

Berichte

Das Magazin des Difu



Aus dem Inhalt

- 4 **Standpunkt**
CO₂-Minderung im
Verkehrsbereich ist eine
Gemeinschaftsaufgabe!
- 6 **Forschung & Publikationen**
So geht`s – Fußverkehr in
Städten neu denken und
umsetzen
- 22 **Neue Projekte**
Aktiv in der Klimavorsorge
- 30 **Veranstaltungen**
Dem demografischen
Wandel aktiv begegnen

Editorial

Standpunkt

- 4 CO₂-Minderung im Verkehrsbereich ist eine Gemeinschaftsaufgabe!

Forschung & Publikationen

- 6 So geht's – Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen
- 8 Die Verkehrswende funktioniert nur mit einem attraktiven ÖPNV
- 9 Topic Guideline zu Shared Mobility unterstützt Kommunen
- 10 Kommunen auf den (Rad-)Weg bringen: Beratung zu Fördermitteln
- 11 Urbane Transformationen in Kommunen gestalten
- 13 Räumliche Dimensionen der Digitalisierung
- 14 Quo vadis kommunale Wirtschaftsförderung?
- 15 Kommunale Klima- und Energiescouts: 51 Projekte, drei Gewinner
- 21 Energiewende umsetzen und nachhaltig profitieren

Neue Projekte

- 22 Aktiv in der Klimavorsorge
- 22 Jakarta – Hotspot des Klimawandels
- 23 Fachkonvention Grünversorgung
- 23 Dialog Flächensparen

Veranstaltungen

- 24 Veranstaltungsvorschau
- 25 Wie das Radfahren im Quartier gestärkt werden kann
- 26 Wie werden E-Tretroller zu nützlichen, nachhaltigen Verkehrsmitteln?
- 28 Kleine Kommunen im Fokus der Fahrradkommunalkonferenz
- 29 250 000 Euro Preisgeld für erfolgreiche Klimakommunen
- 30 Dem demografischen Wandel aktiv begegnen
- 31 Zukunftsstadt gemeinsam gestalten – geht das?

Nachrichten & Service

- 16 Was ist eigentlich die ORLIS-Datenbank?
- 17 Veröffentlichungsüberblick
- 19 Difu-Service für Zuwander
- 20 Difu-Informationsangebote/ Impressum
- 32 Difu-Intern: Abschied und Neubeginn
- 33 Difu aktiv
- 34 Neues im Difu-Inter-/Extranet
- 35 Difu-Mediennachlese

Editorial



Fotos: Difu

Liebe Leserin, lieber Leser,

Polizeibeamtinnen, Krankenpfleger, Journalistinnen, Feuerwehrmänner, Ärztinnen, Politiker – sie und viele andere engagieren sich für unsere Gesellschaft. Sie schützen, helfen, heilen, betreuen, informieren, setzen sich für uns und unsere Demokratie ein. Aber immer öfter erfahren gerade die, die für uns und für die Schwächsten der Gesellschaft im Einsatz sind, offen Hass, Bedrohung und Gewalt. Engagierten Menschen, die sich gegen Hass und für Mitmenschlichkeit einsetzen, gilt unsere Solidarität und unser Dank – und vor allem unsere Unterstützung. Der Deutsche Städtetag hat sich hierzu im Hauptausschuss am 14. November 2019 in Berlin unmissverständlich positioniert: www.bit.ly/2RzdipO.

Gegenseitige Rücksichtnahme und gewaltfreie Kommunikation sind auch Tugenden, die das Miteinander im Verkehr erleichtern. Zwischen Mobilität und Klimaschutz dürfen keine Fronten aufgebaut werden. Der Standpunkt zeigt, dass eine menschengerechte Mobilität ein wichtiger Bestandteil guter Klimapolitik ist. Wir stellen Ihnen wieder viele aktuelle Difu-Projekte aus dem Bereich Mobilität, aber natürlich auch aus den anderen Forschungsbereichen des Instituts vor.

Wir wünschen Ihnen anregende Lektüre, eine entspannte Zeit zwischen den Jahren, vor allem aber ein friedliches neues Jahr 2020!

Prof. Dr. Carsten Kühl
Wissenschaftlicher Direktor, Geschäftsführer

Dr. Busso Grabow
Geschäftsführer

CO₂-Minderung im Verkehrsbereich ist eine Gemeinschaftsaufgabe!

Das Klimapakett des Bundes sieht neben dem CO₂-Preis insbesondere die Förderung der Elektromobilität sowie den Ausbau von ÖPNV und Radverkehrsinfrastruktur vor. Für die Kommunen sind das zusätzliche Herausforderungen, für die sie Unterstützung benötigen.

Das Bundeskabinett hat am 9. Oktober 2019 ein Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen und mit dem Klimaschutzgesetz auch den formalen Weg zu mehr Klimaschutz vorbereitet. Am 15. November wurden erste konkrete Maßnahmen durch den Bundestag verabschiedet. Ein zentraler Teil des Klimapakets ist die künftige Bepreisung von CO₂-Emissionen. Begleitend dazu sieht das Programm eine Vielzahl weiterer Maßnahmen vor. Diese sollen entweder dazu beitragen, weitere Klimaschutzwirkungen zu entfalten (z.B. im Verkehrsbereich) oder soziale Härten abfedern, die durch Klimaschutzmaßnahmen entstehen.

Mit dem Programm folgt die Bundesregierung der von einem großen Teil der Gesellschaft vertretenen Meinung, dass eine Reduzierung der Treibhausgase nur gelingen kann, wenn klimafreundliches Verhalten finanziell belohnt bzw. klimaschädliches finanziell nachteilig ist. Nur so könne das Ziel der Klimaneutralität erreicht werden. Die Bundesregierung greift dabei auf Erfahrungen anderer europäischer Länder zurück, die bereits entsprechende Instrumente etabliert haben. So sind in Schweden schon heute 115,- Euro für eine Tonne emittiertes CO₂ als Steuer zu zahlen.

In der Kritik steht allerdings der von der Bundesregierung gewählte, sehr geringe Einstiegspreis. Mit nur zehn Euro pro Tonne CO₂ ist keine unmittelbare Lenkungswirkung beim Verbrauch von Kraftstoffen zu erwarten. Bei diesem Niveau erhöhen sich Benzin- und Dieselpreise lediglich um etwa drei Cent pro Liter. Die bereits heute im Tagesverlauf auftretenden Preisschwankungen an den Tankstellen sind oft sogar größer. Es ist daher zu befürchten, dass eine Lenkungswirkung hinsichtlich des Treibstoffverbrauchs erst ab 2027 eintreten wird, wenn der Markt über die Zertifikatspreise entscheidet.

Neben dem behutsamen Einstieg in die Bepreisung von CO₂-Emissionen ist es nun umso wichtiger, das Klimaschutzprogramm 2030 auf Verkehrsmaßnahmen zu fokussieren, die CO₂-vermeidende Verhaltensweisen unterstützen. Wesentliche Effekte sollen durch das Kabinettsprogramm vor allem mit Pull-Maßnahmen – also der Umstellung auf schadstoffarme/-freie Antriebstechnologien und der Verbesserung des

Angebots CO₂-vermeidender Alternativen – erreicht werden. Beispiele hierfür sind Qualitätsverbesserungen im ÖPNV (schrittweise Aufstockung der Bundesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auf zwei Milliarden ab 2025), der Ausbau der Schieneninfrastruktur, die Reduzierung der Mehrwertsteuer im Fernverkehr der Bahn, eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr sowie die Förderung des Radverkehrs.

Diese Maßnahmen sind grundsätzlich zu begrüßen, allerdings ist aus der Verkehrsforschung bekannt, dass eine Verhaltensänderung erst eintritt, wenn neben den Pull-Maßnahmen (Anreize) das bequeme Verkehrsmittel Auto unattraktiver wird (Push-Maßnahmen). Neben dem Preis sind daher flankierende Maßnahmen notwendig: die Abschaffung finanzieller Fehlanreize (wie bei der Pendlerpauschale, beim Dienstwagenprivileg oder bei der Besteuerung von Diesel und Kerosin), Bonus-Malus-Systeme beim Autokauf (statt einseitiger Kaufprämie für Elektrofahrzeuge), die Änderung des inkonsistenten Rechtsrahmens im Verkehrssektor, der immer noch die Pkw-Nutzung massiv fördert statt einschränkt (Straßenverkehrsgesetz, Straßenverkehrsordnung, Bußgeldkatalog). Keine dieser Steuerungsmöglichkeiten werden bisher dafür ausreichend genutzt.

Mit Verabschiedung des Klimaschutzprogramms 2030 und dem weitgehenden Verzicht auf Push-Maßnahmen stehen die Kommunen vor einem besonderen Dilemma. Sie sollen in den nächsten Jahren die Rahmenbedingungen für Busse und Bahnen, für Radfahrende und Zufußgehende verbessern, ohne dass der Autoverkehr signifikant zurückgehen wird. Die Konkurrenz um den begrenzten Straßenraum wird damit weiter steigen. Diese vorprogrammierten Konflikte hätten jedoch Kommunalverwaltung und -politik sowie die Verkehrsteilnehmenden vor Ort auszutragen.

Hinzu kommen Probleme, die die Kommunen alleine kaum lösen können. Die zusätzlichen Investitionsprogramme sollen zwar helfen, den vorhandenen Investitionsstau aufzulösen: Mehr Busse und Bahnen bedeuten jedoch auch mehr Personal und höhere Kosten im laufenden Betrieb. Wie dieser zusätzliche Aufwand dauerhaft zu decken



Fotos: Difu

•
Dr. Stefan Schneider
+49 30 39001-261
schneider@difu.de

Dipl.-Geogr.
Uta Bauer
+49 30 39001-151
bauer@difu.de



ist, ist bislang ungeklärt. Den Kommunen fehlen sowohl begleitende Strukturen wie auch insbesondere personelle Ressourcen. Verwaltungen sind deshalb kaum in der Lage, die erforderlichen Vorhaben administrativ zu begleiten oder gar selbst zu realisieren. Das zeigt sich beispielsweise daran, dass schon heute bestehende Förderprogramme trotz offensichtlich vorhandenen Bedarfs nicht in vollem Umfang ausgeschöpft werden können. Neben fehlenden personellen Ressourcen in den Kommunen verschärfen fehlende Kapazitäten in den ausführenden Unternehmen im Bausektor oder in der Verkehrswirtschaft das Problem. Wenig bekannt ist auch die Tatsache, dass Radverkehr keine „Pflichtaufgabe“ im haushaltsrechtlichen Sinne ist. Besonders Kommunen, die unter Haushaltssicherung stehen, sind vielfach nicht einmal in der Lage, die in Förderprogrammen geforderten Eigenanteile zu leisten.

Damit die Kommunen diese Herausforderungen bewältigen können, benötigen sie bessere Rahmenbedingungen. Dies betrifft mehr zeitliche und sachliche Flexibilität bei der Verwendung von Fördermitteln sowie die Qualifizierung der Beschäftigten z.B. für das Fördermittelmanagement oder in Bezug auf die Begleitung von Baumaßnahmen. Darüber hinaus gilt es, vorhandene und neue Effizienzpotenziale in den Verwaltungen durch Reorganisation, Digitalisierung usw. zu heben. Dies muss einhergehen mit einer Attraktivitätssteigerung der Kommunen als Arbeitgeber, z.B. durch entgeltpolitische Maßnahmen.

Aber auch das Straßengesetz und nachgeordnete Verordnungen und Verwaltungsvorschriften setzen immer noch falsche Prioritäten. Viele Festlegungen folgen der Prämisse, den fließenden Verkehr möglichst wenig einzuschränken. Wünschenswert wäre ein nationales Mobilitätsgesetz, analog zum Berliner Mobilitätsgesetz, um das Miteinander aller Verkehrsarten gleichberechtigter zu regeln und aktuelle Anforderungen an Umwelt- und Klimaschutz aufzugreifen. Bis zur grundsätzlichen

Reform sollten „Öffnungsklauseln“ kommunalen Entscheidungsspielraum z.B. für flächendeckende Parkraumbewirtschaftung (ohne jede einzelne Maßnahme verkehrlich begründen zu müssen) oder Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit verbessern.

All diese Maßnahmen wirken erst mittelfristig. Kurzfristig stehen Kommunen selbst in der Verantwortung, ihre ordnungsrechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen. Im Vordergrund steht die konsequente Umsetzung geltenden Rechts, beispielsweise im Zusammenhang mit der Ahndung falschen Verhaltens im Straßenverkehr (Rotlichtverstöße, illegales Parken auf Radwegen o.ä.). Darüber hinaus könnte eine Reduzierung des Ausstoßes von CO₂ und diversen Luftschadstoffen relativ schnell und kostengünstig dadurch erreicht werden, konsequenter auf Tempo-30-Regelungen zu setzen. Dies würde bei hohem Verkehrsaufkommen den Verkehrsfluss verbessern, die Sicherheit erhöhen, Emissionen (CO₂, Schadstoffe, Lärm) reduzieren und die Bedingungen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmende verbessern.

Der Klimaschutz kann nicht warten. Aus den Kommunen kommen heute schon wirkkräftige Impulse zu Klimaschutz und Verkehrswende und zwar sowohl aus der Zivilgesellschaft wie auch aus Verwaltung und Kommunalpolitik. Gute Beispiele sind die zahlreichen Investitionen in den Ausbau von Radinfrastruktur, geplante emissionsfreie Zonen in Innenstädten, reduziertes Parkplatzangebot und flächenhaftes Bepreisen von Parkplätzen im öffentlichen Raum, um Platz für sichere Fuß- und Radwege und multimodale Mobilitätsstationen inklusive Carsharings und damit für lebenswerte Wohnquartiere zu schaffen. Diese Maßnahmen gilt es von Bund und Ländern zu unterstützen, damit Kommunen ihrer durch das Klimaschutzprogramm 2030 implizierten Verantwortung gerecht werden können und die dafür erforderlichen Voraussetzungen schnellstmöglich realisiert werden.

zum Weiterlesen

Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050
www.bit.ly/2QUP6Of

Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen
www.difu.de/12984

Positionspapier des DST zur nachhaltigen Mobilität in Kommunen
www.bit.ly/2RmLeWx

Kommunaler Leitfadens zum Parkraummanagement
www.bit.ly/2rblDpN

Klimaschutz in Bewegung: Wie Ihre Kommune fuhradfreundlich wird - Die Fördermöglichkeiten der Nationalen Klimaschutzinitiative
www.difu.de/12968

KfW-Kommunalpanel 2019
www.difu.de/12625

So geht`s – Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen

Dem bisher eher vernachlässigten Thema Fußverkehr widmet sich ein neuer Difu-Sammelband. Er liefert einen fundierten Überblick, behandelt kontroverse Themen, präsentiert neue Forschungsergebnisse und bietet nachhaltige Lösungskonzepte an.

Zu Fuß gehen ist eine weitgehend unterschätzte Art der Fortbewegung. Aufgrund der geringen Distanzen, die zurückgelegt werden, wird er teilweise noch nicht einmal als Verkehr wahrgenommen. Spricht man vom Fußverkehr, erntet man in der Regel ein müdes Lächeln. In vielen Kommunen hat er noch nicht einmal eine eigene Zuständigkeit, sondern wird allenfalls „mitgedacht“. Zufußgehende sollen den fließenden motorisierten Verkehr möglichst wenig stören: Deshalb sprinten wir über Kreuzungen, nehmen weite Umwege bis zur nächsten Ampel in Kauf und quetschen uns auf engen Bürgersteigen vorbei an parkenden Autos.

Die stiefmütterliche Behandlung Zufußgehender verwundert angesichts der Bedeutung des Fußverkehrs. In den deutschen Städten ist im Durchschnitt jeder vierte Weg ein reiner Fußweg, in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr hat er eine noch weitaus größere Bedeutung. Und immer mehr Städte entdecken die Attraktivität, die damit verbunden ist, wenn das Gehen mehr Raum bekommt. Die Stadt wird durch viele zu Fuß Gehende zum zweiten Wohnzimmer.

Der aktuell erschienene Sammelband „So geht`s – Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen“ greift diesen Trend auf. Die Veröffentlichung ist seit vielen Jahren die erste, die diese Art der Fortbewegung in den Mittelpunkt der Verkehrsplanung rückt. Dabei geht es um weit mehr als den reinen Transit von A nach B.

Zu Fuß Gehende haben keine „Knautschzone“ wie das Auto, sie reagieren sensibel auf alle Arten von Störungen wie Witterungseinflüsse, Lärm, Verschmutzung, schlechte Luft oder monotone Architektur. Zu Fuß zu gehen bedeutet, sich der Öffentlichkeit auszusetzen. Zu Fuß gehen macht aber auch gerade deshalb ungeheuren Spaß. Aktive Mobilität tut körperlich gut, ist gesund, entschleunigt, lässt auch die Gedanken einmal wandern, macht Zufallsbegegnungen möglich und verschafft Erlebnisse, die wir aus der Windschutzscheibenperspektive gar nicht wahrnehmen können.

Vielerorts gilt es jedoch, erst einmal im Straßenraum Platz zu schaffen. Denn der Bürgersteig

gerät buchstäblich unter die Räder, sei es durch (illegal) parkende Autos, wild abgestellte E-Scooter, Leihräder oder durch Radfahrende. Der Schlüssel für die zunehmend unversöhnlich ausgetragenen Konflikte liegt genau neben dem Bürgersteig: auf dem Parkstreifen und der Fahrbahn. Denn sowohl dem fahrenden als auch dem ruhenden Verkehr steht in den Städten ein immenser Raum zur Verfügung, dessen Unantastbarkeit dringend in Frage gestellt werden sollte.

Und wer will, dass sich die Zufußgehenden – mit der umweltfreundlichsten Bewegungsform – die Stadt zurückerobern, muss aus Straßen und Plätzen Orte machen, die zum Gehen einladen. Zugige, verlärmte Straßenschluchten sind ein Angebot für Autos nicht jedoch für die Zufußgehenden. Wertschätzung vermitteln in diesem Zusammenhang auch kleinere Maßnahmen, zum Beispiel eine gelungene Beleuchtung, die in der dunklen Jahreszeit motiviert, zu Fuß zu gehen. Ein spektakuläres Beispiel für eine gelungene Fußverkehrsinfrastruktur wird in dem Sammelband am Beispiel der Stadt Rotterdam vorgestellt. Die als temporäres Projekt geplante dortige Luchtsingel-Brücke ist inzwischen aus der Stadt nicht mehr wegzudenken. Mit Crowdfunding finanziell unterstützt, verbindet die Brücke drei Stadtteile und ist für die ganze Stadt zu einem neuen Wahrzeichen geworden.

