



Deutsches Institut
für Urbanistik

20
23

Jahresrückblick





Liebe Leserin, lieber Leser,

wir im Difu blicken auf ein erfolgreiches Jahr 2023 zurück. Volle Auftragsbücher mit vielen spannenden und herausfordernden Projekten und solide Finanzen – trotz deutlich gestiegener Kosten bei Mieten und Personal. Die inflationsbedingten Folgen der sogenannten multiplen Krisen sind auch an uns nicht spurlos vorbeigegangen. 2023 war aber nicht nur ein wirtschaftlich erfolgreiches, sondern auch ein emotional besonderes Jahr für das Difu.

Wir haben mit einer wissenschaftlichen Tagung und einem kleinen Festakt auf 50 Jahre Stadtforschung am Difu zurückgeblickt und uns fachlich mit den Herausforderungen der Zukunft in der Stadtentwicklung befasst. Dieses Jubiläum gibt mir auch hier erneut Anlass, mich bei unseren Wegbegleiterinnen und Wegbegleitern während dieser Jahrzehnte zu bedanken – ob als Auftraggeber oder als wissenschaftliche Kooperationspartner. Unser besonderer Dank gilt aber dem Deutschen Städtetag und „seinen“ Städten. Sie sind unschätzbar wertvolle Partner für uns. Sie erlauben uns, „nah dran zu sein“, was für ein angewandtes Forschungsinstitut essenziell ist. Stellvertretend gilt deshalb unser besonderer Dank dem Präsidenten des Deutschen Städtetages Markus Lewe und dem Hauptgeschäftsführer Helmut Dedy.

Meine Kollegin in der Geschäftsführung, Luise Adrian, und ich wollen das Institut auch weiterhin innovativ verändern, weil wir glauben, dass dies in guten Zeiten viel besser gelingt, als wenn man dies unter Druck tun müsste. Uns ist bewusst, dass es uns auch zukünftig nur gemeinsam mit unseren motivierten und kreativen

Kolleginnen und Kollegen am Institut gelingen kann. Ihnen gilt deshalb unser besonderer Dank für ihr großes Engagement.

Es gibt jedoch auch Veränderungen, die gestaltet man nicht, die passieren einfach. Der langjährige Leiter des Forschungsbereichs Stadtentwicklung, Recht und Soziales und Mitglied der Institutsleitung, Prof. Dr. Arno Bunzel, ist aus Altersgründen Ende 2023 ausgeschieden. Ihm folgt Ricarda Pätzold als neue Leiterin des Forschungsbereichs; Dr. Jens Libbe und Ulrike Wolf haben seit Beginn des neuen Jahres Prokura und sind seitdem Teil der Institutsleitung.

Veränderungen gab es 2023 auch an der Spitze unseres Wissenschaftlichen Beirats. Der langjährige Vorsitzende Prof. Dr. Dr. h.c. Ulrich Battis, dem ich sehr herzlich für sein Engagement für das Difu danke, hat den Staffelstab an Prof. Dr. Guido Spars übergeben. Die aktuelle Zusammensetzung des neuen Beirats entnehmen Sie bitte diesem Jahresrückblick.

Bleiben Sie bitte dem Difu auch in Zukunft verbunden!

Prof. Dr. Carsten Kühl
Wissenschaftlicher Direktor, Geschäftsführer





Jahresrückblick 2023

Mit unserer Forschung möchten wir den Kommunen Impulse für die Lösung anstehender Aufgaben geben und durch innovative Ideen zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beitragen.

Eine Auswahl unserer Projekte und Aktivitäten des vergangenen Jahres präsentieren wir Ihnen in diesem Heft.

Stephanie Bock und Bettina Reimann

Beteiligungskultur in Kommunen: Erfahrungen und Perspektiven strukturierter Beteiligung

Bürger*innenbeteiligung ist anspruchsvoll und stellt kommunale Verwaltungen vor wachsende Herausforderungen. Strukturierte Beteiligung stärkt Transparenz und Verbindlichkeit.

Stadtentwicklung ist ohne die Beteiligung der Bürger*innen nicht mehr denkbar – und auch nicht umsetzbar. Aber Beteiligung ist kein Selbstläufer. Trotz langjähriger Erfahrungen der Verwaltung mit unterschiedlichsten Beteiligungsformaten müssen Städte und Gemeinden immer wieder mit neuen, komplexer werdenden Herausforderungen umgehen. Daher gilt es, neue Wege des Zusammenspiels mit der Bevölkerung zu beschreiten, unabhängig davon, ob sie die Umsetzung von Vorhaben partizipativ unterstützt, über Protest erschwert oder durch Bürgerentscheide verhindert.

Angesichts der Komplexität der Herausforderungen, beispielsweise beim Umgang mit den Folgen der Klimakrise oder der Umsetzung der Energie- und Mobilitätswende, verwundern Interessengegensätze nicht. Gleichzeitig ist die Bedeutung von Information, Kommunikation und einer gut gemachten Beteiligung gewachsen – mit Folgen für die Beteiligungspraxis: Neben gesetzlich vorgeschriebenen und formal verankerten Formaten ist es vor allem die kaum noch überschaubare Vielfalt an informellen Mitwirkungsangeboten, die die Zusammenarbeit von Verwaltung, gewählter Politik, organisierter Zivilgesellschaft und einzelnen Bürger*innen verändert.

Infolgedessen ist in der kommunalen Beteiligungspraxis noch mehr in Bewegung gekommen: Nicht zuletzt, um das Zusammenspiel kommunaler Akteure verbindlicher zu gestalten, organisieren und strukturieren Städte und Gemeinden ihre Beteiligungspraxis grundsätzlich neu. Sie bündeln einzelne Beteiligungsaktivitäten mit dem Ziel, ein übergreifendes Konzept für die Bürger*innenbeteiligung insgesamt zu etablieren. Das Fundament einer solchen übergrei-

fenden Beteiligungsstrategie bilden in der Regel Leitlinien(prozesse). Bundesweit haben rund 120 Kommunen Leitlinien zur Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet. Ziel ist dabei die Etablierung oder Weiterentwicklung einer Beteiligungskultur mittels stärker formalisierter informeller Beteiligungsprozesse. Die dafür entwickelten inhaltlichen und prozessualen Standards – wie frühzeitige Beteiligung, Transparenz und Dialog auf Augenhöhe – ebnen den Weg für die Umsetzung von Leitlinien. Die Erarbeitung der Leitlinien erfolgt in den meisten Städten dialogisch: Verwaltung, Politik und Stadtgesellschaft sind von Beginn an beteiligt und bringen ihre Interessen in den Prozess ein. Die Leitlinien werden zudem politisch beschlossen.

