Dienststelle: Adresse: Telefon/Telefax: E-Mail: Datum/Unterschrift: **Lieferadresse, nur ausfüllen falls abweichend von der Rechnungsadresse:**Vorname und Name: Institution/Dienststelle: Adresse:

Versandkostenpauschale: Versandkostenpauschale innerhalb Deutschlands: bei einem Bestellwert bis zu 29,- Euro: 2,50 Euro (Difu-Zuwender sowie der Buchhandel sind davon ausgenommen). Über 29,- Euro Bestellwert: kostenfrei.

Bitte nehmen Sie mich in Ihren E-Mail-Newsletter auf (erscheint kostenfrei ca. einmal im Monat).

Edition Difu – Stadt Forschung Praxis**__ Expl. Infrastruktur und Stadtentwicklung**

Technische und soziale Infrastrukturen – Herausforderungen und Handlungsoptionen für Infrastruktur- und Stadtplanung
Von Jens Libbe, Hadia Köhler und Klaus J. Beckmann
Herausgegeben vom Deutschen Institut für Urbanistik und der Wüstenrot Stiftung
2010. Bd. 10. 496 S., zahlr., auch farb. Abb., Tab., Übers., 26,- Euro, ISBN 978-3-88118-483-0

__ Expl. Mehr Gesundheit im Quartier

Prävention und Gesundheitsförderung in der Stadtteilentwicklung
Von Bettina Reimann, Christa Böhme und Gesine Bär
2010. Bd. 9. 196 S., 29,- Euro, ISBN 978-3-88118-472-4

__ Expl. Stadtpolitik und das neue Wohnen in der Innenstadt

Von G. Jekel, F. Frölich von Bodelschwingh u.a.
2010. Bd. 8. 352 S., zahlr. Abb., 39,- Euro
ISBN 978-3-88118-475-5

__ Expl. Neue Baugebiete: Gewinn oder Verlust für die Gemeindekasse?

Fiskalische Wirkungsanalyse von Wohn- und Gewerbegebieten
Von Michael Reidenbach u.a.
2007. Bd. 3. 232 S., zahlreiche Abb., Tab. und Übers., 28,- Euro, ISBN 978-3-88118-432-8

Difu-Impulse**__ Expl. Standortfaktoren im Wandel?**

Erkenntnisse aus der Forschung zu Standortfaktoren und Standortwahl
Von Josiane Meier
Bd. 1/2011, Ca. 70 S., zahlreiche Abb., Schutzgebühr ca. 15,- Euro
ISBN 978-3-88118-492-2 (in Vorbereitung)

__ Expl. Demografischer Wandel – Kommunale Erfahrungen und Handlungsansätze

Von Franciska Frölich v. Bodelschwingh, Beate Hollbach-Grömig und Bettina Reimann
Bd. 5/2010, 92 S., Schutzgebühr 15,- Euro
ISBN 978-3-88118-491-5

__ Expl. Stadtentwicklungskonzepte für Gewerbeflächen

Das Beispiel der Landeshauptstadt Potsdam – Ein Werkstattbericht
Von Daniel Zwicker-Schwarm, Busso Grabow, Stefan Schneider, Christian Spath und Andrea Wagner
Bd. 4/2010, 114 S., Schutzgebühr 18,- Euro
ISBN 978-3-88118-490-8

__ Expl. Tausend Mal „warum?“ Verbesserung der Bildungsqualität in vorschulischen Einrichtungen

Fachtagungs-Dokumentation
Hrsg. Klaus J. Beckmann und Kerstin Landua
Bd. 3/2010. 130 S., zahlreiche Abbildungen, Schutzgebühr 18,- Euro, ISBN 978-3-88118-487-8

Difu-Arbeitshilfen**__ Expl. Städtebauliche Gebote nach dem BauGB**

Hrsg. Arno Bunzel, Autoren Anton Strunz und Marie-Luis Wallraven-Lindl
2010. 188 S., Schutzgebühr 30,- Euro
ISBN 978-3-88118-486-1

__ Expl. Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche

Von A. Bunzel, H. Janning, S. Kruse und G. Kühn
2009. 260 S., teilw. farbig, Schutzgebühr 33,- Euro
ISBN 978-3-88118-462-5

Sonderveröffentlichungen**__ Expl. Transformationsmanagement für eine nachhaltige Wasserwirtschaft**

Handreichung zur Realisierung neuartiger Infrastruktur-lösungen im Bereich Wasser und Abwasser
Hrsg. Thomas Kluge und Jens Libbe
2010. 204 S., vierfarbig, zahlreiche Abb., Tab., Übers., 22,- Euro, ISBN 978-3-88118-488-5

__ Expl. Nutzung erneuerbarer Energien durch die Kommunen

Hrsg. Deutsches Institut für Urbanistik (Autorinnen: Vera Lorke, Cornelia Rösler)
2010. 280 S., vierfarbig, Schutzgebühr 12,- Euro
ISBN 978-3-88118-464-9

__ Expl. Kommunaler Klimaschutz 2009

Wettbewerb. Die Preisträger und ihre Konzepte
Hrsg. „Servicestelle: Kommunaler Klimaschutz“ beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu)
2010. 110 S., vierfarbig, kostenlos

Zeitschriften**__ Expl. Informationen zur modernen Stadtgeschichte**

(IMS) Halbjahresschrift, Heft 2/2010: Stadt und Nachhaltigkeit
Ca. 120 S., Einzelpreis 12,- Euro, Jahresabo 16,- Euro

__ Expl. Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften

Heft II/2009: Prekarität, Segregation und Armut im Sozialraum, 100 S., 20,- Euro, ISBN 978-3-88118-481-6