Der in der Edition Difu erschienene Sammelband gibt Kommunen Anregungen, wie der Fußverkehr konsequent gefördert werden kann. Er stellt aktuelle wissenschaftliche Ergebnisse zum Thema vor, beschreibt gute Beispiele aus dem In- und Ausland und macht deutlich, dass Fußverkehr ein Querschnittsthema ist. Die Verkehrsplanung muss den Fußverkehr daher ebenso im Blick haben wie die Architektur, den Städtebau, die Grünplanung oder die Gesundheitspolitik. Die vielen Beiträge kompetenter Autorinnen und Autoren bieten einen fundierten Einstieg ins Thema.



www.difu.de/12984



Dipl.-Geogr.

Uta Bauer

+49 30 39001-151

bauer@difu.de



Blick in den Inhalt

Uta Bauer:

Einführung und Zusammenfassung

Uta Bauer, Katrin Dzienan:

Fußverkehr auf die politische Agenda holen – Geht doch!

Jürgen Gies:

Gehen im Spiegelbild des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandels

Alena Büttner:

Wer geht zu Fuß? Zusammenfassung der Ergebnisse der MiD 2017 zum Fußverkehr

Robert Follmer:

Fußverkehr erfassen: Was bringt das Etappenkonzept?

Caroline Koszowski, Stefan Hubrich, Rico Wittwer,

Regine Gerike:

Was motiviert zum Zufußgehen? Literaturschau und ausgewählte Ergebnisse einer empirischen Studie

Jörg Ortlepp:

Wer kommt in den Städten wann, wo und warum unter die Räder?

Julia Jarass:

Zufußgehen – Sicher durch die Stadt

Franciska Frölich von Bodelschwingh, Ricarda Pätzold:

Rettet das Trottoir!

Ralf Kaulen:

Fußverkehr in Gesetzen und Regelwerken – Novellierungsbedarf und Handlungsempfehlungen

Christian Scheler, Konrad Rothfuchs:

Stadt der kurzen Wege – jetzt mal richtig!

Jörg Thiemann-Linden:

„Ruhender Verkehr“: Sitzen und sich begegnen als städtisches Qualitätsmerkmal

Anke Tempelmann:

Runter vom Sofa, raus aus dem Auto – die gesunde Stadt aus der Perspektive einer Krankenkasse

Katharina Csillak:

Gesunde Straßengestaltung – die Londoner Healthy Streets als Handlungsrahmen

Wolfgang Aichinger:

Straßenräume für Fußgängerinnen und Fußgänger gestalten

Michael Frehn, Philipp Hölderich:

Fußverkehrs-Checks als partizipatives Instrument der Fußverkehrsförderung

Fragen an Friedemann Goerl, Fußverkehrsverantwortlicher der Stadt Leipzig:

Leipzig auf dem Weg zu einer fußverkehrsfreundlichen Kommune

Juliane Böhmer:

Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr lösen – am Beispiel von Fußgängerzonen

Astrid Klimmer-Pölleritzer:

Flaniermeilen für Wien

Anouk Klapwijk, Elma van Boxel, Kristian Koreman:

Drei Stadtteile, eine Fußgängerbrücke und 10.000 Eigentümer

Fabian Sandholzer, Harald Frey, Alexandra Millionig, Florian Lorenz:

Das räumliche Organisationsprinzip des Superblocks – eine Chance für die fußgängerfreundliche Stadt? Erfahrungen aus Barcelona und Wien

Die Verkehrswende funktioniert nur mit einem attraktiven ÖPNV

Wie lassen sich große ÖPNV-Projekte erfolgreich umsetzen? Dieser Frage geht ein neuer Difu-Sammelband aus praktischer und wissenschaftlicher Perspektive nach, u. a. mit Beiträgen zu Bürgerbeteiligung, zum Baustellenmanagement und zur Finanzierung.

Luftbelastungen durch Stickoxide und Feinstaub, ausbleibende Erfolge bei der Senkung der Kohlendioxid-Emissionen des Verkehrssektors, Staus in Städten und Umland sowie hoher Parkdruck rücken den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als stadtverträgliche Mobilitätsoption wieder stärker in den Fokus.

Lange erhielt der ÖPNV nicht die hohe öffentliche und politische Aufmerksamkeit, wie sie mittlerweile dem Radverkehr, der Elektromobilität und sogar bereits dem autonomen Fahren zuteil werden. Erst in jüngster Zeit haben Diesellabgaskandal und Fahrverbote als Katalysator gewirkt, die Problemlösungspotenziale des ÖPNV wieder offensiv zu diskutieren. Er ist das Rückgrat eines stadtverträglichen Verkehrs: Im Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr liegen seine unbestrittenen Vorteile in der Flächeneffizienz, im sparsamen Umgang mit Energie und seiner allgemeinen Zugänglichkeit.

Im Gegensatz zu Flächen für den motorisierten Individualverkehr können Infrastrukturen des ÖPNV jedoch zu einem attraktiven Stadtbild beitragen. In einer neuen Veröffentlichung der Reihe Difu-Impulse geht es daher um die Umsetzung größerer ÖPNV-Projekte. Das sind insbesondere Infrastrukturen für den schienengebundenen ÖPNV, aber auch Liniennetzreformen sowie Programme, die den Busverkehr beschleunigen.

Bereits vor über zwanzig Jahren – im April 1997 – stellte der damalige Bundespräsident Roman Herzog fest, dass wir in Deutschland kein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsproblem haben. Mit Blick auf die Realisierung einer nachhaltigeren Mobilität lässt sich die Kernbotschaft dieser Feststellung noch heute mühelos auf den Verkehrssektor übertragen: Es mangelt nicht an Ideen und Konzepten, sondern vielmehr an ihrer Umsetzung.

Die Veröffentlichung beleuchtet daher u. a. mit Beiträgen zu Bürgerbeteiligung, zum Baustellenmanagement und zur Finanzierung zentrale Fragestellungen, die sich bei der Umsetzung großer ÖPNV-Projekte stellen. Schlüsselprojekte für einen attraktiven ÖPNV sind Erweiterungen und Verbesserungen der Infrastruktur sowie Reformen des Liniennetzes, die nicht nur unter dem

Gesichtspunkt der Kostenersparnis durchgeführt werden. Aufgrund planungsrechtlicher Vorlaufzeiten haben Schieneninfrastrukturprojekte einen Realisierungshorizont von mehreren Jahren. Kurzfristig können sie damit keinen Beitrag zu einem attraktiveren ÖPNV leisten. Allerdings sollten im Rahmen der aktuellen Phase der Aufgeschlossenheit gegenüber dem ÖPNV Projekte mit langfristiger Wirkung „aufgeleitet“ werden. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang an die 1990er-Jahre: Im Anschluss an die Rio-Konferenz von 1992 und die Veränderungen der ÖPNV-Rahmenbedingungen im Kontext von Bahnreform und Regionalisierung



Foto: Jürgen Gies, Difu

war es möglich, eine Reihe von großen ÖPNV-Infrastrukturprojekten mit langfristiger Wirkung auf den Weg zu bringen. Beispiele hierfür sind das „Karlsruher Modell“ und Erweiterungen der Stadtbahnnetze in zahlreichen Städten.

Die „politische Großwetterlage“ für die Umsetzung von ÖPNV-Projekten ist gegenwärtig so freundlich, wie seit den 1990er-Jahren nicht mehr. Die aktuelle Diskussion um wirksame Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten gibt der Umsetzung von ÖPNV-Projekten neuen Rückenwind und die Fördermöglichkeiten werden aufgestockt. Die Politik auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene sieht im ÖPNV einen wichtigen Baustein zur Problemlösung. Diese positive Grundstimmung gilt es zu nutzen. Der Sammelband soll daher aus praktischer und wissenschaftlicher Perspektive Hinweise für eine erfolgreiche Umsetzung großer ÖPNV-Projekte geben. Die Erfahrung lehrt, dass sich günstige Zeitfenster wieder schließen, sobald andere Themen die Aufmerksamkeit auf sich ziehen, die Zeit zum Handeln sollte genutzt werden.



www.difu.de/publikationen



Dr. phil.
Jürgen Gies
+49 30 39001-240
gies@difu.de

Topic Guideline zu Shared Mobility unterstützt Kommunen

Die EU-Kommission hat die Guideline für Sustainable Urban Mobility Pläne (SUMP) überarbeiten lassen. Das Difu entwickelte im Rahmen des CIVITAS-PROSPERITY-Projekts die neue Topic Guideline zu „Shared Mobility“.



Auf der Suche nach platzsparenden, nachhaltigen Lösungen sind in den letzten Jahren zahlreiche innovative Verkehrsangebote entwickelt worden, die den Umweltverbund stärken und die sinnvolle Verknüpfung der Verkehrsträger fördern. Angebote wie (E)Carsharing und öffentliche Fahrradverleihsysteme sind bereits in zahlreichen Städten vorhanden und etabliert. Aber auch neuere Angebote wie E-Scooter-Sharing und E-Moped-Sharing, On-Demand-Mobilitätskonzepte wie Ride Hailing und Ride Sharing sowie Sharing-Konzepte in der Logistikbranche werden bereits realisiert und entwickeln sich dynamisch.

Die wichtigste Voraussetzung für den Wandel der Mobilitätskultur ist jedoch eine Politik, die nicht autozentriert entscheidet und handelt, sondern das breitere Spektrum der Mobilität im Blick hat. Kommunen gehören hierbei zu den wichtigsten Akteuren. Sie können und sollten das Potenzial von geteilter Mobilität als ökologische Komponente innerhalb des städtischen Mobilitätssystems wahrnehmen, fördern und steuern, um von den positiven Effekten zu profitieren.

Um Entwicklungen gezielt voranzutreiben, werden unter anderem ausreichende Flächen im öffentlichen Raum für neue Angebote benötigt. Damit verbunden müssen Kommunen prüfen, ob und inwieweit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) reservierte Flächen reduziert bzw. umgewidmet werden können. Ein festgelegter Regelungsrahmen, insbesondere für stationsungebundene Systeme, sichert die

räumliche Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Sharing-Dienste.

Bei aller Euphorie in Erwartung möglicher positiver Auswirkungen, sollten Kommunen verkehrliche und ökologische Folgewirkungen im Voraus abschätzen, so dass von tatsächlichen Umweltvorteilen ausgegangen werden kann und Mobilitätsformen kein Selbstzweck sind. Daher sind klare kommunalpolitische Ziele für eine nachhaltige Mobilität und die aktive Wahrnehmung bestehender Handlungsoptionen unerlässlich.

Verschiedene Planwerke, wie beispielsweise nachhaltige urbane Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungspläne (VEP), stellen Steuerungsmöglichkeiten zur Verfügung. Dabei stellt insbesondere der prozesshafte Charakter des VEPs bzw. SUMP sicher, dass Maßnahmen die gewünschten Effekte zur Folge haben und Kommunen durch Monitoring und Evaluation weitere Potenziale identifizieren und ggf. nachsteuern können.

Deshalb sollten Kommunen alle (neuen) Mobilitätsangebote bereits bei der Vorbereitung eines SUMP sowohl auf der Strategie- als auch auf der Maßnahmenebene prüfen und ggf. berücksichtigen. Eine Handreichung wie diese Anforderungen umgesetzt werden können, stellt die vom Deutschen Institut für Urbanistik erarbeitete Topic Guideline zu „Shared Mobility“ dar. Momentan liegt diese in englischer Sprache vor, in Kürze wird vom Difu auch eine deutsche Ausgabe veröffentlicht.



www.difu.de/12883



Dr.-Ing.
Wulf-Holger Arndt
+49 30 39001-252
arndt@difu.de

Kommunen auf den (Rad-)Weg bringen: Beratung zu Fördermitteln

Um Kommunen fahrradfreundlicher zu gestalten, sind umfassende Investitionen in eine gute Infrastruktur notwendig. Zu Fördermöglichkeiten für den Ausbau nachhaltiger Mobilität berät das SK:KK am Difu im Auftrag des Bundesumweltministeriums.

Ein Blick auf Deutschlands Straßen zeigt: Radfahren liegt im Trend. Mehr als 75 Millionen Fahrräder gibt es in deutschen Haushalten, darunter rund viereinhalb Millionen E-Bikes. Millionen Räder und tausend gute Gründe also, aufs Rad zu steigen: Es ist klimafreundlich, kostengünstig und gesund, verbessert die Luft- und Lebensqualität in Städten und entlastet Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen. Wer sich in Großstädten für die emissionsfreie Alternative entscheidet, spart zudem wertvolle Zeit: Auf Strecken von bis zu fünf Kilometern ist das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel. Somit werden (E-)Lastenräder auch für Handel und Handwerk zu einer umweltschonenden Alternative zum motorisierten Lieferverkehr.

Während es an guten Argumenten nicht mangelt, sind es oft die Rahmenbedingungen, die Verbesserungspotenzial bergen. Damit Menschen künftig noch häufiger aufs Rad statt ins Auto steigen, braucht es eine gute Infrastruktur – nur dann macht Radfahren auch Spaß. Zentral sind dabei sichere Fahrwege, ein ausgedehntes Radwegenetz, Abstellmöglichkeiten, die vor Witterung und Diebstahl schützen, und eine Verkehrsplanung, die Radfahrende gleichberechtigt mitdenkt. Die Umsetzung solcher Maßnahmen unterstützt das Bundesumweltministerium (BMU) mit der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI), in deren Rahmen es seit 2008 unterschiedlichste Klimaschutzprojekte in ganz Deutschland fördert und initiiert. Ziel ist es, den Ausbau klimafreundlicher Mobilität mithilfe verschiedener Förderprogramme weiter voranzubringen und Treibhausgasemissionen einzusparen.

Bezuschusst werden Projekte unter anderem im Rahmen der Kommunalrichtlinie. Fördergelder können beispielsweise für neue (beleuchtete) Radwege, Fahrradstreifen, -straßen und -schnellwege, die Einführung „grüner Wellen“ oder ein Klimaschutzkonzept zur nachhaltigen Mobilität erhalten. Auch Fahrradparkhäuser und Radabstellanlagen sind förderfähig. Um den Umstieg vom Rad auf den öffentlichen Personennahverkehr noch leichter zu machen, kooperiert das BMU mit der Deutschen Bahn (DB). Im Zuge der Bike+Ride-Offensive unterstützt die DB Kommunen dabei, geeignete Standorte für Radabstellanlagen in Bahnhofsnähe zu finden. Außerdem werden innovative



Modellprojekte, die das Radfahren im Alltag, in der Freizeit oder für den Liefer- und Transportverkehr noch attraktiver machen, über den Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“ bezuschusst.

Innovation spielt auch bei der Kleinserien-Richtlinie des BMU eine Rolle: Im Bereich Mobilität werden E-Lastenfahrräder und -Lastenanhänger mit einem Mindesttransportvolumen von einem Kubikmeter und einer Nutzlast von mindestens 150 Kilogramm bezuschusst. Die Richtlinie zielt darauf ab, innovative und klimaschonende Technologien schneller am Markt zu etablieren.

Umfassende Informationen zu förderfähigen Maßnahmen und zur Antragstellung hat das SK:KK in einem Factsheet zum Thema Radverkehr zusammengestellt. Die Publikation ergänzt eine Reihe themen- und zielgruppenspezifischer Factsheets, die aufzeigen, wie Kommunen sowie andere im kommunalen Umfeld Aktive von den Fördermöglichkeiten der NKI profitieren. Neben kompakt aufbereiteten Informationen für Sportvereine, kommunale Unternehmen, Bildungsträger und Deponiebetreiber sowie zum Thema kommunale Netzwerke wendet sich das SK:KK mit einem weiteren Factsheet explizit an Antragsberechtigte, die noch am Anfang ihres Klimaschutzengagements stehen. Alle Factsheets stehen kostenlos zum Download online zur Verfügung. Im Auftrag des BMU berät das SK:KK am Difu Kommunen sowie kommunal Aktive zu den Fördermöglichkeiten der NKI, des Bundes und der Europäischen Union sowie zu ihren Handlungsoptionen im Klimaschutz.



www.difu.de/12968
www.bit.ly/2YexQF2



Taina Niederwipper, M.A.
+49 30 39001-172
niederwipper@difu.de

Anna-Lena Deuerling
+49 30 39001-182
deuerling@difu.de

Hotline
+49 30 39001-170
skkk@klimaschutz.de

Urbane Transformationen in Kommunen gestalten

Gemeinsam mit dem Öko-Institut entwickelte das Difu im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung – ausgehend vom Stadtumbau-Programm – eine transformative Stadtumbaustrategie mit konkreten Empfehlungen für Bund und Länder.

In der Regel werden mit dem Begriff der „Transformation“ besonders grundlegende, weitgehende und tiefgreifende Formen des gesellschaftlichen Wandels, eines politischen, soziotechnischen oder sozialökologischen Systems oder auch einer Organisation umschrieben. Transformationsprozesse zeichnen sich dabei durch einen zielgerichteten Wandel in Richtung Nachhaltigkeit aus: im Sinne einer Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, universeller Mindeststandards für substanzielle, politische und ökonomische Teilhabe sowie einer Anerkennung der soziokulturellen wie räumlichen Diversität der Städte. Eine Neuausrichtung des tradierten Stadtumbaus einschließlich der Stärkung seiner „transformativen“ Aspekte, muss dabei vier Dimensionen adressieren: Ziel-, Raum-, Akteurs- und Prozess-Dimension, also die Gestaltung urbaner Transformationen.



Da die bisherige Stadtumbau-Praxis vor allem der Behebung örtlicher Missstände galt, könnte eine explizite Bezugnahme auf globale Handlungserfordernisse in den entsprechenden Rechtsvorschriften eine erste Neuerung darstellen. Darüber hinaus bedarf es nicht nur einer Bewusstseinsbildung hinsichtlich der bereits heute bestehenden Transformationsnotwendigkeiten bei den politisch und administrativ Verantwortlichen auf allen Ebenen des Mehrebenensystems. Vielmehr müssen Bund und Länder stärkere Anreize für die Kommunen setzen, damit diese mehr Mut zum Experimentieren und die Bereitschaft zu grundlegenden Veränderungen entwickeln können. Mittels geeigneter Instrumente muss dazu die Eingriffsdensität des Stadtumbau-Programms bei gezielt sozial-ökologischer Ausrichtung erhöht werden.