Bislang gibt es über den Status-quo dieses übergreifenden Konzepts einer „Strukturierten Beteiligung“ keinen systematischen Überblick. Und damit existieren auch keine Antworten auf die Fragen, welche Strategie-, Konzept- und Umsetzungsbausteine eine Kommune einsetzt und welche Erfahrungen sie mit der Umsetzung macht.

Gemeinsam mit 16 Städten ging das Difu im Forschungsprojekt „Strukturierte Beteiligung: Wie die Systematisierung und Qualifizierung kommunaler Beteiligungskonzepte gelingt“ diesen Fragen nach, um auszuloten, wie eine solche Beteiligung auf kommunaler Ebene ausgestaltet wird, was sie leisten kann, was Kommunen voneinander lernen können und welche Fragen noch offen sind.

Die gemeinsam im Projekt vollzogene Reflexion und Diskussion in Workshops sowie die vertiefte Analyse zur Umsetzung einer strukturierten Beteiligung zeigten, dass für das übergreifende



Konzept der strukturierten Beteiligung kein einheitlicher Aufbau und keine für alle Städte und Gemeinden in gleicher Weise geltenden Vorgehensweisen vorhanden oder gar notwendig sind. Dennoch konnte eine Reihe von Bausteinen zur Qualifizierung von Beteiligung identifiziert werden: Es wurde deutlich, dass Leitlinien den Informationsfluss und die Kommunikation verbessern, die Transparenz von Prozessen und die Verbindlichkeit der Beteiligung vergrößern und perspektivisch die kommunale Beteiligungskultur sowie die lokale Demokratie stärken können. Bisher richten sich die Umsetzungsbausteine der Leitlinien eher an die Verwaltung. Sie fördern dort die ämterübergreifende Zusammenarbeit, die Koordination von Arbeitsabläufen und das interne Projektmanagement –, und sie werden von den Projektbeteiligten als Hebel zur Transformation der Verwaltung geschätzt. Neben veränderten Arbeitsweisen in der Verwaltung, die auch durch die organisatorische Verankerung der Beteiligung in einer Verwaltungseinheit – ausgestattet mit der notwendigen Expertise, Ressourcen und einem verbindlichen Auftrag – gestützt wird, experimentieren die meisten Kommunen mit Vorhabenlisten und Beteiligungsplattformen.

Vorhabenlisten zur Information über kommunale Planungen und Projekte sind des einen Freud und des anderen Leid: In einigen Städten werden sie als Instrument für den verwaltungsinternen Informationsfluss und zur Projektsteuerung geschätzt, in anderen Städten wurden sie aufgrund des als unbefriedigend empfundenen Verhältnisses von Nutzen und Aufwand wieder abgeschafft. Digitale Beteiligungsplattformen sind in den meisten Städten ein selbstverständliches Informationsformat, auch wenn ihre Umsetzung vielerorts noch in den Kinderschuhen steckt. Nicht selten werden gemeinsam mit der Smart-City-Stabsstelle innovative Plattformen aufgebaut, die nicht nur über städtische Vorhaben informieren, sondern auch Tools zur Vernetzung und zur Anregung von Beteiligung oder dem Einreichen bürgerschaftlicher Projekte und Initiativen anbieten. Vor allem die Verknüpfung klassischer Beteiligungsangebote mit Formaten für ein Management von projektunabhängigen Ideen aus der Bevölkerung wurden – auch mit Blick auf die Möglichkeiten und Grenzen städtischer Verwaltung – intensiv diskutiert.

Grundsätzlich zeigte die Projektarbeit, dass Aufbau, Organisation und Formate strukturierter Beteiligung in erster Linie den Anforderungen der Verwaltung entsprechen und Beteiligung in der Verwaltung qualifizieren. Die Stadtgesellschaft wird auf diesem Weg bisher nicht zufriedenstellend erreicht. Es stellt sich daher die Frage, ob dies als Defizit einer strukturierter Beteiligung gedeutet werden muss oder ob Leitlinienprozesse, die die Transformation der Verwaltung unterstützen, nicht vielmehr ergänzt werden müssen. Weitere Formate könnten die Bevölkerung bzw. einzelne Bevölkerungsgruppen adressieren, niedrigschwellige Kommunikation unterstützen und eine offene Beteiligungskultur fördern, die Ideen aus der Stadtgesellschaft aufnimmt. Die verschiedenen Ansätze wurden von den projektbeteiligten kommunalen Akteuren kontrovers diskutiert. Noch ist die Zahl der evaluierten Prozesse jedoch zu gering, um weitergehende Schlussfolgerungen ziehen zu können.

Deutlich wurde, dass strukturierte Beteiligung ohne das Commitment und eine unterstützende Haltung der politischen Spitze wirkungslos bleibt und nur dann erfolgreich entwickelt werden kann, wenn die Kommunalpolitik mit im Boot ist.

Die Projektergebnisse werden im Frühjahr 2024 veröffentlicht und in einem Workshop gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag vorgestellt und diskutiert.

➔ difu.de/17192



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



• Dr. Bettina Reimann
+49 30 39001-191
reimann@difu.de

Jan Abt, Lisa Dreier, Theresa Hohmann, Dr. Jens Libbe und Dimitri Ravin

Digitalisierung in Kommunen: Von der Smart-City-Strategie zur künstlichen Intelligenz

Das Difu hat die Themen Digitalisierung und Smart City zu einem neuen Forschungs- und Beratungscluster entwickelt. Dies zeigt eine Reihe von Projekten und Veranstaltungen. Die Erfahrungen aus der Projektarbeit zeigt ein Interview mit dem Difu-Team der Koordinierungs- und Transferstelle Modellprojekte Smart Cities.

Welche politischen Beschlüsse zu strategischen Zielen der Digitalisierung gibt es in den Kommunen?

Jan Abt: Mit Blick auf die von uns begleiteten Modellprojekte Smart Cities haben inzwischen die meisten der 73 Kommunen Digital- bzw. Smart-City-Strategien beschlossen. Sie geben für die weitere Entwicklung eine Orientierung, indem sie das Grundverständnis einer Smart City definieren sowie zentrale Themenfelder und Schwerpunkte für die spezifischen Herausforderungen der Kommunen definieren. Auffällig ist, dass sich dabei in den Kommunen ein gemeinsames Grundverständnis zur Frage zeigt, was eine Smart City überhaupt ist: Es handelt sich um ein integrales Konzept der Stadtentwicklung, das die kommunale Daseinsvorsorge mit digitalen Anwendungen unterstützen soll. Digitalisieren also nicht als Selbstzweck, sondern, um lebenswertere Städte zu schaffen. Das gilt übrigens nicht nur für die Städte, sondern auch für Regionen und Kommunen im ländlichen Raum, wo es Smarte Region genannt wird.

Die Neue-Leipzig-Charta und die Smart-City-Charta betonen den Beitrag der Digitalisierung für die nachhaltige Stadtentwicklung. Passen Digitalisierung und Nachhaltigkeit überhaupt zusammen?

Theresa Hohmann: Die Digitalisierung kann ein wertvolles Instrument zum Erreichen der Nachhaltigkeitsziele in den Kommunen sein. Daher wird dies

auch in vielen Smart-City-Strategien unterstrichen – beispielsweise in Konstanz, Ulm oder Münster. Vielfältige Maßnahmen bringen beide Themen zusammen. Besonders deutlich wird dies beim Thema Klimaschutz: Eine verbesserte Datengrundlage erleichtert die CO₂-Bilanzierung und das Monitoring von Klimaschutzmaßnahmen. Sensorik und smarte Steuerung fördern Energieeffizienz und erneuerbare Energien. Insofern ist die strategische Verknüpfung von Klimaschutz und Smart City sinnvoll.

Daten – wichtiges Stichwort und zentrales Element einer Smart City. Welche Rahmenbedingungen braucht es eigentlich für die datenbasierte Stadtentwicklung?

Dimitri Ravin: Kurz gesagt: Kommunale Datenstrategien, die im besten Fall einen Rahmen für einen ganzheitlichen Umgang mit Daten setzen. Inhaltlich geht es um das Setzen von Standards, Schnittstellen und um Datenutzungsrechte, insbesondere in der Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern außerhalb der eigenen Kommune. Ebenso bedeutsam ist der Aufbau kommunaler Dateninfrastrukturen in Form von Datenplattformen. All dies trägt dazu bei, die sogenannte kommunale Datensouveränität zu gewährleisten. Außerdem geht es um den Aufbau von Datenkompetenzen innerhalb der Kommunalverwaltung sowie die Regelung von klaren und verlässlichen Datenzuständigkeiten. Hinzu kommen Regelungen für

Datenkooperationen mit öffentlichen oder privaten Dritten. Im Rahmen der Koordinierungs- und Transferstelle Modellprojekte Smart Cities haben wir dies übrigens in einer Studie umfassend aufbereitet. Neben deutschen Vorreiter-Kommunen wie Soest und Mönchengladbach, wurden hierfür auch europäische – Barcelona, Den Haag, Greater London Authority, Helsinki und Wien – und weitere internationale Fallbeispiele – Toronto, Singapur – vertiefend herangezogen.

Wie wird die Smart City denn organisatorisch umgesetzt?

Jan Abt: Da gibt es nicht die eine Lösung. Die Kommunen gehen unterschiedliche Wege – und das ist auch richtig so. Am Wichtigsten ist es zunächst einmal, dass die Strategieentwicklung und -umsetzung eine starke Rückendeckung durch die politische Spitze erfährt. Dann braucht es eine Stelle, die diesen Prozess innerhalb der Kommune koordiniert – immerhin geht es darum, die verschiedensten Fachbereiche zusammenzubringen, zu begeistern und das Thema einer datenbasierten Stadtentwicklung neu zu implementieren. Organisatorisch kann es dann einer eigenen Stabsstelle, einem Fachdezernat oder einer städtischen Projektgesellschaft zugeordnet sein. Kommunen setzen auch begleitende und beratende Gremien ein, in denen Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Stadtgesellschaft gleichermaßen vertreten sein können.



Theresa Hohmann: Wichtig ist jedoch auch, dass unter Smart City nicht nur die Digitalisierung einzelner Bereiche der Verwaltung oder der kommunalen Betriebe und Gesellschaften verstanden wird. Es geht vielmehr darum, die bisherigen Arbeitsprozesse zu hinterfragen und zu schauen, wie sich auf Basis des Datentransfers Abläufe ggf. auch ganz anders erledigen lassen. Der Weg zu einer Smart City hat oft auch etwas mit Change Management und einem stärker kooperativen Handeln innerhalb der Kommunalverwaltung zu tun.

Können Digitalisierung und Smart City Kommunen auch krisenfester machen oder sogar verwundbarer?

Lisa Dreier: Die Digitalisierung bietet vielfältige Möglichkeiten, um die urbane Resilienz zu stärken. Es sind vor allem die durch Sensorik und Daten verbesserten Informations- und Planungsgrundlagen, die mehr vorsorgendes Handeln ermöglichen. Durch laufendes Monitoring von Umwelt- und Wetterdaten lassen sich zum Beispiel bessere Vorhersagen zu Gefahrensituationen treffen. Vor Hochwassergefahren oder hitzebedingten Gesundheitsbelastungen kann besser gewarnt werden. Resilienz kann also gestärkt werden, wenn digitale Dateninfrastrukturen und Steuerungstools zum Einsatz kommen. Zugleich lässt sich nicht von der Hand weisen, dass die Digitalisierung städtischer Systeme ihrerseits neue Gefahren mit sich bringt – also vor allem das Risiko von Cyberattacken. Umso mehr ist es erforderlich, sich der Frage urbaner Resilienz auch in dieser Hinsicht zu stellen und sie als strategische Querschnittsaufgabe über alle Fachbereiche hinweg zu begreifen.

Aktuell ist ja viel von Künstlicher Intelligenz die Rede. Ist das ein Thema in den Kommunen?