Gleichzeitig müssen auf lokaler Ebene Maßnahmen für eine integrierte Stadtentwicklung forciert werden. Handlungsfelder eines transformativen Stadtumbaus sind „klassische“ Politikfelder mit Umbaubedarf und -potenzial sowie die Erschließung neuer Gestaltungsspielräume durch die Aktivierung von Flächen und Lebensräumen. Dazu zählen beispielsweise der Umbau der städtischen Energiesysteme zur Erschließung von Energieeffizienzpotenzialen im Quartier und eine substanzielle Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien an der Wärmeversorgung, neue Betreiber- und Geschäftsmodelle sowie der Umbau und die Neuorganisation städtischer Mobilitätssysteme und Verkehrsflächen einschließlich autofreier Quartiere. Transformative Stadtumbau-Maßnahmen sollten aber auch eine Vorbildfunktion mit Blick auf die Digitalisierung und die Verwendung neuer Technologien, beispielsweise zur Kopplung grau-grün-blauer Infrastrukturen, sowie bezüglich des Flächensparens und einer an Gemeinwohlinteressen orientierten Bodenpolitik erfüllen. Weitere Handlungsfelder könnten die Förderung der urbanen Landwirtschaft und Ernährung sowie der urbanen Produktion einschließlich neuer Arbeitsformen bilden. Für den transformativen Stadtumbau auf kommunaler Ebene und die entsprechenden Förderprogramme von Bund und Ländern bestehen zwei zentrale strategische Anforderungen. Zum einen geht es um die Übersetzung, Operationalisierung und Integration der globalen Handlungserfordernisse und entsprechender Zielvorgaben der übergeordneten Politikebenen in die kommunale Stadtumbau-praxis. Zum anderen gilt es, technologische Neuerungen, soziale Innovationen und Praktiken sowie veränderte kulturelle Haltungen in der Stadtgesellschaft aufzunehmen und zu fördern, um sie für den Stadtumbau fruchtbar zu machen. Mit einem Stadtumbau-Programm muss ein Beitrag dazu geleistet werden, die Kommunen unter den sich schon heute verändernden Umweltbedingungen reaktionsfähig zu halten. Dafür müssen diese entsprechende Personal- und Planungskapazitäten vorhalten und agile Verwaltungsstrukturen einer „lernenden Organisationen“ aufbauen. Insgesamt geht es um nicht mehr und nicht weniger als ein neues Verständnis kommunaler Innovationsfähigkeit.



www.difu.de/11587
www.bit.ly/2CnIE9R



Dr. Henrik Scheller
+49 30 39001-295
scheller@difu.de

Dr. Jens Libbe
+49 30 39001-115
libbe@difu.de

**Dipl.-Soz.
Jan Hendrik Trapp**
+49 30 39001-210
trapp@difu.de

Robert Riechel
+49 30 39001-211
riechel@difu.de



Räumliche Dimensionen der Digitalisierung

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen des Landes Berlin und das Deutsche Institut für Urbanistik stellen Veröffentlichung zu räumlichen Auswirkungen der Digitalisierung vor und leiten Handlungsbedarf ab.

Die digitale Transformation rückt immer stärker in den Fokus der Stadtentwicklungsplanung. Dies spiegelt die Bedeutung des Themas Digitalisierung, das inzwischen generell als wichtigstes kommunales Thema der kommenden Jahre angesehen wird. Zugleich sind die räumlichen Wirkungen dieses Prozesses bisher noch wenig untersucht. Aussagen hierzu sind eher allgemeiner Art, ohne dass sich daraus Hinweise für das konkrete Planungshandeln ableiten lassen. In Hinblick auf einzelne Themenfelder lassen sich zumindest tendenzielle Wirkungen benennen. Daher hatte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen des Landes Berlin das Deutsche Institut für Urbanistik mit einer explorativen Studie beauftragt. Ziel war es, Aufgaben sowie Diskussions- und Handlungsbedarf für das Berliner Planungshandeln zu sondieren und darzulegen, wie damit umzugehen ist.

Im Fokus der Untersuchung standen folgende Fragestellungen:

- Welche Wirkungen auf den städtischen Raum gehen mit der Digitalisierung und IKT-basierten Anwendungen einher?
- Welche veränderten Raumwahrnehmungen sind mit der Digitalisierung verbunden?
- Welche Wirkungen ergeben sich in Hinblick auf städtische Nutzungen und Funktionen (z.B. Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Mobilität)?
- Welche Wirkungen zeigen sich mit Blick auf städtische Lebensqualität oder Wettbewerbsfähigkeit?
- Was bedeutet dies in Hinblick auf die Stadtentwicklungsplanung und damit verbundene Prozesse wie Beteiligung, Fachplanung, Daten)?

Die neue Veröffentlichung basiert auf der Auswertung von Smart-City-Aktivitäten der 200 größten deutschen Städte sowie auf Interviews mit ausgewählten Fachleuten aus Wissenschaft und Planung. Die Schlussfolgerungen wurden in einem Fachgespräch zur Diskussion gestellt und danach überarbeitet in der Publikation anhand von Thesen vorgestellt.

Die Publikation verdeutlicht, dass die mit der Digitalisierung verbundenen Implikationen zu bedeut-



sam sind, als dass sie nicht Gegenstand der Stadtentwicklungsplanung sein sollten. Der Anspruch kann nicht darin bestehen, den digitalen Wandel nur zu „begleiten“. Der Anspruch muss sein, die Entwicklung im Rahmen des planerisch Möglichen aktiv mitzugestalten. Der Handlungsbedarf ist in Anbetracht der Geschwindigkeit der Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft groß.

Stadtentwicklungsplanung in der digitalen Transformation bedeutet auch keine Unterordnung unter einen „digitalen Imperativ“. Es geht vielmehr darum, selbstbestimmt zu definieren, was für die Erreichung von Stadtentwicklungszielen dienlich ist. Zudem ist aufzuzeigen, wie die Entwicklung so gesteuert werden kann, dass sie den diversen gesellschaftlichen Ansprüchen an eine digital „nutzungsfreundliche“ Stadt und insbesondere dem Gemeinwohl gerecht wird.

Der strategischen Stadtentwicklungsplanung kommt die Aufgabe zu, zunächst den Bedarf festzustellen, also die aus der Digitalisierung resultierenden veränderten Ansprüche an den Raum – bezogen auf die Gesamtstadt, aber auch auf die Situation in Bezirken und Quartieren. Im Falle Berlins setzt dies entsprechende Prozesse zwischen Senatsverwaltung und Bezirken voraus.

Die Grundsätze der Planung, wie die Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, ebenso wie eigene Ziele der Stadtentwicklung sind der Rahmen, mit dem Digitalisierungsprozesse und ihre räumlichen Folgen zu bewerten sind; sie werden durch die Digitalisierung nicht grundsätzlich infrage gestellt. Sie bedürfen jedoch im Detail der Justierung.



www.difu.de/12893



Dr. Jens Libbe
+49 30 39001-115
libbe@difu.de

Quo vadis kommunale Wirtschaftsförderung?

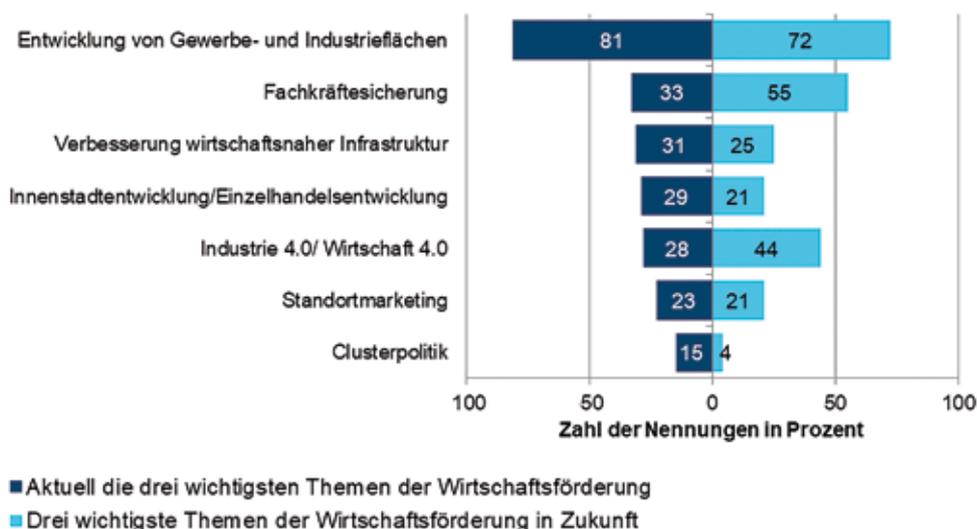
Die drei wichtigsten Themen der kommunalen Wirtschaftsförderung sind laut Difu-Umfrage 2019 die Entwicklung von Industrie- und Gewerbeflächen, die Fachkräftesicherung und die Verbesserung der wirtschaftsnahen Infrastruktur.

Bereits zum fünften Mal befragte das Deutsche Institut für Urbanistik Kommunen mit mehr als 50.000 Einwohnern zu Themen, Handlungsfeldern und Perspektiven der kommunalen Wirtschaftsförderung. Seit der letzten Befragung 2012 nahmen vor allem Globalisierung und der Megatrend der Digitalisierung, aber auch Fragen des Klimaschutzes und der ökologischen Ausrichtung der Wirtschaft an Bedeutung zu. Auch Anforderungen an Strategien und Instrumente der Wirtschaftsförderung haben sich weiter erhöht.

Das Themenspektrum umfasste die Bereiche Organisation, Tätigkeitsspektrum und Themen, Kooperationspartner sowie Steuerung und Perspektiven der Wirtschaftsförderung. Darüber hinaus wurde erneut das Thema Wirtschaftsflächenentwicklung untersucht und als neuer Schwerpunkt die Zukunft und strategische Weiterentwicklung der Wirtschaftsförderung betrachtet. Die Befragung wurde ausschließlich online durchgeführt, die Rücklaufquote fiel im Vergleich zu 2012 mit 53 Prozent geringer aber noch akzeptabel aus. Positive Veränderungen sind bei der Budgetentwicklung der vergangenen fünf Jahre bei den Wirtschaftsförderungen zu beobachten. Die meisten nannten wachsende finanzielle Ressourcen und nur noch halb so viele

Wirtschaftsförderungen wie 2012 waren von Kürzungen betroffen. Entsprechend optimistischer sind die Erwartungen an die künftige Budgetentwicklung, denn mehr als die Hälfte geht von Zuwächsen und jede zehnte Institution sogar von einem starken Wachstum aus. Als aktuell wichtigste Themen der Wirtschaftsförderung wurden die Entwicklung von Industrie- und Gewerbeflächen, Fachkräftesicherung und die Verbesserung der wirtschaftsnahen Infrastruktur genannt. Die beiden erstgenannten Themen nennen die meisten Städte auch als wichtigste Zukunftsthemen. Auf Platz drei werden für die Zukunft die Belange rund um Wirtschaft 4.0 als eingeschätzt. Das Thema Fachkräfte und kompetente Mitarbeitende beschäftigt auch die Wirtschaftsförderungen selbst. So setzen 96 Prozent der Befragten auf Weiterbildungsmaßnahmen, um den neuen Anforderungen des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandels zu begegnen. Zu Instrumenten wie CRM und Unternehmensbefragungen kommen vermehrt neue Modelle, wie agile Organisationsstrukturen und Methoden zur thematischen Weiterentwicklung. So ist zu erwarten, dass die Zukunft der kommunalen Wirtschaftsförderung nicht nur von externen sondern auch von vielschichtigen und dynamischen internen Veränderungen geprägt sein wird.

Themenfelder der kommunalen Wirtschaftsförderung – Heute und in der Zukunft



www.difu.de/12878

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

Kommunale Klima- und Energiescouts: 51 Projekte, drei Gewinner

120 vom Difu zum Thema Klimaschutz und Energiesparen geschulte Azubis initiierten 51 Projekte in ihren Kommunalverwaltungen. Die drei besten Projekte erhielten je 1.000 Euro für weitere Klimaschutzaktivitäten. Eine Publikation stellt alle Azubi-Vorhaben vor.



Foto: Peter Himse/Difu

Auszubildende sind im kommunalen Klimaschutz eine besondere Zielgruppe: Sie kommen mit unterschiedlichen Ämtern innerhalb der Kommunalverwaltungen in Kontakt und sind dadurch hervorragende Multiplikatoren, um den Klimaschutzgedanken in die unterschiedlichen Fachressorts vor Ort zu tragen. Dieser Vorteil wurde auch im Projekt „Kommunale Klima- und Energiescouts“ genutzt. Das Difu bildete Azubis aus Stadt-, Gemeinde- und Landkreisverwaltungen in bundesweit vier Workshops zu den Themen Klimaschutz und Energie weiter und unterstützte sie bei der Entwicklung eigener Projektideen. Das Vorhaben wurde 2018 und 2019 mit Förderung über die Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums durchgeführt. Das Ergebnis waren 120 Teilnehmende, die insgesamt 51 Projekte initiiert haben: meist nicht- oder gering-investive Maßnahmen, die sich im Umfeld der Auszubildenden verwirklichen ließen. Die neue Publikation „Kommunale Klima- und Energiescouts – Azubis aktiv für Klimaschutz 2019“ stellt alle Vorhaben kurz vor. Die Titel der „Scouts-Projekte“ verdeutlichen die Bandbreite der Aktivitäten, wie zum Beispiel „Radfahren gegen die Erderwärmung“, „„Drück mich‘ – Stand-by-Verbräuche reduzieren“ oder „Klima-Knigge für Städte und Kommunen“.

Alle von den Azubis konzipierten Projekte nahmen an einem Wettbewerb teil, bei dem das Difu in Abstimmung mit dem BMU drei Vorhaben ermittelte, die durch besondere Kreativität und hohes Engagement hervorstachen. Gleichrangige Gewinner waren die Stadt Ennepetal mit der Motivationskampagne „Tu Du’s! – Wir tun’s und geben’s weiter!“, der Landkreis Mühldorf am Inn mit dem Projekt „KlimAzubi – Mehrweg-Lunchboxen für das Landratsamt“ sowie der Rems-Murr-Kreis mit dem Projekt „AZUB1S GO D1G1TAL – Papiereinsparung durch Digitalisierung“. Sie wurden auf der 12. Kommunalen Klimakonferenz am 6. November 2019 in Berlin vom Difu und dem Bundesumweltministerium prämiert und erhielten jeweils ein Preisgeld von 1.000 Euro für weitere Klimaschutzaktivitäten.

Mit der Vorstellung der 51 entwickelten Azubi-Projekte in der aktuellen Veröffentlichung wird das Engagement aller Teilnehmenden honoriert. Darüber hinaus sollen die vielfältigen Handlungsmöglichkeiten im Verwaltungsalltag als Ideenpool aufgezeigt und andere Kommunen zur Nachahmung angeregt werden. Es handelt sich um eine kostenfrei abrufbare Online-Veröffentlichung mit einer zusätzlichen Printversion in kleiner Auflage.



www.difu.de/12845



Ulrike Vorwerk, M.A.
+49 221 340308-17
vorwerk@difu.de

Dipl.-Geogr. Jan Walter
+49 221 340308-26
walter@difu.de

Marco Peters, M.A.
+49 221 340308-27
peters@difu.de

ORLIS- Datenbank

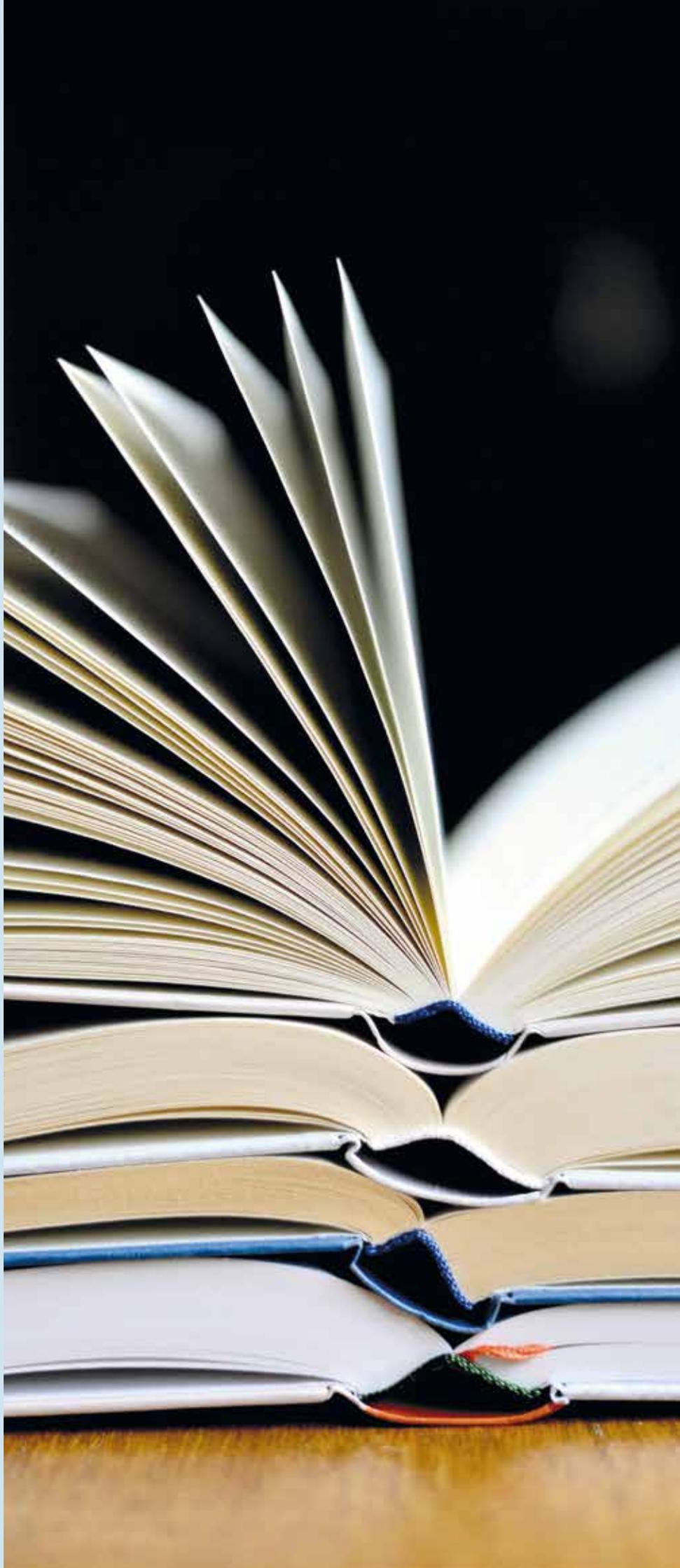
Begriffe aus der kommunalen Szene,
einfach erklärt

„Alles was Städte wissen müssen, findet man in ORLIS“ – ist wohl die einfachste Beschreibung dieser Spezialdatenbank zu allen kommunalrelevanten Themen. In der genau auf den Bedarf von Kommunen und Stadtforschung zugeschnittenen Datenbank ist sämtliche Literatur zu finden, die für die Arbeit in und für Kommunen wichtig ist. Dabei geht es nicht nur um Literatur, die auf dem Markt käuflich zu erwerben ist, auch „Graue Literatur“ wird hier gesammelt. Literatur also, die man sonst gar nicht so einfach finden kann: Zum Beispiel interessante Veröffentlichungen, die von den Städten selbst herausgegeben werden. Und gerade diese sind sehr hilfreich für den kommunalen Erfahrungsaustausch.