Jens Libbe: Ja, sofern wir über die Anwendung „schwacher KI“ sprechen. Hier geht es darum, auf Basis von Daten vorliegende Muster und Wahrscheinlichkeiten zu bestimmen und die Ergebnisse daraus zu neuen Lösungen zu kombinieren. Im Fokus stehen aktuell Bilder, Video, Text und Sensordaten. KI wird aber auch in der Kommunikation und Kundenbetreuung eingesetzt, etwa dort, wo Dialogassistenten benötigt werden oder Verwaltungstexte in „einfache Sprache“ transferiert werden müssen. Für Stadtentwicklung und -planung ist derzeit ein Bereich besonders interessant: der Aufbau digitaler Zwillinge in Verbindung mit Sensordaten, wo im Hintergrund KI mitläuft. Einsatzmöglichkeiten bestehen auch beim Monitoring und bei der Steuerung technischer Infrastrukturen, der automatisierten Erfassung von Straßenzuständen oder beim Betrieb von Mobilitätsplattformen.

Dimitri Ravin: Für KI-Anwendungen ist die Zusammenführung von Daten in maschinenlesbaren Formaten zentral, die aktuell oft noch in der Verwaltung verteilt sind. Denn es wird eine große Menge an Daten benötigt, um KI trainieren zu können. Eine adäquate Dateninfrastruktur mit Datenplattformen, Standards und Schnittstellen ist ebenso elementar, wie gelebte kommunale Daten-Governance, einschließlich datenethischer Richtlinien.

➔ difu.de/17817

➔ difu.de/18102

➔ difu.de/17909



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



• Lisa Dreier, M.Sc.
+49 30 39001-222
ldreier@difu.de



• Theresa Hohmann, M.A.
+49 30 39001-278
hohmann@difu.de



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



Fahrradstraße

P
Fahrradstraße
Anlieger frei

Uta Bauer

Entlastung statt Kollaps – Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten

Aktuell umgesetzte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind erfolgreich, aber in vielen Städten auch heftig umstritten. Oft wird argumentiert, dass der Verkehr dadurch nicht abnimmt, sondern das benachbarte Straßennetz zusätzlich belastet. Eine Metaanalyse des Difu zeigt, dass diese Befürchtung unbegründet ist.

Um die Auswirkungen aktueller Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf den Straßenverkehr beurteilen zu können, untersuchte das Difu in einem von der Europäischen Union und dem Bundesforschungsministerium geförderten Forschungsprojekt verschiedene Wirkungsanalysen solcher Maßnahmen in deutschen sowie weiteren europäischen Städten. Obgleich die Maßnahmen in Anbetracht der Verschiedenartigkeit der jeweiligen lokalen Ausgestaltung und Rahmenbedingungen, aber auch aufgrund unterschiedlicher Evaluationsdesigns nicht 1:1 miteinander verglichen werden können, lassen die Ergebnisse doch klare Tendaussagen zu.

Insgesamt entkräften die im TuneOurBlock-Projekt ermittelten empirischen Befunde aus dem In- und Ausland die Befürchtung, dass konsequente Maßnahmen der Verkehrsberuhigung lediglich zu einer Problemverlagerung in das angrenzende Straßennetz führen. Im Gegenteil: Fast alle Erhebungen bestätigen das Phänomen der „traffic evaporation“, für das es im Deutschen bisher keinen vergleichbaren Fachbegriff gibt. Es besagt, dass das Verkehrsaufkommen nicht wie eine Flüssigkeit eins zu eins in andere Straßen abfließt, sondern sich – im Anschluss an die Intervention und Straßenumgestaltung – insgesamt verringert und in nennenswertem Maße „verpufft“. Die Größenordnung dieser „Verpuffung“ liegt in den analysierten Verkehrsberuhigungsprojekten in der Fläche zwischen 15 und 28 Prozent, bei Innenstädten insgesamt gesehen zwischen 25 und 69 Prozent und im Umfeld einzelner umgestalteter Straßen zwischen vier und 52 Prozent. Die Zahlen variieren je nach Projekt und Bezugsrahmen.

Der Effekt erklärt sich durch ein verändertes Verkehrsverhalten: Je attraktiver Fuß- und Radwege sind, desto häufiger nutzen Menschen sie. Ursächlich für den Effekt sind neben einer veränderten Verkehrsmittelwahl aber auch noch weitere Anpassungsstrategien: Es werden andere Ziele gewählt, weniger wichtige Fahrten unterlassen oder andere Routen befahren. Und obgleich die Messungen auch Verlagerungseffekte in angrenzende Straßen zeigen, so sind diese meist moderat und der befürchtete Verkehrskollaps bleibt in fast allen Fällen aus.

Weiterhin wurden bei vielen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen deutliche Verbesserungen der Luftqualität gemessen. Insbesondere die Belastung mit Stickoxiden geht in den Straßen mit Intervention – teilweise auch auf den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen – zurück. In verkehrsberuhigten Wohngebieten Londons („Low Traffic Neighbourhoods“) ist dieser Effekt auf den Hauptstraßen sogar noch deutlicher als in den Straßen mit Intervention. Die Erfahrungen anderer europäischer Städte, die teils schon auf längere Interventionszeiträume zurückblicken können, zeigen außerdem, dass die positiven Entlastungseffekte mit der Zeit zunehmen. In Low Traffic Neighbourhoods gehen immer mehr Menschen zu Fuß oder fahren Rad und entscheiden sich mitunter nach ein bis zwei Jahren, ganz auf das Auto zu verzichten. Auch in der belgischen Stadt Gent gehen seit der Umsetzung der autofreien Innenstadt 2017 die Autobesitzquoten zurück. 2015 besaßen die Menschen aus Gent durchschnittlich 1,2 Autos pro Haushalt, 2021 waren es 1,0.

Mit Blick auf Daten des Navigationsanbieters „TomTom“ wird zudem deutlich, dass sich gute Radinfrastruktur und flüssiger Kfz-Verkehr keineswegs ausschließen. Im Gegenteil: Im europäischen Stauvergleich schneiden die Radfahrstädte Amsterdam und Kopenhagen stets am besten ab. Hier liegen die durchschnittlichen Kfz-Fahrtgeschwindigkeiten bei 40 bzw. 30 Kilometer pro Stunde. Im Vergleich dazu sind die Durchschnittswerte aus Leipzig mit 26 und Hamburg mit 23 Stundenkilometern deutlich geringer. Der Kfz-Verkehr fließt also langsamer als in den „Fahrradstädten“. Datenanalysen aus Berlin, Leipzig, München und Hamburg beziffern Kfz-Fahrzeitverluste, nachdem Radverkehrsanlagen installiert wurden. Am Leipziger Hauptbahnhof hat demnach die neue Radinfrastruktur die Passierdauer für Kfz gerade mal um eine Minute erhöht. In den anderen Städten haben sich Fahrzeiten nur im Bereich von zwei bis zwanzig Sekunden verlängert. Diesen „Fahrzeitverlusten“ stehen gleichzeitig positive Effekte bei der Verkehrssicherheit und Attraktivität im Radverkehr gegenüber.

Die vorliegenden Ergebnisse bestätigen einmal mehr die These aus den 1960er-Jahren, dass zusätzliche Straßen zusätzlichen Verkehr erzeugen (Braess, 1968; Downs, 1962). Untermauert werden auch die Analysen von Cairns, Atkins & Goodwin (2002), die 60 Verkehrsberuhigungsprojekte aus elf Ländern der 1980-/90er-Jahren auswerten und feststellen, dass in der Hälfte der untersuchten Projekte nach einer Umgestaltung durchschnittlich mehr als elf Prozent des Kfz-Verkehrs einfach verschwindet, auch im angrenzenden Straßennetz. Ein signifikanter Anstieg des Verkehrsaufkommens wurde lediglich in drei von 60 Fällen gemessen. Für die Mobilitätswende in den Kommunen sind diese Befunde erfreuliche Nachrichten. Maßnahmen, die den Autoverkehr in den Städten zähmen, wirken in erwünschtem Sinne: Der Autoverkehr wird insgesamt weniger und flüssiger, ein vielbeschworener Verkehrskollaps bleibt aus. Diesen Hebel gilt es auch in der fachlichen Diskussion in den Verkehrsverwaltungen stärker zu berücksichtigen. Insbesondere in der Modellierung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sollten die beschriebenen Effekte besser abgebildet werden. Die übliche Annahme, dass der Kfz-Verkehr sich eins zu eins auf umliegende Straßen verlagert, scheint mit Blick auf die Studienlage kein Automatismus zu sein. Transformationsprozesse

wie diese verändern den Alltag der Bevölkerung und lösen – das zeigen auch die Diskussionen in Paris, Barcelona oder Gent – zunächst Widerstand und Gegenwehr aus. Nach einigen Monaten verstummen die meisten Gegenstimmen jedoch, der städtische Straßenraum gewinnt an Lebensqualität zurück, Einzelhandel und Gastronomie profitieren, persönliche Begegnungen in der Nachbarschaft nehmen zu, der öffentliche Raum wird attraktiver: grüner, leiser und weniger heiß. Das bedeutet aber auch: Leitbilder wie die 15-Minuten-Stadt, die Nutzungsgemischte Stadt, die Stadt der kurzen Wege, werden nur dann Realität, wenn dem Autoverkehr Flächen und Privilegien genommen werden und der Stadtraum gerechter verteilt ist.

Detaillierte Ergebnisse der Studie können im Difu Policy Paper „Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten“ nachgelesen werden.

➔ difu.de/17996



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

Björn Weber, Franziska Wittkötter, Julius Hagelstange

Kommunen auf dem Weg zur Treibhausgas-Neutralität – Klimaschutzmonitoring und CO₂-Bilanzierung fördern die Transparenz

Kommunen stehen vor der Herausforderung, Treibhausgasneutralität zu erreichen. Doch wie können sie ihren Fortschritt transparent dokumentieren? Das Difu unterstützt die Kommunen unter anderem durch seine Arbeit für die Agentur für kommunalen Klimaschutz und im Rahmen weiterer Forschungsprojekte.

Der Klimawandel und seine Folgen sind längst in Deutschland angekommen. Die überdurchschnittlich milden Temperaturen im Herbst sowie Rekordtemperaturen in den Meeren im Jahr 2023 sind Zeugnisse des Klimawandels und verdeutlichen erneut die Notwendigkeit des Handelns. Damit gewinnt der Klimaschutz als Querschnittsaufgabe weiter an Bedeutung. In allen Lebensbereichen und damit Handlungsfeldern liegen Potenziale zur Energieeinsparung und zur Reduktion von CO₂-Emissionen. Klar ist, dass die Bemühungen in allen Bereichen verstärkt werden müssen, um die nationalen Klimaziele und die

vertraglichen Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaabkommen einzuhalten. Viele Kommunen sind bereits aktiv und arbeiten intensiv daran, Treibhausgasneutralität zu erreichen.

Dabei stehen sie vor großen Herausforderungen. Bereits bei der Erfassung der Ausgangssituation und der Erstellung einer Energie- und Treibhausgas-Bilanz müssen entsprechende Daten zusammengetragen und geeignete Bilanzierungsmethoden eingesetzt werden. Im Zuge der Umsetzung von Maßnahmen müssen Kommunalverwaltungen die erreichte Energie-





und CO₂-Einsparung erfassen. Das dient nicht nur der Dokumentation des eignen Fortschritts, sondern es ist auch für die Kommunikation in die Stadtgesellschaft hinein hilfreich.

Bisher existiert jedoch keine standardisierte, flächendeckende Klimaschutzberichterstattung. Kommunen wählen bei der Dokumentation von Klimaschutzaktivitäten höchst unterschiedliche Herangehensweisen: Dargestellt werden die Anzahl umgesetzter Maßnahmen, regionale Wertschöpfungseffekte oder auch die Anzahl klimaschutzrelevanter Ratsbeschlüsse. Energie- und Treibhausgas-Bilanzen bilden dabei die Basis des quantitativen Monitorings und Controllings der Klimaschutzaktivitäten der Kommunen. Neben der Verteilung der Energieverbräuche nach verschiedenen Sektoren bilden sie auch die Treibhausgas-Emissionen ab. Die Bilanzdaten sind dabei eine wesentliche Voraussetzung für die Darstellung von Klimaschutzindikatoren. Indikatoren helfen, die Ergebnisse der Bilanz ins Verhältnis zu den Strukturdaten der Kommunen zu setzen und sind besser interpretier- und vergleichbar.