„ORLIS ist eine Schatztruhe für die Kommunen. Vieles, was Städte an Informationen benötigen, findet sich in der ORLIS-Datenbank.“

Die ORLIS-Literaturdatenbank besteht bereits seit 1973. Mittlerweile enthält die vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) betriebene Fachliteraturdatenbank rund 395 000 Literaturnachweise und Volltexte. Über Inhaltskategorien, zeitliche und regionale Eingrenzungen sowie Schlagwortschließung ist die Literatur differenziert recherchierbar.

Zur Vollständigkeit tragen Städte und andere Institutionen übrigens auch selbst bei, indem sie dem Difu eigene Publikationen zusenden oder als PDF überlassen. Difu-Zuwenderstädte und -verbände haben einen kostenlosen Exklusivzugang zur Datenbank. So können sich Verwaltung und Rat stets mit aktueller Fachliteratur auf dem Laufenden halten. Einen solchen Zugang haben auch Institutionen, die zu den Trägern des Difu gehören (z.B. der Deutsche Städtetag, das BMVI/BBSR, das Land Berlin sowie seine Bezirke).



Weitere Details zu ORLIS:
www.difu.de/informationsdienste#orlis



Weitere Begriffe online:
www.difu.de/6189

Edition Difu – Stadt Forschung Praxis

So geht 's

Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen **NEU**

Uta Bauer (Hrsg.)

2019, Bd. 18, 240 S., vierfarbig, zahlreiche Abb. und Fotos, 39 €

ISBN 978-3-88118-643-8, **eBOOK** 33,99 €

Vielfalt gestalten

Integration und Stadtentwicklung in Klein- und Mittelstädten

Bettina Reimann, Gudrun Kirchhoff, Ricarda

Pätzold, Wolf-Christian Strauss (Hrsg.)

2018, Bd. 17, 364 Seiten, kostenlos

ISBN 978-3-88118-618-6

➔ www.difu.de/12236

Wasserinfrastruktur: Den Wandel gestalten

Technische Varianten, räumliche Potenziale, institutionelle Spielräume

Martina Winker und Jan-Hendrik Trapp (Hrsg.),

2017, Bd. 16, 272 S., vierfarbig, 39 €

ISBN 978-3-88118-584-4

Kommunaler Umgang mit Gentrifizierung

Praxiserfahrungen aus acht Kommunen

Von Thomas Franke u.a., 2017, Bd. 15, 316 S.,

vierfarbig, zahlreiche Abb., 39 €

ISBN 978-3-88118-579-0

Sicherheit in der Stadt

Rahmenbedingungen – Praxisbeispiele –

Internationale Erfahrungen

Holger Floeting (Hrsg.), 2015, Bd. 14, 392 S.,

zahlreiche Abbildungen, 39 €

ISBN 978-3-88118-534-9, **eBOOK** 33,99 €

Orientierungen für kommunale Planung und Steuerung – Ein Handlungsleitfaden

Von Jens Libbe unter Mitarbeit von

Klaus J. Beckmann, 2014, Bd. 13, 212 S., 29 €

ISBN 978-3-88118-529-5

Städtebauliche Verträge – Ein Handbuch

Vierte, aktualisierte und erweiterte Auflage.

Mit Berücksichtigung der BauGB-Novelle 2013

Von A. Bunzel, D. Coulmas und G. Schmidt-

Eichstaedt, 2013, Bd. 12, 466 S., 39 €

ISBN 978-3-88118-508-0, **eBOOK** 33,99 €

Difu-Arbeitshilfen

Die Satzungen nach dem Baugesetzbuch 3. Auflage

A. Bunzel (Hrsg.), von A. Strunz,

M.-L. Wallraven-Lindl, 2013, 172 S.,

zahlreiche Satzungsmuster, 29 €

ISBN 978-3-88118-526-4

Das Bebauungsplanverfahren nach dem BauGB 2007

Muster, Tipps und Hinweise

Von Marie-Luis Wallraven-Lindl, Anton Strunz,

Monika Geiß, 2011, 2., aktualisierte Auflage,

224 S., 35 €, ISBN 978-3-88118-498-4,

eBOOK 29,99 €

Städtebauliche Gebote nach dem Baugesetzbuch

A. Bunzel (Hrsg.), von M.-L. Wallraven-Lindl,

A. Strunz, 2010, 188 S., 30 €

ISBN 978-3-88118-486-1

Difu-Impulse

Checkpoint Teilhabe **NEU**

Kinder- und Jugendhilfe + BTHG –

Neue ganzheitliche Lösungen entwickeln!

Veranstaltungsdokumentation

Dialogforum „Bund trifft kommunale Praxis“ –

Inklusive Kinder- und Jugendhilfe aktiv miteinander gestalten

Bd. 4/2019, ca. 164 S., 20 Euro, **eBOOK** 16,99 €,

in Vorbereitung

ISBN 978-3-88118-653-7,

Verkehrswende nicht ohne attraktiven ÖPNV **NEU**

Wie lassen sich große ÖPNV-Projekte erfolgreich umsetzen?

Jürgen Gies (Hrsg.)

Bd. 3/2019, zahlreiche Abb. und Fotos,

ca. 150 S., ca. 20 €, **eBOOK** ca. 17 €,

in Vorbereitung

ISBN 978-3-88118-648-3

Was gewinnt die Stadtgesellschaft durch saubere Luft?

Die lebenswerte Stadt: Handlungsfelder und Chancen

Von Tilman Bracher u.a.

Bd. 2/2019, 68 S., 15 €

ISBN 978-3-88118-642-1, **eBOOK** 12,99 €

Öffentlichkeitsbeteiligung beim Netzausbau

Evaluation „Planungsdialog Borgholzhausen“

Von Stephanie Bock, Jan Abt, Bettina Reimann

Bd. 1/2019, 98 S., 15 €

ISBN 978-3-88118-640-7, **eBOOK** 12,99 €

Straßen und Plätze neu entdecken – Verkehrswende gemeinsam gestalten

Dokumentation der Fachtagung „kommunal

mobil 2018“ am 7./8. Juni 2018 in Dessau

M. Hertel, T. Bracher, T. Stein (Hrsg.)

Bd. 8/2018, 90 S., 15 €

ISBN 978-3-88118-625-4, **eBOOK** 12,99 €

Junge Flüchtlinge – Perspektivplanung und Hilfen zur Verselbstständigung

Veranstaltungsdokumentation

Dialogforum „Bund trifft kommunale Praxis“ –

Inklusive Kinder- und Jugendhilfe aktiv miteinander gestalten (Hrsg.), Bd. 7/2018, 188 S., 20 €

ISBN 978-3-88118-626-1, **eBOOK** 16,99 €

Leistungsfähige Infrastruktur generationengerecht finanziert

Das Beispiel der Stadt Köln

Von S. Schneider u.a., Bd. 6/2018, 160 S., 20 €

ISBN 978-3-88118-619-3

Städtebauförderung in NRW

Erfolgsfaktoren u. Hemmnisse der Beantragung,

Bewilligung u. Abrechnung von Fördermitteln

Von Stefan Schneider, Henrik Scheller, Beate

Hollbach-Grömig, Bd. 5/2018, 78 S., 15 €

ISBN 978-3-88118-616-2

Neue Konzepte für Wirtschaftsflächen

Herausforderungen und Trends am Beispiel des

Stadtentwicklungsplanes Wirtschaft in Berlin

Von Sandra Wagner-Endres, Ulrike Wolf und

Daniel Zwicker-Schwarm

Bd. 4/2018, 84 S., 15 €

ISBN 978-3-88118-614-8, **eBOOK** 12,99 €

Lieferkonzepte in Quartieren – die letzte Meile nachhaltig gestalten

Lösungen mit Lastenrädern, Cargo Cruisern

und Mikro-Hubs

Wulf-Holger Arndt und Tobias Klein (Hrsg.)

Bd. 3/2018, 96 S., 15 €

ISBN 978-3-88118-615-5, **eBOOK** 12,99 €

★ Difu-Papers

Smart Cities in Deutschland – eine Bestandsaufnahme

Von Jens Libbe und Roman Soike

2017, 28 S., 5 €

➔ www.difu.de/11741

Übersicht aller Publikationen + Bestellmöglichkeit

Nach Chronologie: www.difu.de/publikationen

Nach Reihen: www.difu.de/6194

Nach Thema: www.difu.de/publikationen/suche

eBooks: <http://difu.ciando-shop.com/info/einside/> – Info für Zuwender: www.difu.de/10829

Vertrieb: Difu gGmbH, Zimmerstraße 13-15, 10969 Berlin,

Tel. +49 30 39001-253, Fax: +49 30 39001-275, Mail: vertrieb@difu.de

★ Alle Difu-Veröffentlichungen und -eBooks sind für Difu-Zuwender kostenlos, die mit Stern gekennzeichneten Publikationen gibt es exklusiv für Zuwender auch digital.

Sonderveröffentlichungen (teilweise auch / nur als Download)

Integration von Sharing-Mobility-Ansätzen in nachhaltigen urbanen Verkehrsentwicklungsplänen **NEU**

Von Wulf-Holger Arndt, Victoria Langer u.a.
2019, 56 S., in Vorbereitung
➔ www.difu.de/publikationen

Zwischenevaluierung des Städtebauförderungsprogramms Städtebaulicher Denkmalschutz 2009 – 2015 **NEU**

Von Daniela Michalski u.a., BMI (Hrsg.)
2019, 124 S., in Vorbereitung
➔ www.difu.de/publikationen

Regionalwirtschaftliche Auswirkungen der Energiewende **NEU**

Potenziale, Verteilung und Ausgleichsbedarfe am Beispiel des Landkreises Ahrweiler
Von Stefan Schneider, Benedikt Walker, Dirk Assmann
2019, 55 S., nur online
➔ www.difu.de/12999

Kommunale Klima- und Energiescouts **NEU**

Azubis aktiv für Klimaschutz 2019
Von Jan Walter u.a.
2019, 38 S., nur online
➔ www.difu.de/12845

Klimaschutz in Bewegung: Wie Ihre Kommune fahrradfreundlich wird **NEU**

Die Fördermöglichkeiten der Nationalen Klimaschutzinitiative
SK:KK (Hrsg.), 2019, 4 S.
➔ www.difu.de/12968

Integration of shared mobility approaches in Sustainable Urban Mobility Planning

Topic Guide **NEU**
Wulf-Holger Arndt et al., 46 p., online only
➔ www.difu.de/12883

Kommunalumfrage: Zuwanderung, Wohnen, Nachbarschaft

Bericht im Rahmen des Forschungsprojekts „Zusammenhalt braucht Räume – Integratives Wohnen mit Zuwanderern“
Von Gudrun Kirchhoff, Detlef Landua und Bettina Reimann
2019, 46 S., nur online
➔ www.difu.de/12855

Lebensqualität und Daseinsvorsorge durch interkommunale Kooperation

Ein Leitfaden für Kommunen in ländlich geprägten Regionen
Von Jan Hendrik Trapp u.a.
2019, 67 S., nur online
➔ www.difu.de/12825

Räumliche Dimensionen der Digitalisierung

Handlungsbedarfe für die Stadtentwicklungsplanung. Ein Thesenpapier
Von Roman Soike, Jens Libbe u.a.
2019, 30 S., nur online
➔ www.difu.de/12893

Klimaschutz & Luftreinhaltung

Strategien und Maßnahmen für saubere Luft in Kommunen
Difu (Hrsg.), Franziska Wittkötter (Bearb.)
2019, 80 S., vierfarbig, kostenlos
➔ www.difu.de/12723

Rahmenbedingungen beim Mobilfunkinfrastrukturausbau

Beteiligungsprozesse, Bestimmungen und aktuelle Entwicklungen
Von Roman Soike, i.A. der Deutsche Telekom Technik GmbH, 2019, 42 S., nur online
➔ www.difu.de/12725

KfW-Kommunalpanel 2019

Von Elisabeth Krone und Henrik Scheller, KfW Bankengruppe (Hrsg.)
2019, 34 S., nur online
➔ www.difu.de/12625

Umfrage Wirkung der Deutschen Anpassungsstrategie (DAS) für die Kommunen

Von J. Hasse und L. Willen, UBA-Bericht 1/2019
2019, 149 S., nur online
➔ www.difu.de/12409

Ausgezeichnete Praxisbeispiele 2018

Klimaaktive Kommune 2018. Ein Wettbewerb des Bundesumweltministeriums und des Deutschen Instituts für Urbanistik
Difu (Hrsg.), BMU (Förderer)
2019, 83 S., nur online
➔ www.difu.de/12591

Mobilität nachhaltig planen

Erfolge und Hindernisse in deutschen Städten – Ergebnisse einer Umfrage zu kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen
Von Wulf-Holger Arndt und Fabian Drews
2019, 58 S., kostenlos
➔ www.difu.de/12584

Sicherheit und Vielfalt im Quartier

Herausforderungen für Kommunen und Beispiele aus der Praxis
Von Gabriel Bartl, Niklas Creemers, Holger Floeting
2019, 54 S., nur online
➔ www.difu.de/12581

OB-Barometer 2019

Von Busso Grabow und Carsten Kühl, Difu (Hrsg.)
2019, 4 S., nur online
➔ www.difu.de/12578

Mobilitätsstationen in der kommunalen Praxis

Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem BMU-Forschungsprojekt City2Share und weiteren kommunalen Praxisbeispielen
T. Stein und U. Bauer (Hrsg.), i.A. des BMU
2019, 42 S., nur online
➔ www.difu.de/12601

Umsetzung einer integrierten Strategie zu Umweltgerechtigkeit – Pilotprojekt in deutschen Kommunen

Abschlussbericht
Von C. Böhme, T. Franke, T. Preuß
2019, 133 S., UBA-Bericht 02/2019, nur online
➔ www.difu.de/12522

Parkraummanagement lohnt sich!

Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis
Von Uta Bauer u.a., i.A. der Agora Verkehrswende 2019. 72 S., nur online
➔ www.difu.de/12436

Diskurse und Leitbilder zur zukunfts-fähigen Ausgestaltung von Infrastrukturen Abschlussbericht

Von Jens Libbe u.a., UBA-Bericht 33/2018
2018, 102 S., nur online
➔ www.difu.de/12403

Klimaschutz in Kommunen

Praxisleitfaden. 3. Aufl.
Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.)
2018, 454 S., nur online
ISBN 978-3-88118-585-1
➔ www.difu.de/11742

Zeitschrift

Stadt und Vergnügen

Moderne Stadtgeschichte
MSG, Halbjahresschrift, Heft 2/2019, 152 S.
Einzelheft 12 Euro, Jahresabo (2 Hefte) 19 €

Rathausplätze

Moderne Stadtgeschichte
MSG, Halbjahresschrift, Heft 1/2019, 188 S.
Einzelheft 12 Euro, Jahresabo (2 Hefte) 19 Euro

★ Dokumentationen

Kommunalwissenschaftliche Dissertationen **NEU**

Rita Gräber (Bearb.), 2019, ca. 170 S.
Einzelband 27 €, Jahresabo 20 €
➔ www.difu.de/publikationen

Graue Literatur zur Stadt-, Regional- und Landesplanung **NEU**

Christine Bruchmann, Dorothee Hanke (Bearb.), 2019, ca. 200 S.
Einzelband 36 €, Jahresabo 28 €
➔ www.difu.de/publikationen



Foto: Doris Reichel

Difu-Beitritt: Viele Vorteile für Städte, Verbände und Planungsgemeinschaften

Wichtigste Kooperationspartner des Instituts sind seine Zuwander. Dies sind hauptsächlich Städte, aber auch Kommunalverbände und Planungsgemeinschaften. Durch die enge Kooperation mit seinen Partnern sorgt das Difu dafür, dass sich seine Arbeit direkt an deren Bedarf orientiert.

Modernes Stadtmanagement erfordert fundierte und aktuelle Kenntnisse in allen kommunalrelevanten Gebieten. Für viele Städte ist es aus finanziellen Gründen nicht möglich, eigene kommunalbezogene Forschung und Fortbildung zu betreiben. Ohne entsprechendes Hintergrundwissen ist die Entscheidungsfindung jedoch erschwert. Hier setzt die Arbeit des Instituts an: Als Forschungsinstitut der deutschen Städte arbeitet das Difu praxisnah, berät Kommunen, unterstützt ihre Fortbildung und fördert den kommunalen Erfahrungsaustausch durch umfangreiche Serviceleistungen:

Persönliche Beratung

Verwaltungspersonal und Ratsmitglieder aus Zuwendungsstädten und -verbänden können sich mit Fachfragen direkt an das Institut wenden, um diese im persönlichen Gespräch mit den Fachleuten zu erörtern.

➔ www.difu.de/6760

Fortbildung

Ob vor Ort oder am Berliner Standort, die praxisorientierten Difu-Seminare sind meist schnell ausgebucht. In diesem Fall lohnt sich die Zuwenderschaft doppelt: Neben stark reduzierten Seminarbeiträgen werden Zuwander auch bei der Vergabe der Seminarplätze begünstigt.

➔ www.difu.de/6263

Die eigene Stadt als Untersuchungsgegenstand

Zuwander werden vom Difu z.B. als Fallstudienstädte im Rahmen seiner Studien bevorzugt ausgewählt. Kostenbeteiligungen an Studien sind für Zuwander deutlich günstiger. Die einbezogenen Städte profitieren unmittelbar vom Wissenstransfer auf aktuellstem Stand.

➔ www.difu.de/projekte

Erfahrungsaustausch mit anderen Städten

Erfahrungsaustausch ist wichtig, um die Position der eigenen Stadt einschätzen zu können und Lösungswege vergleichbarer Städte kennen zu lernen. Das Difu bietet regelmäßige Treffen an – teilweise exklusiv für Zuwander.