Im Jahr 2023 hat sich das Difu gleich in mehreren Projekten mit den Themen Klimaschutzbilanzierung und Monitoring befasst. Die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) beauftragte Agentur für kommunalen Klimaschutz betreut kommunale Treibhausgas-Bilanzierungsstandards und entwickelt sie fort. Dabei steht die Fortentwicklung des Bilanzierungsstandards „Bilanzierungs-Systematik Kommunal“ (BISKO) im Fokus. Darüber hinaus zählen die Datenbereitstellung für die Bilanzierung und die Unterstützung sowie Zertifizierung von Anbietern von Bilanzierungstools zu den Aufgaben der Agentur.

Auch im Themenfeld Klimaschutzmonitoring wird das Difu Kommunen im Rahmen seiner Arbeit für die Agentur für kommunalen Klimaschutz in den kommenden Jahren Unterstützung bieten. Ein regelmäßiger Fachaustausch sichert die Qualität der zu entwickelnden Standards zur Klimaschutzberichterstattung. Dieses komplexe und innovative Themenfeld wird mit einem weiteren Difu-Projekt gestärkt: Mit dem seit Anfang 2022 laufenden Projekt ‚Gemeinsam mehr Klimaschutz schaffen! Wissens- und Aktionspaket von und für Kommunen‘ – ebenfalls gefördert durch das BMWK – führt das Difu deutschlandweit mehrere

Praxis-Werkstätten zum Klimaschutz-Monitoring durch. Der Austausch und die Erfahrungsberichte teilnehmender Kommunen zeigte: So unterschiedlich die Klimaschutzaktivitäten in den Kommunen sind, so verschieden sind auch die Grundlagen und Herangehensweisen mit Blick auf ein Klimaschutz-Monitoring.

Klimaschutzkonzepte oder Klimafahrpläne, aber auch eine gut funktionierende ressortübergreifende Kommunikation und Zusammenarbeit sind jedoch eine wichtige Grundlage für die Implementierung eines Monitorings.

Herausforderungen bestehen insbesondere in der Datenbeschaffung und -aufbereitung, der Entwicklung geeigneter Indikatoren zur Wirkung von Klimaschutzmaßnahmen und der Einbindung verschiedenster Akteure. Hier sind geeignete Tools gefragt, einheitliche Standards und eine bessere finanzielle und personelle Ausstattung.

Die Difu-Projektaktivitäten zum Thema werden in den kommenden Jahren fortgesetzt, die Ergebnisse veröffentlicht und in die Breite kommuniziert, um auf diese Weise einen weiteren Beitrag für den kommunalen Klimaschutz zu leisten.

➔ difu.de/17919

➔ difu.de/17132



• Dipl.-Geogr. Björn Weber
+49221340308-10
bweber@difu.de



• Dipl.-Geogr. Franziska Wittkötter
+49221340308-23
wittkoetter@difu.de



• Julius Hagelstange
+49221340308-24
hagelstange@difu.de

Von der Forschung in die Praxis: Wie Kommunen vom Difu-Wissen profitieren

Das Difu unterstützt Kommunen bei der täglichen Arbeit: So standen 2023 mehr als 130 praxisorientierte Fortbildungen zur Auswahl. Hinzu kommt jährlich eine Vielzahl an Publikationen und Informationsangeboten mit Praxiswissen zu allen kommunalen Themenbereichen.

Die Kommunen stehen vor großen Herausforderungen: Folgen multipler Krisen sind zu bewältigen, Anforderungen werden komplexer und zugleich sind Generationenwechsel und zunehmende Beschäftigten-Fluktuation zu berücksichtigen. Folglich steigt der Bedarf an fundiertem Praxiswissen und Austausch, um die Zukunftsanforderungen bestmöglich meistern zu können.

Aus diesem Grund sorgt das Difu für die unkomplizierte Zugänglichkeit seiner Forschungsergebnisse, berücksichtigt veränderte Lerngewohnheiten und bietet passende Hilfestellungen für die Lösung aktueller Herausforderungen der Stadtentwicklung an. Das Institut legt Wert darauf, mit innovativen Ideen neue Impulse für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu setzen. Interdisziplinär zusammengesetzte Forschungsteams widmen sich dabei dem gesamten Spektrum kommunaler Themen. Sie greifen aktuelle Fragestellungen auf, entwickeln praxisorientierte Empfehlungen und Lösungsvorschläge. Besonders wichtig ist dem Difu die enge Kooperation mit der kommunalen Praxis und weiteren kommunal orientierten Akteur*innen – mit Politik, Verwaltung, Verbänden, Zivilgesellschaft und Wirtschaft.

Wissenstransfer: wertvoller persönlicher Kontakt

Gute Ideen und praxisorientierte Lösungen entstehen im unmittelbaren,

persönlichen Austausch. Daher haben Präsenz-Seminare weiterhin einen hohen Stellenwert und sind Schnittstelle des Wissenstransfers zwischen Forschung und Praxis. Neben fachlichem Input bieten sie viel Raum für Erfahrungsaustausch und Vernetzung – in offenen Diskussionsrunden, Workshops, Exkursionen oder in „Stehisch-Gesprächen“. Difu-Seminarleitungen sind methodisch geschult und erfahren. In die Konzeption der Seminarprogramme beziehen Difu-Wissenschaftler*innen Fachleute des Deutschen Städtetages, Difu-Ansprechpartner*innen der Zuwerderstädte sowie den Wissenschaftlichen Beirat des Difu ein. So ist sichergestellt, dass Fragen beantwortet werden, die aktuell auf der kommunalen Agenda stehen und hilfreich für die kommunale Praxis sind. Nicht zuletzt trägt der Fachaustausch in Seminaren zur Weiterentwicklung der Forschungsthemen bei und hilft, gute Praxisbeispiele aufzuspüren.

Ob WebSeminar oder Publikation: Viele Difu-Services sind online zugänglich

Um den Zugang zu Forschungsergebnissen zu erleichtern, setzt das Difu besonders auf digitale Angebote: WebSeminare sind mittlerweile ein fester Bestandteil des Seminar- und Veranstaltungsprogramms. Nach dem Prinzip: „öfter, kürzer, aktueller und prägnanter“ ermöglicht dieses Format, Kommunen direkt in ihrer Arbeitsreali-

tät zu begleiten und dem Difu, den Kontakt in die Praxis zu intensivieren. Das Feedback aus der Praxis sorgt dafür, dass die Difu-Angebote genau auf den Bedarf der Kommunen zugeschnitten werden. Ein Drittel des Difu-Seminarangebots findet inzwischen online statt. Auch hier setzt das Institut neben fachlichem Input auf Interaktion und Vernetzung.