➔ www.difu.de/6263

24-Stunden-Zugang gratis in die Difu-Datenbanken

Die Online-Recherchen in den Difu-Datenbanken kommDEMOS und ORLIS sind nur für Zuwander kostenfrei. Die Datenbanken ermöglichen den Zugang zu umfangreichen Informationen über kommunalrelevante Umfragen und Literatur – teilweise im Volltext.

➔ www.difu.de/37

Zugang zu exklusiven Informationen im Extranet

Im Difu-Extranet stehen vielfältige Hintergrundinformationen exklusiv für Zuwander zur Verfügung: Ergebnisberichte über Difu-Fortbildungen samt „virtueller“ Tagungsmappe, Vorträge, Aufsätze, Präsentationen sowie Volltexte ausgewählter Difu-Publikationen. Zuwander können sich über Neuerscheinungen exklusiv per RSS-Feed informieren lassen.

➔ www.difu.de/43

Alle Neuerscheinungen kostenfrei

Zuwander erhalten die gedruckten Neuerscheinungen sämtlicher Difu-Publikationen automatisch kostenfrei zugesandt. Darüber hinaus bietet das Difu für seine Zuwander Publikationen auch als PDF oder eBook an, grundsätzlich kostenfrei. Die PDFs können direkt im Difu-Extranet heruntergeladen werden, die eBooks z.B. über den Ciando-Shop:

➔ Publikationen: www.difu.de/publikationen

➔ eBook-Bezug: www.difu.de/10829

➔ eBook-Shop: <http://difu.ciando-shop.com/>

Ausführlichere Infos über Zuwander-Vorteile bieten die Difu-Website oder ein Anruf beim Difu

➔ www.difu.de/6207



Sybille Wenke-Thiem

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Difu-Beitritt und Zuwander
+49 30 39001-208/209
wenke-thiem@difu.de

Dipl.-Pol.

Patrick Diekelmann

Beratung ebooks
+49 30 39001-254
diekemann@difu.de

Susanne Plagemann

M.A.
Internet/Extranet
+49 30 39001-274
plagemann@difu.de

Dipl.-Geogr.

Luise Adrian

Fortbildung
+49 30 39001-149
adrian@difu.de

Berichte – das Magazin des Difu

Herausgegeben von
Deutsches Institut für Urbanistik
Zimmerstraße 13-15
10969 Berlin
www.difu.de

Redaktion
Sybille Wenke-Thiem (V.i.S.d.P.) unter
Mitarbeit von Vera Gutofski, Luisa Sophie
Müller, Louis Milan Speer

Grundgestaltung/CD
3pc, Neue Kommunikation GmbH

Layout
Vera Gutofski

Fotos
Cover: Dr. Busso Grabow, Difu
Fotos ohne Copyright-Angabe:
www.pixabay.com und www.unsplash.com
Herzlichen Dank an alle Fotografierenden
sowie an die Plattformen für die kostenfreie
Bereitstellung des Bildmaterials!

Redaktionskontakt/Berichte-Verteiler
Difu-Pressestelle
Tel. +49 30 39001-208
Fax +49 30 39001-130
pressestelle@difu.de

Jahrgang/Erscheinungsweise
Jahrgang 45/vierteljährlich
ISSN 1439-6343
Stand: 30.11.2019

Druck
H. HEENEMANN GmbH & Co. KG, Berlin.
Gedruckt auf umweltfreundliches Papier.
Holz aus nachhaltigen und kontrollierten
Quellen. Frei von Schwermetallen.

Weiterverwendung
Frei, bei Nennung der Quelle.
Belegexemplar/-Link/-PDF bitte
an die Difu-Pressestelle.

Kostenfreie Difu-Angebote

Difu-Magazin Berichte
Vierteljährlich informiert das Difu-Magazin
Berichte u.a. über Forschungsergebnisse,
Standpunkte, neue Publikationen, neue Projekte
und Veranstaltungen.

Informiert sein, Umwelt schonen
Platz sparen: herzlichen Dank dafür!

Die Berichte gibt es auch digital. Das Online-
Archiv reicht zurück bis zum Heft 1/1996.
Steigen Sie doch einfach um auf die papierlose
Version. Sie schonen die Umwelt, sparen Platz
und entlasten uns von den Portokosten. Tragen
Sie sich einfach unter www.difu.de/6674 ein und
geben unter Sonstiges „Berichte digital“ ein.
Nach dem Erscheinen eines neuen Hefts erhal-
ten Sie eine Mail mit dem Link zum Heft (PDF).
Dadurch sind Sie gleich nach dem Erscheinen
informiert und noch früher, als Print-Abonnie-
rende. Das Archiv finden Sie stets unter
www.difu.de/d100718
www.difu.de/publikationen/difu-berichte.

E-Mail-Newsletter „Difu-News“

Monatlich informiert der kostenfreie E-Mail-
Dienst „Difu-News“ über interessante neue
Inhalte auf der Difu-Homepage.
www.difu.de/newsletter

Veröffentlichungen

Viele Publikationen stehen kostenlos zum
Download auf der Difu-Homepage zur
Verfügung. Andere können als Printexemplare
oder eBooks käuflich erworben werden.
www.difu.de/publikationen

Öffentliche Veranstaltungsserie

Im Wintersemester findet monatlich die ge-
bührenfreie Veranstaltungsreihe „Difu-Dialoge
zur Zukunft der Städte“ statt, die sich zu jedem
Termin mit einem anderen aktuellen Thema zur
Zukunft der Städte befasst.
www.difu.de/difu-dialoge

Facebook

Über Facebook postet das Difu tagesaktuell
„teilenswerte“ Neuigkeiten aus dem Institut bzw.
zu aktuellen kommunalrelevanten Themen.
www.facebook.com/difu.de

Presseverteiler

Die Pressemitteilungen informieren über
medienrelevante Neuigkeiten aus
dem Institut.
www.difu.de/6674

RSS-Feeds

Feeds zu Presseinfos, Veranstaltungen,
Publikationen, Projekten, Ausschreibungen
www.difu.de/47

Ich interessiere mich für die Difu-Zuwenderschaft für Städte und Verbände.
Bitte schicken Sie mir dazu nähere Infos an:

Name
Funktion/Amt
Stadt/Verband
Straße, Nr.
PLZ, Ort
Telefon/Fax
E-Mail
Anmerkungen

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin
Tel. +49 30 39001-208, Fax +49 30 39001-130, pressestelle@difu.de

Energiewende umsetzen und nachhaltig profitieren

Nach gut vier Jahren wurde das Projekt EnAHRgie erfolgreich abgeschlossen. Die Ergebnisse sowie die im Rahmen des Vorhabens entwickelten Instrumente stehen nun für die Fachöffentlichkeit zur Verfügung.



Zusammen mit 13 weiteren Partnern aus Wissenschaft und Praxis startete das Difu im Jahr 2015 in das Projekt EnAHRgie. Das Vorhaben wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen der Innovationsgruppen im nachhaltigen Landmanagement gefördert und durch die EA European Academy of Technology and Innovation Assessment, heute Institut für qualifizierende Innovationsforschung und -beratung (IQIB) koordiniert. Mit dem Vorhaben wurde ein praktikables Verfahrensmodell entwickelt, mit dem unterschiedliche Akteure in die Gestaltung einer nachhaltigen Landnutzung auf Kreisebene gewonnen und einbezogen werden können. Dabei lag der Schwerpunkt auf der künftigen Energieversorgung, die, vor allem im Kontext der Nutzung der Erneuerbaren Energien, starke Auswirkungen auf konkurrierende Landnutzungen aufweist. Neben Flächen für den Bau von Erzeugungsanlagen sind unter anderem Leitungsbau und Beeinträchtigungen der Nutzungen anderer Flächen, z.B. durch Sichtbarkeit der Anlagen, zu nennen. Den viel diskutierten Nachteilen stehen jedoch auch erhebliche Potenziale für die regionale Wertschöpfung gegenüber. Die sich daraus ergebenden Konflikte zwischen verschiedenen lokalen Interessengruppen galt es zu berücksichtigen. Das Vorhaben nutzte die vorhandene Motivation auf kommunaler Ebene, um eine auf allen beteiligten Ebenen abgestimmte regionale Energiewende einzuleiten.

Zunächst wurde ein elektronisches Lastenheft entwickelt, welches die Daten beschreibt, die für die erforderlichen technisch-ökonomischen Analysen erhoben wurden. Auf der Grundlage so

gesamelter Informationen wurden regionale Potenziale zur Erzeugung Erneuerbarer Energie technologie- und flächenspezifisch ermittelt und quantifiziert.

In einem anderen Modul wurden die gesellschaftlichen, institutionellen und politischen Herausforderungen analysiert. Ausgehend von den für die regionale Energiewende im Landkreis Ahrweiler relevanten Handlungsfeldern wurden die entsprechenden Akteursnetzwerke, Verfahren, Prozesse und Institutionen betrachtet, um insbesondere die Hemmnisse einer regionalen Energiewende in der Modellregion zu erfassen. Das dabei entwickelte Analyseraster lässt sich auch für vergleichbare Untersuchungen in anderen Regionen verwenden. Betrachtet wurde unter anderem, welche Herausforderungen den wirtschaftlichen Impulsen und der regionalen Wertschöpfung durch die Ansiedlung von Erneuerbare-Energien-Anlagen und Maßnahmen zur Energieeffizienz gegenüberstehen. Das Difu entwickelte dazu einen Ansatz, mit dem auch negative Effekte wie beispielsweise Auswirkungen auf Immobilienpreise und Tourismuszahlen durch die Errichtung von Windenergieanlagen in den Diskurs vor Ort einbezogen werden können. Außerdem wurden die Chancen einer verbesserten Teilhabe an der lokalen Energiewende in Form von Genossenschaftsmodellen, Mieterstromprojekten, Rekommunalisierung des Stromnetzes, regionaler Zusammenarbeit und Vernetzung von Unternehmen und Lokalakteuren in den Blick genommen.

Neben den inhaltlichen Fragestellungen diente das Vorhaben auch zur Entwicklung eines transdisziplinären Forschungsmodells, das in ein Innovationskonzept mündete. Die Arbeit war durch intensiven Austausch zwischen verschiedenen wissenschaftlichen Denkschulen, fachlichen Schwerpunkten und die enge Zusammenarbeit mit Akteuren vor Ort geprägt. Alle Beteiligten gehen mit einer veränderten Sichtweise auf komplexe Fragestellungen, einem neuen Verständnis für unterschiedliche Herangehensweisen und mit neuen Ideen für den effektiven und bei Bedarf auch unkonventionellen Einsatz verschiedener Forschungs- und Innovationsmethoden aus dem Projekt. Die Ergebnisse stehen online zur Verfügung.



www.difu.de/12999



Dr. Stefan Schneider
+49 30 39001-261
schneider@difu.de

Aktiv in der Klimavorsorge

Hitze, Stürme, Starkregen – das Difu berät die Kommunen in Nordrhein-Westfalen zur Klimafolgenanpassung.

Aktiv in der Klimavorsorge



www.difu.de/12869



Dipl.-Ing.
Cornelia Rösler
+49 221 340308-18
roesler@difu.de



Mit einer sehr hohen Bebauungsdichte und einem hohen Anteil an Flächenversiegelung ist Nordrhein-Westfalen das am dichtesten besiedelte Bundesland in Deutschland. Die nordrhein-westfälischen Kommunen sind daher besonders von den Folgen des Klimawandels betroffen. In Zukunft ist zu erwarten, dass Hitze- und Trockenperioden deutlich zunehmen und Starkregen und Stürme in Städten häufiger auftreten.

Das Team der „Kommunalberatung Klimafolgenanpassung NRW“ will Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen gezielt dabei unterstützen, in der Klimavorsorge aktiv zu werden. Geplant sind Maßnahmen des Wissenstransfers in Politik, Verwaltung und Gesellschaft sowie die Vorbereitung von integrierten Klimaanpassungskonzepten und -maßnahmen. Mit ihrem speziell auf die nordrhein-westfälischen Gegebenheiten ausgerichteten Leistungsspektrum nimmt die Kommunalberatung eine Lotsen- und Sensibilisierungsfunktion im Bereich der Klimafolgenanpassung für Kommunen in Nordrhein-Westfalen wahr.

Das Angebot der Kommunalberatung soll einerseits diejenigen Kommunen stärken, die bereits klimaaktiv sind und sich weiterentwickeln wollen. Andererseits soll es die Kommunen verstärkt sensibilisieren, motivieren und bedarfsorientiert unterstützen, die bisher keine oder nur wenige Anpassungsaktivitäten unternommen haben. Das Ziel der Beratung ist es, Klimafolgenanpassung in nordrhein-westfälischen Kommunen als integrierten Bestandteil kommunalen Handelns dauerhaft und wirksam zu verankern. Das Projekt wird vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) im Auftrag des nordrhein-westfälischen Umweltministeriums durchgeführt.

Jakarta – Hotspot des Klimawandels



www.difu.de/12821



Dipl.-Soz.
Jan Hendrik Trapp
+49 30 39001 210
trapp@difu.de

Dipl.-Geogr.
Björn Weber
+49 221 340 308-10
bweber@difu.de

Jakarta – Hotspot des Klimawandels

Indonesische und deutsche Forschungspartner gehen Optionen für klimangepasste Stadtentwicklung nach.



Foto: Susana Riana Sari

Die Region Nord-Jakarta gehört zu den vom Klimawandel am stärksten gefährdeten Gebieten in Südostasien. Jakarta ist auf Sedimente gebaut, zugleich ist die Grundwassernutzung nicht ausreichend geregelt, was zur Absenkung führt – bei zugleich steigendem Meeresspiegel. Diese Bedingungen stellen die Zukunftsfähigkeit der Stadt grundlegend in Frage und die Stadtentwicklung vor immense Herausforderungen. Innerhalb der urbanen Region mit ca. 30 Mio. Menschen zeigt sich die Verletzlichkeit der Stadt und ihres Hafens unter anderem am hohen Bodenversiegelungsgrad, informellen Siedlungen, defizitären technischen Infrastruktursystemen und beeinträchtigten Ökosystemen entlang der Küste. Der Hafen ist nicht nur der wichtigste Logistikknoten für Jakarta und sein Hinterland, er ist auch wichtiger Wirtschaftsfaktor Indonesiens und darüber hinaus für Südostasien insgesamt. Mit der Methode des Urban Transition Management sollen im Rahmen eines Forschungsprojekts lokale Akteure aus Regierungsinstitutionen, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Wissenschaft dabei unterstützt werden, kurz- und mittelfristige Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel zu entwickeln und einzuleiten. Dabei sollen die Möglichkeiten einer nachhaltigen Stadtentwicklung aufgezeigt und als Demonstrationsprojekte Modelle für eine nachhaltige Stadtentwicklungsstrategie geliefert werden. Im vom Difu verantworteten Teilprojekt werden Leitlinien einer resilienten Stadt- und Infrastrukturentwicklung identifiziert und darauf aufbauend „Living labs“ bzw. Transformationsmaßnahmen für Nord-Jakarta entworfen. Die Auseinandersetzung mit den im Vergleich zu deutschen Städten extremen Herausforderungen könnte auch wichtige Erkenntnisse für die Debatte in Deutschland liefern.

Fachkonvention Grünversorgung

Forschungsprojekt stößt Konventionsbildung für Orientierungswerte in der Grün- und Erholungsversorgung an.

Fachkonvention Grünversorgung



www.difu.de/12928



Dipl.-Ing. Christa Böhme
+49 30 39001-291
boehme@difu.de

Dipl. Geogr. Luise Willen
+49 221 340308-19
willen@difu.de



Foto: Wolf-Christian Strauss, Difu

Die Bundesregierung legte 2019 den Masterplan Stadtnatur vor. Ziel ist es, das Grün in unseren Städten mit Blick auf die biologische Vielfalt aufzuwerten und vor dem Hintergrund der vielfältigen Leistungen der Natur für das urbane Leben einen Beitrag zur integrierten Stadtentwicklung zu erbringen. Gleichzeitig soll der Masterplan helfen, die EU-Strategie zur grünen Infrastruktur sowie die Deutsche Anpassungsstrategie an die Folgen des Klimawandels umzusetzen.

Das Difu und die Hochschule Weihenstephan-Triesdorf unterstützen die vom Bundesamt für Naturschutz geförderte wissenschaftliche Umsetzung zweier Maßnahmen des Masterplans Stadtnatur. Im Fokus stehen freiraumbezogene Orientierungswerte und Stadtbiotopkartierungen. Der Masterplan sieht vor, im Rahmen einer Fachkonvention bundeseinheitliche Orientierungswerte für die Grünausstattung und Erholungsversorgung vorzulegen. Neue Herausforderungen der Städte wie anhaltendes Wachstum, bauliche Innenentwicklung, Klimawandelanpassung, Erhalt der biologischen Vielfalt, Umweltgerechtigkeit lassen an diese Bedingungen angepasste Werte an Bedeutung gewinnen. Der Konventionsbildungsprozess soll in enger Kooperation mit Kommunen und Verbänden durchgeführt werden. Anpassungsbedarf besteht auch bei der Stadtbiotopkartierung. Ziel des Projekts ist es, den aktuellen Stand der Stadtbiotopkartierung in Städten darzustellen, deren Bedeutung für die kommunale Planungspraxis zu analysieren sowie Möglichkeiten des Biodiversitätsmonitorings im städtischen Raum aufzuzeigen. Die Ergebnisse zu den Stadtbiotopkartierungen sollen in den Konventionsbildungsprozess einfließen.

Dialog Flächensparen



www.aktion-flaeche.de



Dipl.-Ing. agr.
Thomas Preuß
+49 30 39001-265
preuss@difu.de

Dialog Flächensparen

Difu erarbeitet für das Umweltbundesamt Empfehlungen zur Erreichung der flächenpolitischen Ziele.



Die flächenpolitischen Ziele einer Reduzierung der täglichen Neuinanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen von heute ~ 60 Hektar auf bis zum Jahr 2030 unter 30 Hektar und das Ziel, das Verhältnis von Innenentwicklung zu Außenentwicklung auf 3:1 zu bringen, stellen Bund, Länder und Kommunen vor große Herausforderungen. Der Bund-/Länder-Dialog zum Flächensparen soll in einem breiten Diskurs Wege zur Zielerreichung aufzeigen. Hierbei knüpft er an den „Aktionsplan Flächensparen“ an. Darin wurden Empfehlungen für die Aktionsfelder „Kontingentierung der Flächenneuanspruchnahme“, „Innenentwicklung stärken“ und „Fehlansätze abbauen“ formuliert.

Der Bund-/Länder-Dialog soll auch die aktuellen Diskussionen u.a. zur Bodenpolitik und zu gleichwertigen Lebensverhältnissen aufgreifen. Bund und Länder sowie kommunale Spitzenverbände sollen als wesentliche Akteure in den Prozess eingebunden werden. Aus dem Dialog heraus erfolgt die Kommunikation zentraler Ergebnisse und Inhalte u.a. in die Fachöffentlichkeit. Ein wesentliches Element wird die Online-Informations- und Kommunikationsplattform des Bundes zum Thema Flächensparen sein. Das Internet-Portal bietet Informationen über Strategien, Instrumente, Werkzeuge und Praxisbeispiele, die auf einen sparsamen Umgang mit der Ressource Fläche zielen. In das Portal wird u.a. ein kommunaler Flächenrechner integriert, der im Rahmen des Vorhabens qualifiziert wird. Das Deutsche Institut für Urbanistik führt das im Auftrag des Umweltbundesamtes durchgeführte Vorhaben in Kooperation mit dem Raum & Energie Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH durch.

Veranstaltungen

Berichte 4/2019

Veranstaltungsvorschau

Die Schule als Lebenswelt – Neue Anforderungen an den Schulbau (Wiederholung)

Difu-Seminar in Kooperation mit der Landeshauptstadt Düsseldorf
9.–10. Januar 2020 in Düsseldorf
➔ www.difu.de/12838

Platz für die Verkehrswende! Parkraumpolitik in Berlin

Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte
22. Januar 2020 in Berlin
➔ www.difu.de/12960

Förderwissen für den Klimaschutz: Informationsveranstaltung für Bayern

Projekt Kommunaler Klimaschutz - SK:KK vor Ort
23. Januar 2020 in Nürnberg
➔ www.difu.de/12861

Strategisches Wissen in der Verkehrsplanung 1 – Zusammenarbeit mit externen Planungsebenen (Wiederholung)

Difu-Seminar in Kooperation mit dem Deutschen Städtetag
27.–28. Januar 2020 in Berlin
➔ www.difu.de/12766

Sicherer Radverkehr Grundlagen und Praxisbeispiele

Fahrradakademie
29. Januar 2020 in Halle/Saale
➔ www.difu.de/12814
12. Februar 2020 in Ulm
➔ www.difu.de/12815

Der ÖPNV als Rückgrat der Verkehrswende – Herausforderungen und Lösungsansätze

Difu-Seminar
10.–11. Februar 2020 in Berlin
➔ www.difu.de/12769

Wissenschaft in der Stadt – Chancen, Grenzen, Perspektiven beim Miteinander von Kommunen und Hochschulen

Difu-Seminar in Abstimmung mit der Stadt Nürnberg
13.–14. Februar 2020 in Berlin
➔ www.difu.de/12770

Kfz-Parken und Radverkehrsplanung Flächenpotenziale, Konflikte, Lösungen

Fahrradakademie
18.–19. Februar 2020 in Hannover
➔ www.difu.de/12975
11.–12. März 2020 in Nürnberg
➔ www.difu.de/12976
18.–19. März 2020 in Wiesbaden
➔ www.difu.de/12977
20.–21. April 2020 in Berlin
➔ www.difu.de/12978
28.–29. April 2020 in Köln

➔ www.difu.de/12979

Visionen greifbar machen – Auswirkungen strategischer Entscheidungen abschätzen

Difu-Seminar
9.–10. März 2020 in Berlin
➔ www.difu.de/12773

Produktive Stadt II – Instrumente und Gestaltungsräume

Difu-Seminar
12.–13. März 2020 in Berlin
➔ www.difu.de/12776

Kreise gestalten Zukunft: 2. Konferenz für Landkreise im Klimaschutz

17. März 2020
➔ www.difu.de/13000

Kultur für alle? Handlungsansätze zur Verbesserung der kulturellen Teilhabe

Difu-Seminar
19.–20. März 2020 in Berlin
➔ www.difu.de/12778

Stadt im Dialog gestalten! Chancen, Spielräume, Risiken kommunaler Bürgerbeteiligung

Difu-Erfahrungsaustausch in Kooperation mit der Stadt Köln
25.–26. März 2020 in Köln
➔ www.difu.de/12780

Stadtplanung im digitalen Umbruch – Tools und Trends für das digitale Planen

Difu-Seminar
26.–27. März 2020 in Berlin
➔ www.difu.de/12782

Abfallvermeidung und Wiederverwendung – Lokale Handlungsansätze

Difu-Seminar in Kooperation mit Kunst-Stoffe-Zentralstelle für wiederverwendbare Materialien e. V.
3. April 2020 in Berlin
➔ www.difu.de/12784

Beteiligung bei kommunalen Verkehrsprojekten – Anforderungen und Erfahrungen (Wiederholung)

Difu-Seminar
27.–28. April 2020 in Berlin
➔ www.difu.de/12787

25. Deutscher Fachkongress für kommunales Energiemanagement

Gemeinsam mit Stadt Eisenach als Gastgeberin
27.–28. April 2020 in Eisenach
➔ www.difu.de/12957

Bauen in lärmvorbelasteten Lagen – Quadratur des Kreises?

Difu-Seminar
11.–12. Mai 2020 in Berlin
➔ www.difu.de/12790

Stadterneuerung im Dialog 2020

Difu-Erfahrungsaustausch in Kooperation mit der Stadt Mönchengladbach
13.–15. Mai 2020 in Mönchengladbach
➔ www.difu.de/12792

Fahrradstraßen – Konzepte und Umsetzung. Mit Exkursionselement

Fahrradakademie
18.–19. Mai 2020 in Berlin
➔ www.difu.de/12980
16.–17. Juni 2020 in Konstanz
➔ www.difu.de/12981

22.–23. Juni 2020 in Erlangen
➔ www.difu.de/12982

Radverkehr – Zentrales Element der Stadtentwicklung / Auslandsexkursion Utrecht, Zwolle und Houten

Fahrradakademie
27.–29. Mai 2020 in Utrecht
➔ www.difu.de/12983

Weitere Veranstaltungsangebote am Difu

Im Rahmen seiner öffentlichen Veranstaltungsreihe „Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte“ bietet das Difu am Berliner Standort ab Ende Oktober 2020 wieder Veranstaltungen zu aktuellen kommunalrelevanten Themen an. Darüber hinaus sind wie immer fachbezogene Veranstaltungen im Rahmen verschiedener Projekte im Programm. Die Programme mit Anmeldemöglichkeit werden stets nach der Fertigstellung direkt unter folgenden Links veröffentlicht:

Difu-Fortbildung

➔ www.bit.ly/2m3Gw25

Difu-Dialoge zur Zukunft der Städte

➔ www.difu.de/difu-dialoge

Dialogforum Jugendhilfe

➔ www.bit.ly/2GqfMkb

Fahrradakademie

➔ www.bit.ly/2XhrwLz

Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz (SK:KK)

➔ www.bit.ly/30uamMZ

Details, Einzelprogramme und Online-Anmeldung stets aktuell auf der Difu-Website:

➔ www.difu.de/veranstaltungen

Wie das Radfahren im Quartier gestärkt werden kann

Wie kann Radverkehr im Quartier gefördert werden? Wie kann ein fahrradfreundliches und klimaschonendes Miteinander entstehen? Ein Webinar der Fahrradakademie am Difu bot Praxistipps aus Bremen, Beispiel war das Fahrradmodellquartier „Alte Neustadt“.

Fahrradstraßen sind, auch als Infrastrukturmaßnahme, seit einigen Jahren im Fokus der Öffentlichkeit. Die Freie Hansestadt Bremen ist hier noch einen Schritt weiter gegangen. Das an die Weser grenzende und innerhalb der historischen Wallanlagen liegende Quartier „Alte Neustadt“ wurde zur umfassenden Fahrradzone ausgebaut und markiert: ein Fahrradmodellquartier ist entstanden. Das Projekt wurde mithilfe von Fördergeldern im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative und einem ehrgeizigen Zeitplan binnen zweieinhalb Jahren gestemmt. Viele kleinteilige Maßnahmen im Straßenbau führten zum Ziel: glatte Fahrbahnoberflächen, Umbau von Kreuzungsbereichen, Schaffung von Querungsstellen und die Einrichtung von Fahrradbügeln im öffentlichen Straßenraum. Außerdem wurden Carsharing-Stationen installiert, welche in Bremen in eng bebauten Quartieren mit zwei bis drei Stellplätzen liebevoll „mobil.pünktchen“ genannt werden. Diese sollen ein Anreiz für die Abschaffung des privaten Autos sein und sind mittlerweile, wie Mobilitätsreferent Michael Glotz-Richter von der Stadt Bremen berichtete, auch in den Augen der Stadtteilbeiräte, ein wichtiges Instrument zur Entlastung des Straßenraums.

Die im Vortrag vorgestellte Strategie wählte ein so schlicht wie ergreifendes Bild zur Veranschaulichung: eine klassische Sahnetorte, denn diese beeindruckt im Ergebnis – basiert aber auf profanen Zutaten. Gezeigt wurde, wie mit den handelsüblichen Zutaten Tempo 30, Bevorrechtigung des Radverkehrs, sicheren Querungsstellen, glatten Oberflächen, ausreichenden Abstellmöglichkeiten und der Implementierung von Serviceelementen wie einem Repaircafé eine äußerst gelungene „Infrastrukturorte“ gebacken werden konnte, mit der Bremen im Jahr 2018 den Deutschen Fahrradpreis gewann.

Die Fragen der Webinarr-Teilnehmenden bezogen sich vor allem auf Fahrradzone versus Fahrradstraße, auch im Sinne der aktuellen Diskussion um die StVO-Novelle, die u. a. eine Beschilderung für Fahrradzonen vorsieht. Der Regelungsvorteil einer Fahrradstraße gegenüber einer Tempo-30-Zone, so wurde beispielsweise kommentiert, bestehe ja darin, dass Radfahrende nebeneinander fahren dürfen und Kfz ihre Geschwindigkeit anpassen

müssen; bei beengten Platzverhältnissen könne aber auch ein einzelner Radfahrer vermutlich nicht überholt werden. Die Symbolwirkung der Priorisierung des Radverkehrs, so Glotz-Richter, wollte Bremen auf ein ganzes Quartier übertragen. Um zu verdeutlichen, dass in der gesamten „Alten Neustadt“ das Fahrrad das vorherrschende Verkehrsmittel ist, habe man sich für eine Fahrradzone entschieden.

Abzuwarten bleibt nun, wie die StVO-Novelle ausfällt und ob gemäß dem Antrag der Bundestagsfraktion der Grünen den Kommunen tatsächlich höhere Freiheitsgrade in Städtebau und Verkehr zuerkannt werden. Für die kommunale Radverkehrsförderung sind Durchhaltevermögen und gute Kommunikation für die Sache gefragt. „Tue Gutes und rede darüber – auch mit der Presse“ lautete denn auch das Plädoyer des Vortragenden.



Foto: Tobias Klein

Die Webinare sind ein regelmäßiges Online-Angebot der vom BMVI geförderten Fahrradakademie am Difu. Sie geben einen fachlichen Impuls in Form eines Vortrages, im Anschluss gibt es Zeit für Fragen und Austausch. Das Ganze findet in einem virtuellen Raum statt, der über Internetbrowser gesteuert wird. Die Teilnahme erfolgt komfortabel vom eigenen Arbeitsplatz aus. Neben der Anzeige von Präsentationen und dem Abspielen von Audio- oder Videodateien ermöglicht ein Werkzeug Interaktionen mit den Teilnehmenden wie Abstimmungen oder Meinungsbilder. Ein Textchat für inhaltliche Fragen und Kommentare ist die gesamte Zeit über aktiv. Die Fahrradakademie setzt das Format seit einigen Jahren ein, um aktuell über gelungene und nachahmenswerte Maßnahmen der Radverkehrsförderung in Kommunen zu berichten und den Austausch anzuregen.



www.bit.ly/31GoRwE
www.bit.ly/31K5SB



Sandra Lindner, M.A.
 +49 30 39001-173
 lindner@difu.de

Wie werden E-Tretroller zu nützlichen, nachhaltigen Verkehrsmitteln?

In einem Difu-Brennpunktseminar zum Umgang mit E-Tretrollern gingen Fachleute aus Kommunen der Frage nach, ob und wie Tretroller zu einem stadtverträglichen Verkehrsmittel gemacht werden können und welche Fragen noch offen sind.



Foto: Vera Gutofski, Difu

Nun sind sie da, die E-Tretroller. In vielen deutschen Städten gibt es erste Erfahrungen mit E-Tretrollern. Aktuell bieten mehr als ein Dutzend Verleihfirmen Fahrzeuge zur Ausleihe per App an. Spitzenreiter ist dabei Berlin mit aktuell rund 16.000 Rollern von fünf Anbietern, in Stuttgart war es anfangs nur ein Anbieter mit 100 Fahrzeugen. Die Polizei verzeichnet Alkohol- und Rotlichtverstöße, Fahren auf Gehwegen, Fahren zu zweit und die Unterschreitung des Mindestalters. In Berlin standen die Fahrzeuge am Brandenburger Tor und einigen anderen Hotspots in fast unüberschaubaren Massen auf den Gehwegen herum. Unfallzahlen liegen noch nicht vor, berichtet wurde von Leichtverletzten durch Fahrfehler.

Um das Chaos im öffentlichen Raum zu begrenzen, vor allem auf Gehwegen, wo diese Fahrzeuge nach der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung abgestellt werden müssen, und um die Kooperation von Anbietern und Kommunen zu regeln, gibt es inzwischen ein Memorandum of Understanding zwischen dem Deutschen Städtetag, dem Deutschen Städte- und Gemeindebund sowie Anbietern von E-Tretroller-Verleihsystemen. Zur Unterstützung der Kommunen haben die beiden kommunalen Spitzenverbände in Zusammenarbeit mit der AGORA Verkehrswende einen Leitfaden „Elektrische Leihretroller: Mikromobilität mit Potenzial“ erstellt.

Im Rahmen des Difu-Brennpunktseminars „E-Tretroller auf oder neben der Spur?!“ wurde deutlich, dass der Gesetzgeber und die Kommunen noch eine Menge Vor- und Nacharbeiten leisten müssen. Noch nicht plausibel ist, dass die aktuelle bundesweite Regelung für E-Tretroller die Benutzung der Fahrbahn in Fällen vorsieht, in denen Radfahrer mit auf dem Gehweg fahren dürfen. Zugleich sieht sie jedoch für E-Tretroller eine zwingende Benutzung von Radwegen vor, die Radfahrenden nicht mehr zugemutet werden.

Zudem zeigte sich in dem im September in Berlin durchgeführten Seminar, dass viele Fragen noch unbeantwortet sind, so sollte beispielsweise untersucht werden,

- wie groß die Marktnische von E-Tretrollern für den Alltagsverkehr ist,
- ob E-Tretroller vielleicht sogar per öffentlichem Dienstleistungsauftrag für Stadtrandgebiete ausgeschrieben werden sollten,
- ob E-Tretroller vorrangig von Touristen und jungen Kneipenbesuchern benutzt werden,
- wie Kommunen und Polizei alkoholisierte Fahrten unterbinden und Ordnung auf den Straßen organisieren können, ohne zu viel Personal zu binden.



www.difu.de/12694



Dipl.-Geogr.
Martina Hertel
+49 30 39001-105
hertel@difu.de

Dipl.-Volkswirt
Tilman Bracher
+49 30 39001-260
bracher@difu.de



Kleine Kommunen im Fokus der Fahrradkommunalkonferenz

In der Lutherstadt Wittenberg trafen sich am 11. und 12. November rund 280 kommunale Radverkehrsfachleute zum alljährlichen Erfahrungsaustausch und zur Diskussion. Besonderes Augenmerk galt diesmal dem Radfahren in Klein- und Mittelstädten.

Fachleute aus Kommunalverwaltungen, Landkreisen, Regionen und Landesbehörden betrachteten Radverkehr auf der Fahrradkommunalkonferenz als Komponente einer Mobilitätswende. In diesem Jahr lag besonderes Augenmerk auf dem ländlichen Raum und der Frage wie Klein- und Mittelstädte das Potenzial des Radfahrens ausschöpfen können. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor wurde dabei in der engen Kooperation zwischen der Vielzahl der Akteure gesehen. Wie dies durch ge-



Foto: Lutherstadt Wittenberg

Gastgeber Torsten Zugehör eröffnete die Fahrradkommunalkonferenz mit einer engagierten Rede über den Weg seiner Stadt zur Erhöhung des Radverkehrsanteils von 19 auf künftig 30 Prozent. Karola Lambeck, Radverkehrsbeauftragte des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, betonte das notwendige ‚Denken in Netzen‘, denn jeder Weg solle in Zukunft mit dem Fahrrad zurücklegbar sein. Sachsen-Anhalts Minister für Landesentwicklung und Verkehr, Thomas Webel, betonte, dass das Fahrrad insbesondere in ländlich geprägten Regionen zur Daseinsvorsorge beitrage. Die Grundsicherung der Mobilität könne nur mit einem starken ÖPNV und dem Fahrrad gemeinsam gelingen.

In Arbeitsgruppen wurde im Rahmen der Konferenz schließlich eine Vielzahl von Aspekten diskutiert: Infrastruktur und subjektive Sicherheit, Lastenräder und City Logistik, Fahrradparken, Pedelecs, Nutzerdaten und neue Planungsmethoden, Kooperations- und Finanzierungsmöglichkeiten, Radverkehr im Alltag, Tourismus als Chance für den ländlichen Raum.

eignete Strukturen und Prozesse in der Praxis gelingen kann, war ein Schwerpunkt der Konferenz.

Die Fahrradkommunalkonferenz wird jährlich vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Zusammenarbeit mit den kommunalen Spitzenverbänden angeboten. Die diesjährige 13. Fahrradkommunalkonferenz stand unter dem Motto „Die Rolle des Radverkehrs für die Mobilitätswende“.

Gleich zum Konferenzauftakt gründete sich die neue ‚Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK) in Sachsen-Anhalt‘. Beeindruckende 36 Gründungskommunen nutzten die Gelegenheit im Beisein von Landesverkehrsminister Thomas Webel, Impulse für die Radverkehrsentwicklung zu setzen. Sie wählten noch am selben Abend die Stadt Aken als Sitz der Geschäftsstelle und Lutherstadt Wittenbergs Oberbürgermeister Torsten Zugehör als ersten Vorsitzenden. Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt die neue Arbeitsgemeinschaft mit jährlich 150.000 Euro.