Im letzten Jahr hat das Difu einen weiteren Schritt der bedarfsangepassten Umstellung digitaler Services vollzogen: Das Institut schließt sich schrittweise der Open-Access-Bewegung an und unterstützt damit die Idee des uneingeschränkten und kostenfreien Online-Zugangs zu Forschungsergebnissen. Seit 2023 stehen nahezu alle neuen Difu-Publikationen unter einer Open-Access-Lizenz zum Download zur Verfügung. Die auf der Difu-Website gezeigten Publikationen führen per Link zum Publikationsserver und ermöglichen den kostenfreien Download. Und dieses Angebot wird weiter ausgebaut: Ältere Publikationen werden ergänzt, Benutzeroberfläche und Funktionen weiterentwickelt. Damit sind Difu-Forschungsergebnisse für größere Interessentengruppen sicht- und nutzbar – für die Wissenschaft, die Praxis und die allgemeine Öffentlichkeit. Aufgrund veränderter Nutzungsgewohnheiten hat sich das Difu entschieden, den Betrieb der ORLIS-Datenbank einzustellen und andere Digitalangebote auszubauen.

Difu-Publikationen sind seitdem im Difu-Repository zu finden.

„Difu Policy Papers“: Entscheidungshilfen für die Kommunalpolitik

In der neuen Reihe „Difu Policy Papers“ sind im vergangenen Jahr drei Ausgaben erschienen – zu den Themen Flächennutzungsplanung, Verkehrsberuhigung und Sustainable Finance. „Aus der Difu-Forschung für die Politik: aktuell – fundiert – komprimiert“ lautet hier die Devise. Mit der Reihe werden insbesondere politische Akteur*innen in den Kommunen angesprochen, aber auch Fachleute der Kommunalverwaltungen, die die komprimierten Policy Papers als Hilfestellung zur Entscheidungsfindung und -bewertung nutzen möchten.

Unterschiedliche Infokanäle für verschiedene Informationsbedürfnisse:

Die Difu-Website ist die „Homepage“ in Sachen Infos über das Difu, hier sind alle Neuigkeiten über das Institut zu finden. Wer eine automatische Belieferung vorzieht, der kann einen der anderen Kanäle abonnieren: Das Berichte-Magazin informiert vierteljährlich über Forschungsergebnisse, neue Projekte, Publikationen, Veranstaltungen und weiteren Aktivitäten – online und als Printversion. Alle zwei Wochen erscheint per E-Mail der Difu-Newsletter Difu-News. Hier

ist jeweils eine Auswahl aktueller Inhalte der Difu-Website gelistet, zum Beispiel Nachrichten, Publikationen, Veranstaltungen, Extranet-Inhalte. Die Social-Media-Angebote auf X, Facebook und Youtube informieren tagesaktuell über die Difu-Arbeit und andere kommunal relevante Neuigkeiten. Hinzu kommen die Angebote von Einzelprojekten wie der Agentur für kommunalen Klimaschutz oder des Zentrums Klima-Anpassung.

Eine Zuwenderschaft für das Difu hat viele Vorteile

Über 100 Kommunen und kommunalorientierte Planungsverbände unterstützen ihr „Forschungs- und Fortbildungsinstitut der Städte“ durch eine Zuwendung. Damit schaffen sie die Grundlage für die Arbeit am Difu, die allen Kommunen zu Gute kommt. Zuwendendstädte nutzen Vorzüge wie Sonderkonditionen bei Difu-Seminaren, unbegrenzte, kostenfreie Teilnahme an Difu-WebSeminaren und die Möglichkeit, kostenfrei einen fachlichen Input aus dem Difu als Online-Impuls in die eigene Stadt zu holen. Für Fallstudien sind Zuwendendstädte die erste Wahl. Sie erhalten damit nicht nur eine präzise Analyse ihrer Situation, sondern auch Wissen auf aktuellem Stand. Regelmäßig lädt das Difu zum Jahrestreffen ein, das die Ansprechpartner*innen der Difu-Zuwendendstädte zur Fortbildung

nutzen und um über die Bewältigung von Zukunftsanforderungen zu diskutieren. Zudem dient das Treffen dem Austausch mit Difu-Fachleuten über neuen Forschungs- und Fortbildungsbedarf für Kommunen sowie die Ausrichtung der Institutsarbeit.



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



• Sybille Wenke-Thiem
+49 30 39001-209
wenke-thiem@difu.de

Fortbildung, Wissenstransfer und Informationsangebote

Fortbildung

- Formate: difu.de/15166
- Programm: difu.de/veranstaltungen

Zuwendender

- Konditionen: difu.de/12914
- Extranet: difu.de/extranet-login

Publikationen

- Difu Policy Papers
difu.de/taxonomy/term/2432
- Gesamtangebot
difu.de/12801
- Publikationen-Server
repository.difu.de

Kostenfreie Abo-Optionen

- Difu-Magazin „Berichte“
- Difu-Newsletter „Difu-News“
- Difu-Social-Media-Kanäle
difu.de/15162