Zum Konferenzangebot gehörten ebenso Fahrradexkursionen, „Walkshops“ (fachliche Spaziergänge durch die Lutherstadt Wittenberg) sowie ein Planungs-Design-Pitch, bei dem Studierende der TU Dresden und der TU Breda in den Niederlanden innovative, kreative Ideen zur fahrradfreundlichen Neugestaltung eines aktuellen Planungsfalls in der Lutherstadt Wittenberg präsentierten.

Das Difu unterstützt Kommunen kontinuierlich dabei, den Radverkehr zu entwickeln. Mit dem Fahrradportal betreibt das Difu Deutschlands zentrale Plattform für Nachrichten, neue Forschungsergebnisse und Veranstaltungen zum Radverkehr, und mit der Fahrradakademie bringt das Difu praxisnahe Seminarreihen direkt in die Städte. Das ermöglicht allen Kommunen und Planenden sich weiterzubilden und Erfahrungen auszutauschen bei überschaubarem Reiseaufwand. Die jährliche Fahrradkommunalkonferenz ist der zentrale Treffpunkt für Kommunen. 2020 findet sie am 9. und 10. November in Bremen statt.



Vorschau 2020:
Fahrradkommunalkonferenz
9./10. November in Bremen



Fahrradportal:
www.bit.ly/2CYyTPH



Alexander Hunger
+49 30 39001-138
hunger@difu.de

Tobias Klein
+49 30 39001-175
klein@difu.de

Dagmar Köhler
+49 30 39001-108
koehler@difu.de

250 000 Euro Preisgeld für erfolgreiche Klimakommunen

Ausgezeichnete des Wettbewerbs „Klimaaktive Kommune 2019“ sind Eschweiler, Frankfurt am Main, Freiburg im Breisgau, Gemeinde Friedrich-Wilhelm-Lübke-Koog, Landkreis Friesland, Hannover, Ludwigsburg, Metropolregion Nürnberg, Oldenburg, Kreis Plön.



Foto: Peter Himsel/Difu



Große Freude über die Auszeichnungen beim Wettbewerb 2019

Zehn Kommunen sind am 5. November 2019 beim bundesweiten Wettbewerb „Klimaaktive Kommune 2019“ ausgezeichnet worden. Ihre vorbildlichen Projekte zeigen vielfältige Wege zu erfolgreichem Klimaschutz und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels. Die Prämierung fand im Rahmen der 12. Kommunalen Klimakonferenz „Kommunale Beschaffung – Klima und Ressourcen im Blick“ in Berlin statt. Professor Dr. Carsten Kühl, Institutsleiter des Difu, eröffnete die Konferenz und verwies auf die gemeinsame Verantwortung im Klimaschutz: „Das große Engagement vieler Kommunen im Klimaschutz, das wir am Difu auch in unserer täglichen Arbeit erleben, zeigt, dass es möglich ist, dem Klimawandel auch auf lokaler Ebene wirksam entgegenzutreten. Klimaschutz bleibt jedoch eine Gemeinschaftsaufgabe und erfordert eine gemeinsame Kraftanstrengung aller“. Die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, Rita Schwarzelühr-Sutter übergab die Preise in Kooperation mit dem Deutschen Städtetag, dem Deutschen Landkreistag, dem Deutschen Städte- und Gemeindebund sowie dem Umweltbundesamt. Sie gratulierte den Ausgezeichneten herzlich: „Der Schlüssel zum Klimaschutz liegt in den Kommunen. Unsere ausgezeichneten ‚Klimaaktiven Kommunen‘ sind Vorreiter und Vorbild zugleich. Wenn alle Kommunen in Deutschland so aktiv mitmachen, dann können wir unsere Klimaziele sicher erreichen. Kommunen, die im Klimaschutz vorangehen, motivieren ihre Bürgerinnen und

Bürger und ortsansässige Unternehmen zu einem klimafreundlichen Verhalten und können auch andere Kommunen mitziehen. Die Gewinnerkommunen des Jahres 2019 zeigen, dass Klimaschutz Innovationen in der Wirtschaft ankurbelt und Lebensqualität für die Menschen schafft.“

In der Kategorie „Ressourcen- und Energieeffizienz in der Kommune“ gewannen die Stadt Eschweiler mit dem „Faktor X-Baugebiet für Ressourcen- und Klimaschutz“, der Kreis Plön mit dem „Wärmeplanungskataster Plus“ und die Gemeinde Friedrich-Wilhelm-Lübke-Koog mit dem Projekt „Wie aus (viel) Wind Wärme wird“. In der Kategorie „Klimaanpassung in der Kommune“ setzten sich die Stadt Frankfurt am Main mit „Frankfurt frischt auf – 50% Klimabonus“, der Landkreis Friesland mit der „Erhaltung, Regeneration und Entwicklung des Moorgebietes von Moorhausen“ und die Stadt Freiburg im Breisgau mit ihrem „Klimaanpassungskonzept gegen Hitzebelastung“ durch. In der Kategorie „Kommunale Klimaaktivitäten zum Mitmachen“ siegten die Stadt Oldenburg mit ihrer „GeoTour ‚Klimaschätze in Oldenburg‘“, die Metropolregion Nürnberg mit der „CO₂-Fasten-Challenge“ und die Landeshauptstadt Hannover mit „25 Jahre Energie sparen in Schulen, Kitas und Verwaltung“. Der Sonderpreis für „Klimafreundliche kommunale Beschaffung“ ging an die Stadt Ludwigsburg für ihr Projekt „Nachhaltige Beschaffung – gesund, kreislauffähig, klimafreundlich“.

Prämierte und Konferenz 2019



www.bit.ly/2pCMDge
www.bit.ly/34yHYul

Wettbewerb 2020 startet im Januar



www.klimaschutz.de/wettbewerb2020



Anna Hogrewe-Fuchs
+49 221 340308-16
hogrewe-fuchs@difu.de

Ulrike Vorwerk, M.A.
+49 30 221 340308-17
vorwerk@difu.de

Dem demografischen Wandel aktiv begegnen

Impulse aus der Wissenschaft, Mut zu Experimenten und neuen Prozessen sowie der Aufbau verbindlicher und dauerhafter Formen der Zusammenarbeit verhalfen den Verbundvorhaben der BMBF-Fördermaßnahme „Kommunen innovativ“ zum Erfolg.

Wie entstehen lebenswerte und belebte Ortskerne? Wie werden Bürgerinnen und Bürger für die Mitwirkung an der Gestaltung der Städte und Gemeinden motiviert? Wie sichern Kommunen langfristig Einrichtungen der technischen, sozialen und kulturellen Infrastruktur? Wie kann mit neuen Partnern Finanzierung neu gedacht werden? Und wie können datenbasiert langfristig belastbare Planungsentscheidungen getroffen werden?

Antworten auf diese Fragen liefern die Ergebnisse von 30 Verbundvorhaben der BMBF-Fördermaßnahme „Kommunen innovativ“. In den Vorhaben werden seit 2016 Maßnahmen entwickelt und erprobt, um den Auswirkungen des demografischen Wandels zu begegnen. Die bislang vorliegenden Ergebnisse präsentierten die Vertreterinnen und Vertreter aus Wissenschaft und Praxis am 11. und

müssten in der Praxis langfristig um- und durchgesetzt werden und gegenwärtige vertraute Praktiken ablösen. Innovativ seien solche Neuheiten allerdings erst dann, wenn die Übertragbarkeit auf andere Kommunen gegeben sei. Siedentop wies auch darauf hin, dass Innovationsfähigkeit in den Kommunen nicht unbedingt von selbst entstehe, sie bedürfe verlässlicher Rahmenbedingungen, strategischer Orientierung und Ressourcen.

In drei parallelen Themenräumen diskutierten rund 200 Teilnehmende Fragen nach einem „Neuen Miteinander“ in Beteiligungsprozessen, „Neuen Strukturen“ bei der kooperativen Organisation und Finanzierung von Angeboten der Daseinsvorsorge sowie „Neuem Wissen“ als Entscheidungsgrundlage für die Planung in unterschiedlichen Formaten. Die Inhalte für die Themenräume lieferten die Ergebnisse ausgewählter Verbundvorhaben der Fördermaßnahmen, z.B. Ergebnisse zur Mitgestaltung von Jugendlichen in den Städten und Gemeinden, zur strukturellen Unterstützung ehrenamtlichen Engagements oder zu einem interkommunalen Finanzierungsmodell für Maßnahmen der Innenentwicklung. Die ausführliche Ergebnisdokumentation der Themenräume steht kostenlos online bereit.

Unter der Leitfrage „Welche neuen Wege weist die Fördermaßnahme ‚Kommunen innovativ‘ auf?“ berichteten Eva Nemela (Körper Stiftung), Prof. Dr. Peter Dehne (Hochschule Neubrandenburg) und Eva Schweitzer (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) von ihren Eindrücken aus den Themenräumen. Sie sahen in der Zusammenarbeit von Wissenschaft und Praxis einen entscheidenden Mehrwert für die Entwicklung innovativer Modelle. Die Wissenschaft liefere die Impulse, um soziale Innovationen zu entwickeln, und die Kommunen ermöglichten das Erproben von neuen Initiativen unter realen Bedingungen.

Übereinstimmend zeigte sich zudem, dass Zukunftsfähigkeit in den Kommunen nur gemeinsam von den kommunalen Akteuren mit den Bürgerinnen und Bürgern erreicht werden kann. Dies erfordert neben Impulsen der Wissenschaft nicht nur Mut zu Experimenten und neuen Prozessen sondern auch den Aufbau verbindlicher und dauerhafter Formen der Zusammenarbeit.



Kommune sowie Bürgerinnen und Bürger ziehen an einem Strang und entwickeln ihre Stadt gemeinsam: zentrales Leitmotiv der Fördermaßnahme „Kommunen innovativ“.



Foto: Stadt Bützbaach/Gerti Kuhl

12. September 2019 bei der Fachkonferenz „Neue Wege zu zukunftsfähigen Kommunen“ im Rahmen der Fördermaßnahme „Kommunen innovativ“ in Halle (Saale).

Prof. Dr. Stefan Siedentop (Institut für Landes und Stadtentwicklungsforschung (ILS)) ging in seinem Eröffnungsvortrag „Neuen kommunalen Wegen zur Zukunftsfähigkeit“ auf den Grund. Kommunen stünden heute vor enormen Herausforderungen und müssten sich kontinuierlich an sozio-ökonomische Veränderungsprozesse anpassen. Um „zukunftsfähig“ zu werden, brauche es in den Kommunen vor allem Wandel und Innovation. Ideen für neue Modelle in der kommunalen Entwicklung



www.bit.ly/35krLta
www.bit.ly/33bv8kx



Dr. rer. pol.
Stephanie Bock
+49 30 39001-189
bock@difu.de

Julia Diringer, M.Sc.
+49 30 39001-283
diringer@difu.de

Dipl.-Ing. Jan Abt
+49 30 39001-206
abt@difu.de

Die Zukunftsstadt gemeinsam gestalten – geht das?

Beim Urban Thinkers Campus in Mannheim diskutierten am 25. Oktober 2019 Aktive aus Stadtforschung und -entwicklung, aus Wissenschaft und Praxis, ob und wie durch Reallabore Transformationsprozesse für nachhaltigere Städte gestartet werden können.

Zum Urban Thinkers Campus in Mannheim hatten zwei Teams geladen: das Team des Forschungsprojekts „Migrants4Cities“ und das Difu-Synthese- und Vernetzungsprojekt „SynVer*Z“, das die Zusammenarbeit von rund 50 Verbundprojekten der Förderinitiativen zur „Nachhaltigen Transformation urbaner Räume“ und zur „Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) koordiniert.

Im Zusammenhang mit der nachhaltigen Transformation von Städten ist vielfach von Reallaboren die Rede. Sie sind auf Zeit angelegte Experimentierräume, in denen städtische Veränderungsprozesse erforscht werden sollen. So kann „ganz real“ und im Zusammenspiel mit den Akteuren vor Ort erprobt werden, wie bestimmte Maßnahmen wirken. Reallabore werden oft von der Stadtforschung initiiert.

Im Projekt Migrants4Cities wurde mit der Methode Urban Design Thinking gearbeitet. Dabei werden urbane Innovationen nicht von Planenden erdacht oder durch Technologien getrieben, sondern ko-produktiv von der Wohnbevölkerung und gemeinsam mit Fachleuten erarbeitet. Der Bedarf der Menschen vor Ort ist Ausgangspunkt für die Ausarbeitung und Umsetzung passender Lösungen. „Das ist in Mannheim tatsächlich gelungen, u.a. beispielsweise mit der prototypisch umgesetzten Arbeitsbox für das flexible Arbeiten im Grünen“, betonte Prof. Elke Pahl-Weber, die die Methode an der TU Berlin entwickelt hat, in ihrer Keynote. „Je grundlegender allerdings die für eine klimafreundliche Stadt nötigen Regel- und Verhaltensänderungen sind, desto herausfordernder sind auch die Aushandlungsprozesse, dies hat sich beispielsweise beim Thema nachhaltige Mobilität gezeigt,“ führte sie weiter aus.

„Ist mit Bürger*innen eine substanzielle Nachhaltigkeitswende also überhaupt zu erwarten?“, fragte Moderatorin Dr. Susanne Schön vom inter 3 Institut für Ressourcenmanagement die Anwesenden. Bei der lebhaften Debatte darüber, inwieweit grundlegende Regel- und Verhaltensänderungen durch partizipative, ko-produktive Verfahren angestoßen werden können, kamen dazu neben den Erfahrungen aus „Migrants4Cities“ auch

zahlreiche Stimmen der Teilnehmenden aus Wissenschaft, Kommunen und Zivilgesellschaft zu Wort.

Im zweiten Teil des Panels stand die Frage im Zentrum, wie es mit den Ergebnissen und geschaffenen Strukturen nach dem Ende solcher Projekte weitergeht. Inwiefern gelingt es, lokale Netzwerke so aufzubauen, dass sie über die zeitliche Begrenzung hinaus Bestand haben und Wirkungen für die Stadtentwicklung entfalten? Was passiert beispielsweise mit der „Arbeitsbox“, wer aus dem Kreis der Beteiligten wird die entwickelte Lösung weiter umsetzen und für Mannheim nutzbar machen? „Der Anspruch von Reallaboren und anderen, ähnlichen experimentellen Formaten, die in der Stadtforschung und -entwicklung eingesetzt werden, ist es häufig, nicht nur neue Lösungen



zu entwickeln, sondern auch Akteursnetzwerke aufzubauen und Lernprozesse zu kreieren“, hob Jens Libbe vom Deutschen Institut für Urbanistik hervor. „Doch ob und wie dies gelingt, damit beschäftigen sich die Beteiligten bisher noch nicht wirklich systematisch.“ Es stellt sich also die Frage, welchen Gewinn die Kommunen und andere Akteure in Stadt und Quartier aus der Mitwirkung an einem Reallabor letztlich ziehen und wie sich dieser bewerten lässt. Christian Hübel, Leiter des Fachbereichs Demokratie und Strategie der Stadt Mannheim, brachte die Sichtweisen vieler der Teilnehmenden in der anschließenden Debatte auf den Punkt: „Dreh- und Angelpunkt ist der Übergang vom Labor in die politische und administrative Praxis. Dafür braucht es Kümmerer und definierte ‚Einflugschneisen‘.“



www.migrants4cities.de
www.bit.ly/2YphhGK
www.bit.ly/2OjD3bF



Dr. Jens Libbe
 +49 30 39001-115
libbe@difu.de

Dr. Lena Bendlin
 +49 30 39001-222
bendlin@difu.de



Anna-Lena Deuerling

unterstützt seit September den Bereich Öffentlichkeitsarbeit im Projekt „Service- und Kompetenzzentrum: Kommunalen Klimaschutz (SK:KK)“ am Standort Berlin. Sie ist ausgebildete Journalistin und arbeitete zuletzt als Crossmedia-Reporterin bei der Mediengruppe Oberfranken in Bamberg, wo sie zuvor auch ihr redaktionelles Volontariat mit dem Schwerpunkt „Lokales“ absolvierte. Nach ihrem Studium der Medien- und Kulturwissenschaft an der Universität Regensburg war sie zunächst als Online-Redakteurin in einer Berliner Marketing-Agentur mit dem Schwerpunkt Suchmaschinenoptimierung beschäftigt.

Heidi Espei

startete im Juni 2017 beim Difu am Standort Berlin am Difu-Empfang, unterstützte den Seminarbereich und wechselte im Februar 2019 in den Vertriebsbereich des Difu-Eigenverlages. Als gelernte Reiseverkehrskauffrau, mit mehrjähriger Erfahrung als Büroleiterin und im Backoffice-Bereich eines großen Touristikunternehmens, wo ihr Aufgabenbereich die Abwicklung und Betreuung von online gebuchten Reisen war, kümmert sie sich im Difu um die Bestellannahme und Abwicklung von Difu-Publikationen.

Nele Meyer

berät Kommunen seit September 2019 im „Service und Kompetenzzentrum: Kommunalen Klimaschutz (SK:KK)“ am Difu-Standort Berlin in Fragen des kommunalen Klimaschutzes. Ihre vorherigen beruflichen Stationen bewegten sich ebenfalls im Bereich der kommunalen Beratung: Nach ihrem Geographiestudium an der Universität von Barcelona war Nele Meyer zunächst über vier Jahre als Beraterin bei einem Unternehmen für Tourismusberatung und Regionalentwicklung in München tätig. Seit 2017 arbeitete sie bei einer Berliner Dienstleistungsagentur für den öffentlichen Sektor in der Abteilung Regionalentwicklung & Förderung. In den letzten zweieinhalb Jahren wirkte sie dort in der Entwicklung und Durchführung verschiedener (EU-)Förderprojekte sowie in Studien mit.

Katharina Lange

ist seit Oktober 2019 wissenschaftliche Mitarbeiterin im Team „Infrastruktur und Sicherheit“ am Difu-Standort Berlin. Sie arbeitet aktuell in Projekten der Themenfelder „Digitalisierung“ und „Smart City“. Katharina Lange hat Raumplanung und Raumordnung an der TU Wien, der TU Dortmund und der KTH Stockholm studiert. Vor ihrer Tätigkeit am Difu war sie an der Hafen-City Universität Hamburg am Fachgebiet Stadtplanung und Regionalentwicklung sowie beim Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München tätig. Hier beschäftigte sie sich mit den Themen Smart City und urbane Energiewende aus Governance Perspektive sowie mit Fragen der sozialen Gerechtigkeit in Städten.

Erik Rauch

startete im September 2019 seine Mitarbeit im Institut als Webentwickler im Difu-Bereich Wissensmanagement am Standort Berlin. Er studierte im Rahmen eines Dualen Studiums Informatik an der Hochschule für Wirtschaft und Recht in Berlin und arbeitete anschließend als Webentwickler bei einem Berliner Softwareunternehmen, wo er vorrangig mit der Planung, Umsetzung und Betreuung verschiedener Kunden-Webseiten und -Anwendungen beschäftigt war. Erik Rauch verstärkt das Internet-Team bei der technischen Ausgestaltung der Difu-Homepage sowie im Rahmen verschiedener weiterer Webpräsenzen.

Jan Treibert

begann im August 2019 als Informationsmanager und Dokumentar im Difu-Bereich Wissensmanagement am Standort Berlin. Nach seiner Ausbildung zum Fachangestellten für Medien- und Informationsdienste im Archiv der Stasiunterlagenbehörde (BStU) war er zunächst in der Dokumentation des Berliner Abgeordnetenhauses und anschließend in der Filmabteilung des Bundesarchivs tätig. Parallel dazu studierte er Bibliotheks- und Informationswissenschaft und Philosophie an der Humboldt-Universität zu Berlin. Jan Treibert ist im Difu für die Zeitschriftenauswertung, die Auswahl, Beschaffung und Erschließung „Grauer Literatur“ für die Literaturdatenbank ORLIS sowie für das Rechtmanagement des Difu-Volltextservers zuständig.

Abgebildete (v.l.n.r.)

Anna-Lena Deuerling (Foto: privat), Heidi Espei (Foto: Tina Merkau), Nele Meyer, Katharina Lange, Erik Rauch, Jan Treibert (Fotos: Vera Gutofski)



E-Tretroller – Chance oder Bürde für die Städte?

Seit Mitte 2019 sind in deutschen Städten E-Tretroller zugelassen. Sie verstellen Gehwege und Grünanlagen, verursachen Unfälle und verstärken das Verkehrschaos auf Radwegen und Straßen. Sie werden als Gimmick und Verkehrsmittel von Touristen und Stadtbevölkerung genutzt. Haben die E-Roller einen „verkehrlichen Nutzen“, indem sie den Umweltverbund stärken oder sind sie nur eine Alternative für Fußwege? Das diskutierten Alexander Jung (Agora Verkehrswende) sowie die Difu-Wissenschaftler*in Tilman Bracher und Martina Hertel am 27.11.19 beim Difu-Dialog. Die Veranstaltung steht als Video zum „Nachsehen“ im Netz.

➔ www.difu.de/12746

Gastwissenschaftlerin der Hochschule Mainz am Difu

Am 19.11.2019 nahm Prof. Dr. Agnes Sputek als Gastwissenschaftlerin ihre Arbeit am Difu-Standort in Berlin auf. Die Professorin für Volkswirtschaftslehre und Wirtschaftspolitik der Hochschule Mainz (University of Applied Science) kooperiert mit dem Difu zu Themen rund um die Problematik des Wohnraummanagements und der Wohnraumschaffung. Ziel des wissenschaftlichen Gastaufenthalts ist der Austausch von Wissen und Erfahrungswerten, die beide Seiten gewinnbringend in künftigen Vorhaben anwenden können.

Wohnungspolitik und Wohnungsbau in angespannten Märkten

Berlin wächst und damit der Druck auf den Immobilienmarkt. Welche Instrumente stehen einer Metropole wie Berlin zur Verfügung, um Quantität, Qualität und bezahlbaren Wohnraum zu erhalten und neu zu schaffen? Brauchen Wachstumsstädte weitere Deregulierungen oder umgekehrt neue und schärfere Instrumente? Um diese Fragestellungen ging es beim Difu-Dialog am 30.10.2019 mit Senatorin Katrin Lompscher, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Berlin, Prof. Dr. Arno Bunzel, Leiter Difu-Forschungsbereich Stadtentwicklung, Recht & Soziales und Difu-Institutsleiter Prof. Dr. Carsten Kühl. Die Videoaufzeichnung steht zum „Nachsehen“ im Netz.

➔ www.difu.de/12744

Delegation aus Japan im Difu empfangen

Difu-Wissenschaftler Wolf-Christian Strauss und Difu-Wissenschaftlerin Franciska Frölich von Bodelschwingh präsentierten am 29. Oktober vor einer Delegation aus Japan aus verschiedenen klein- und mittelständischen Wohnungsbau-/Hausbaugesellschaften die Arbeitsweise des Instituts und referierten über die Herausforderungen der Stadtentwicklung für deutsche Kommunen und diskutierten mit den Gästen über die Entwicklungen am deutschen Wohnungsmarkt.

Wohnungskrise auf Frankfurter Buchmesse diskutiert

Difu-Wissenschaftlerin Ricarda Pätzold nahm am 17. Oktober 2019 auf der Frankfurter Buchmesse an der Podiumsdiskussion „Gemeinschaftliches Wohnen – Lösung für die Wohnungskrise und ein neues Zusammenleben in der Großstadt?“ teil. Veranstalter war die Bundeszentrale für politische Bildung, die eine Veranstaltungsserie zu den Themen 30 Jahre Mauerfall, Wohnen und Mobilität anbot.

➔ www.bit.ly/2QPfbOJ

Urbane Sicherheit: Viel zu tun und viel zu forschen!

Bei der vom Bundesministerium für Bildung und Forschung veranstalteten Konferenz „Sicher leben in der Stadt – Herausforderung für Forschung und Praxis“ in Duisburg hat Difu-Wissenschaftler Dr. Holger Floeting am 8.10.2019 die Keynote mit dem Titel „Urbane Sicherheit: Viel zu tun und viel zu forschen!“ gehalten und anschließend an der Podiumsdiskussion „Die sichere Stadt – Versprechen und Gemeinschaftsaufgabe“ mitgewirkt. Die Difu-Wissenschaftler Gabriel Bartl und Niklas Creemers moderierten im Rahmen dieser Veranstaltung den Workshop „Öffentliche Räume: Sicher und (angst-)frei zusammenleben“.

➔ www.bit.ly/2ONiaEz

Difu bei CIVITAS FORUM 2019 in Graz präsent

Difu-Wissenschaftlerin Martina Hertel nahm am 3.10.2019 am CIVITAS FORUM 2019 in Graz/Österreich teil. Im Rahmen der Session „Start

the Parking Revolution!“ hielt sie den Vortrag „Parking management: State of play in 16 EU cities. Lessons for your SUMP“ in dessen Rahmen sie vier Beispiele mit Vorbildcharakter aus den Partnerstädten Trondheim, Rotterdam, Sofia und Vitoria Gasteiz vorstellte.

➔ www.civitas.eu/forum2019

Difu-Mobilitätsexperte bei Anhörung im Deutschen Bundestag

Tilman Bracher, Leiter des Difu-Forschungsbereichs Mobilität nahm am 25.9.2019 als Sachverständiger an einer Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zur StVO-Novelle im Deutschen Bundestag teil. Bei den diskutierten Neuerungsvorschlägen ging es unter anderem um Abstände beim Überholen von Fußgängern und Radfahrern, die Grünregelung sowie erhöhte Strafen für Falschparken. Die Novellierungsvorschläge wurden von den Fachleuten kontrovers diskutiert.

➔ www.bit.ly/35qhtaU

Gesundheit Thema bei Bundeskongress zur Stadtentwicklungspolitik

Difu-Wissenschaftlerin Christa Böhme nahm am 19.9.2019 am 13. Bundeskongress zur Nationalen Stadtentwicklungspolitik teil. Der Kongress fand unter dem Titel „Smart, solidarisch, resilient. Wie gestalten wir die Zukunft in Stadt und Land?“ in der Landeshauptstadt Stuttgart statt. Im Rahmen der Zukunftsarena zum Thema „Gesundheit in urbanen Räumen – Chancen und Herausforderungen“ hielt Christa Böhme den Impulsvortrag „Stadtentwicklung und Gesundheit – Gemeinsam für eine lebenswerte Stadt?!“.

➔ www.bit.ly/34bydTe

Fotos (v.l.n.r.)

Anhörung im Deutschen Bundestag (Foto: Screenshot des Livestreams www.bundestag.de), E-Scooter (Foto: Sybille Wenke-Thiem, Difu), Urbane Sicherheit (Foto: Wolf-Christian Strauss, Difu), Difu-Dialog Wohnungspolitik (Foto: Sybille Wenke-Thiem, Difu)



Online-Infos für Difu-Zuwender und Öffentlichkeit

Im Difu-Inter- und Extranet sind viele aktuelle, kommunalbezogene Informationen zu finden, u.a. Vortrags- und Seminardokumentationen, Seminarberichte und Online-Publikationen. Einige der Materialien sind exklusiv für Difu-Zuwender, daher lassen sie sich nur über das Stadtnetz bzw. ein Passwort öffnen. Zuwender gelangen auf der Difu-Homepage an diese Infos über die Rubrik „Extranet“. Im Berichte-Heft sind Exklusiv-Inhalte mit dem Symbol  gekennzeichnet.

Ausschließlich Rat und Verwaltung der Difu-Zuwenderstädte bzw. -Verbände haben kostenfreien Zugang zum Difu-Extranet:
 www.difu.de/extranet

Städte bzw. Verbände, die zum Kreis der Difu-Zuwender gehören:
 www.difu.de/institut/zuwender

Sollten trotz Zuwenderstatus der Zugang ins Difu-Extranet nicht funktionieren, Probleme mit dem Umgang oder Fragen bestehen, so unterstützt der Bereich Wissensmanagement des Difu gern bei der Herstellung des Zugangs:

Susanne Plagemann, M.A.
+49 30/39001-274
plagemann@difu.de

Veröffentlichungen zum Download

Difu-Berichte 4/2019

 www.bit.ly/36gH1rn

Regionalwirtschaftliche Auswirkungen der Energiewende. Potenziale, Verteilung und Ausgleichsbedarfe am Beispiel des Landkreises Ahrweiler

 www.difu.de/12999

Kommunale Klima- und Energiescouts. Azubis aktiv für Klimaschutz 2019

 www.difu.de/12845

Klimaschutz in Bewegung: Wie Ihre Kommune fahrradfreundlich wird. Die Fördermöglichkeiten der Nationalen Klimaschutzinitiative

 www.difu.de/12968

Räumliche Dimensionen der Digitalisierung Handlungsbedarfe für die Stadtentwicklungsplanung. Ein Thesenpapier

 www.difu.de/12893

Integration of shared mobility approaches in Sustainable Urban Mobility Planning

 www.difu.de/12883

Veranstungsdokumentationen und Vorträge

E-Tretroller – Chance oder Bürde für die Städte? (Videodokumentation)

 www.difu.de/12746

Folien zum Vortrag:

 www.bit.ly/2LuW7BN

 www.bit.ly/33UBfue

Mobilität in einer sich verändernden Gesellschaft

 www.difu.de/13011

Streitfall Parken – Stellplatzpolitik als strategisches Instrument

  www.difu.de/13005

Die Klaviatur der Innenentwicklung

 www.difu.de/13016

Kommunale Straßeninfrastruktur – Finanzierung heute und morgen

 www.difu.de/13008

Wohnungspolitik und Wohnungsbau in angespannten Märkten (Videodokumentation)

 www.difu.de/12992

Sichere Veranstaltungen im öffentlichen Raum – Trends, Konzepte, Maßnahmen

  www.difu.de/12998

Wirtschaftsverkehre bewältigen – Lösungen für die innerstädtische Quartierslogistik

  www.difu.de/12974

Quo vadis, Fachkraft? – Kommunale Strategien zur Sicherung des Fachkräftebedarfs

  www.difu.de/12925

Stadtentwicklung und Gesundheit – Gemeinsam für eine lebenswerte Stadt?!

  www.difu.de/12882

Wir entscheiden mit?!

Bürgerbeteiligung und Einflussnahme – Erfahrungsaustausch Beteiligungskultur

  www.difu.de/12926



Presseresonanz – das Difu in den Medien:

In den nachfolgenden Beiträgen wurde das Difu erwähnt – in Form von Interviews, Zitaten, O-Tönen, Difu-Projekt-, -Veröffentlichungs- oder -Veranstaltungsnennungen. Die Links führen direkt zu den Beiträgen.

chrismon, 27.11.2019

Wohnungsnot? Wege in und Wege aus der Misere

Not ist das falsche Wort... aber schwierig ist das mit dem Wohnen. Die Mieten steigen, die Preise für Häuser auch – besonders in den Städten.

➔ www.bit.ly/2P3O0hK

Osterholzer Anzeiger, 26.11.2019

Landkreis ausgezeichnet – Award Innovative Wirtschaftsförderung für Osterholz

Der Landkreis Osterholz wurde für seine Innovationsförderung für kleine und mittlere Unternehmen auf dem Forum deutscher Wirtschaftsförderer 2019 in Berlin ausgezeichnet.

➔ www.bit.ly/2LAY6EM

Deutschlandfunk Kultur, 26.11.2019

Öffentlicher Raum: Der Kampf um die Bürgersteige

Überall E-Scooter, Leihfahrräder, Warenstände, Restauranttische und Sperrmüll – und mittendrin Autos, Radfahrer und Fußgänger. Es gibt immer weniger Platz in deutschen Städten, Straßen und Plätze werden zu Kampfzonen.

➔ www.bit.ly/350kbnW

Immobilien Zeitung, 21.11.2019

Der Kampf um die faire Mietspiegelreform

Um die Mietspiegelwerte wird angesichts der geplanten Reform zwischen Mieter und Vermieter verbissen gestritten. Jede kleinste Veränderung kann bares Geld wert sein. Bei der Anhörung zur Verlängerung des Betrachtungszeitraums haben sich die Kontrahenten bereits in Stellung gebracht.

➔ www.bit.ly/2DXUfgJ

Mittelbayerische Zeitung, 12.11.2019

Kreativ sein für das Klima

Metropolregion gewinnt beim Bundeswettbewerb „Klimaaktive Kommune 2019“. 25 000 Euro Preisgeld für CO2-Fasten-Challenge.

➔ www.bit.ly/2LA6wMH

Frankfurter Rundschau, 11.11.2019

Wie Städte die Folgen des Klimawandels abmildern können

Städte leiden unter dem Klimawandel. Nun entwickeln Forscher ein Konzept, wie Städte sich besser an Hitzeperioden und Starkregen anpassen können.

➔ www.bit.ly/2Xk1atH

KOMMUNAL, 8.11.2019

Kopenhagen als Vorreiter im Klimaschutz

Kopenhagen will bis 2025 die erste Hauptstadt sein, die klimaneutral ist. Dafür hat die Stadt viele Projekte ins Leben gerufen. Interessante Ansätze auch für deutsche Kommunen – Was ist auch hier umsetzbar?

➔ www.bit.ly/32BPPWM

MRD Aktuell, 4.11.2019

Bewohnerparkausweise sollen teurer werden

Parkplatzmangel in Großstädten ist nichts Neues. Damit Anwohner ihr Auto bequem vor der Tür parken können, gibt es sogenannte Bewohnerparkausweise. In Leipzig kosten die Ausweise nun mehr 30,70 Euro pro Jahr. Das könnte sich bald ändern.

➔ www.bit.ly/36X59AN

Lausitzer Rundschau, 1.11.2019

Deutsche Großbauprojekte: oft zu teuer, zu lange Bauzeit

Falsch geplant, explodierende Kosten, extrem überzogene Bauzeiten: Das ist meistens die Regel bei öffentlichen Großbaustellen in Deutschland, wie eine neue Studie zeigt.

➔ www.bit.ly/2pMEbul

Weser Kurier, 23.10.2019

Diplom-Geografin: „Parkplätze reduzieren und Bußgelder erhöhen“

Diplom-Geografin Uta Bauer vom Deutschen Institut für Urbanistik erklärt, wie die Verkehrswende in Bremen gelingen kann.

➔ www.bit.ly/33iL44w

ZEIT ONLINE, 21.10.2019

Verkehrswende: Mehr Tempo, bitte!

In vielen Städten wollen Radler per Bürgerbegehren die Bedingungen im Straßenverkehr verbessern. Doch die Zusagen der Lokalpolitik bleiben immer nur ein Etappensieg.

➔ www.bit.ly/2KUTc5c

Märkische Allgemeine, 14.10.2019

Gemeinsam statt einsam: Der Nahverkehr als Klimaretter

Für viele gehört er zum Alltag wie das Butterbrot, für andere ist er Exotik pur: der Öffentliche Personen-Nahverkehr. Auf der Verkehrskonferenz war er gerade ein zentrales Thema.

➔ www.bit.ly/2QcF3DO

taz., 12.10.2019

Mietpreibremse auch für Handwerker, Kitas & Co

Die Gewerbemieten steigen und steigen. Deshalb startet Berlin eine Bundesratsinitiative für eine Gewerbemietpreibremse. Aber wie ist die Preisentwicklung? Das weiß keiner so genau.

➔ www.bit.ly/2qNvIND

Süddeutsche Zeitung, 7.10.2019

Pendler haben oft keine Wahl

Wer weite Wege zu, von und für die Arbeit mit dem Auto zurücklegt, ist heutzutage schnell der Buhmann. Dabei wird meist vergessen, dass viele Menschen ganz anderen Zwängen unterliegen, wenn es um die Entscheidung ihres Wohnorts geht.

➔ www.bit.ly/2CDI7BQ

Berliner Zeitung, 3.10.2019

Experte: Pendeln raus aus Großstädten wird wohl häufiger

Die Zahl der Großstädter, die für den Job in eine andere Stadt oder Gemeinde pendeln, wird nach Einschätzung des Deutschen Instituts für Urbanistik in den nächsten Jahren wohl steigen.

➔ www.bit.ly/2qRQ7LL

Welt, 1.10.2019

Deutschlands erste Verkehrs-Flatrate hat einen entscheidenden Fehler

Bus, Bahn, Fahrrad und Carsharing – alles zum Festpreis: Augsburg führt als erste deutsche Stadt eine Mobilitätsflatrate ein. Im Ringen um neue Verkehrskonzepte könnte das bundesweit Schule machen – doch die Stadt profitiert von einer Besonderheit.

➔ www.bit.ly/2KjaRDj



Deutsches Institut
für Urbanistik

Deutsches Institut
für Urbanistik gGmbH
Zimmerstraße 13-15
10969 Berlin
www.difu.de