Betriebsräte Berlin und Köln

Betriebsrat: Fokus auf die Mitarbeitenden

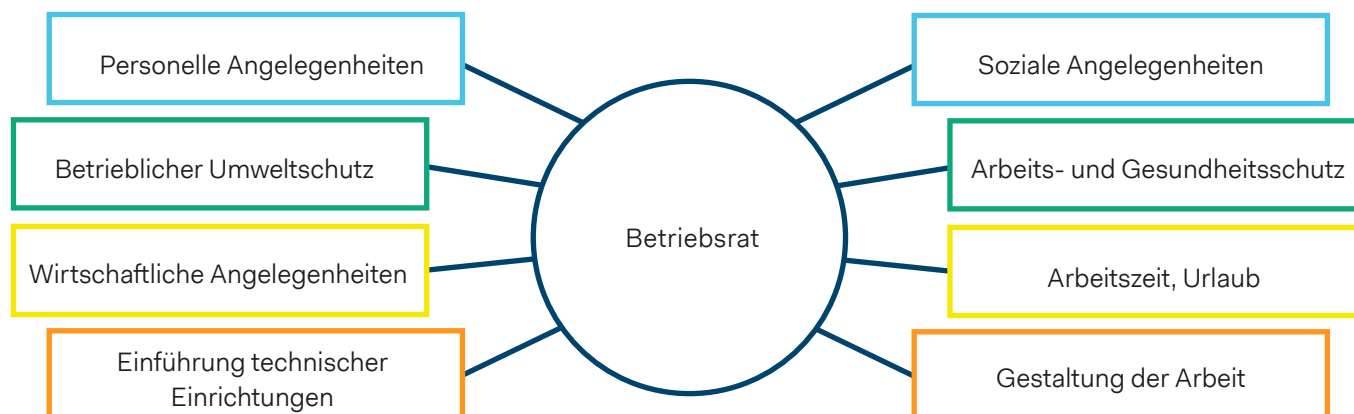
Fünf Jahrzehnte gibt es das Difu, seit gut der Hälfte der Zeit hat es einen Betriebsrat. Eine wichtige Aufgabe in einem Forschungsinstitut, das einen bunten Themenfächer und vielfältige Aufgaben hat – und sich zugleich als gemeinnützige GmbH am Markt beweisen muss.

Laut Betriebsverfassungsgesetz hat der Betriebsrat in erster Linie „darüber zu wachen, dass die zugunsten der Arbeitnehmer geltenden Gesetze, Verordnungen, Unfallverhütungsvorschriften, Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen durchgeführt werden“. Das klingt ein wenig spröde, bürokratisch und unflexibel, ist jedoch eine wichtige Handlungsmaxime, ein Fels in der Brandung, angesichts der permanenten Veränderungserfordernisse, die das Difu erfährt – und damit alle Mitarbeitenden.

Denn die Mitarbeitenden des Difu haben einen anspruchsvollen Job: Sie arbeiten für sehr unterschiedliche Kommunen in ganz Deutschland. Von der Grundlagenforschung bis hin zu praxisorientierten Beratungsprojekten vor Ort müssen sie fit sein. Sie bieten eine Vielzahl von Veranstaltungs- und Fortbildungsformaten an. Sie arbeiten zu allen Themen, mit denen sich Kommunen heute und in Zukunft beschäftigen müssen. Sie arbeiten für Auftraggeber aus EU, Bund, Ländern, Stiftungen und vielen weiteren Institutionen und müssen dabei inhaltliche, rechtliche und formale Erfordernisse beachten. Sie publizieren und sind in den Medien präsent und informieren die Öffentlichkeit über wichtige Arbeitsergebnisse für die Kommunen.

Der Betriebsrat versteht sich daher auch als Partner für eine gerechte Gestaltung von Veränderungen sowie von Vertragsverhältnissen, Beschäftigungssituation und einem Arbeitsumfeld, das die Mitarbeitenden bei diesen anspruchsvollen Aufgaben bestmöglich unterstützt. Während der Corona-Pandemie galt es, die Arbeitsbedingungen für Mitarbeitende im Institut so zu gestalten, dass Arbeit weiterhin sicher möglich ist. Auch das „Mobile Arbeiten“ von zuhause hat der Betriebsrat mitgestaltet und dafür gesorgt, dass verlässliche Regelungen entwickelt wurden, die noch heute gelten und das Institut in die „neue Normalität“ begleiteten.

Mitgestaltung, klare Regelungen, Verlässlichkeit waren und sind wichtige Parameter der Betriebsratsarbeit, genauso wie die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Für die künftige Arbeit stehen neben „Pflichtaufgaben“ bereits die nächsten Themen auf der Agenda: Die Begleitung des Generationenwechsels gehört dazu, ebenso wie weitere Schritte in Richtung Digitalisierung. Es ist also nicht nur „draußen“ Transformation angesagt, auch „drinnen“ im Difu ist kontinuierliche Weiterentwicklung erlebbar. Und genau dafür braucht es den Difu-Betriebsrat als „Fels in der Brandung“.



Forschung & Fortbildung: aktuell und praxisnah

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

Wir sind seit 50 Jahren ein zuverlässiger Partner der Kommunen

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

Wir beschäftigen uns mit dem gesamten kommunalen Themenspektrum

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

Wir greifen die Zukunftsthemen der Kommunen frühzeitig auf

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

Wir führen unterschiedliche Perspektiven zusammen

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

Wir forschen interdisziplinär und vernetzt

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

Unsere Fortbildung orientiert sich am Bedarf der Kommunen

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

Organisation

Institutsleitung

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

Dipl.-Geogr. Luise Adrian
Kaufmännische Geschäftsführerin

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

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

Forschungsbereiche

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

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

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

Forschungsbereich Umwelt
Leitung: Dipl.-Ing. Cornelia Rösler

Übersicht aller Mitarbeitenden

➔ difu.de/institut/menschen-am-difu

Organigramm

➔ difu.de/12910

Stand: Februar 2024

Das Difu 2023 in Zahlen



2 Standorte: Berlin und Köln



188 Mitarbeitende, darunter
32 Studierende



87 laufende Forschungsprojekte, davon
24 neu begonnen



Forschen, bilden und vernetzen: mehr
als 130 Veranstaltungen (Difu-Seminare,
Difu-Web Seminare, Difu-Dialoge sowie
eine Vielzahl von Veranstaltungen im
Projektzusammenhang)



Innovative Forschung & Fortbildung für
rund 110 Zuwander(städte) mit einer
Bevölkerung von rund 25 Millionen



Rund 7.300 Abonnements des
Difu-Magazins „Berichte“



Über 600.000 Seitenansichten auf
difu.de und rund 130.000 Publikationen-
Downloads von Difu-Servern



Rund 8.600 Abonnements des Difu-
Newsletters



Mehr als 11.400 Follower in den Social-
Media-Kanälen des Instituts

Wissenschaftlicher Beirat

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

Vorsitzender

Prof. Dr. Guido Spars

stellvertretende Vorsitzende

Prof. Dr.-Ing. Angela Million

Praxis

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

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

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

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

Christian Specht
Oberbürgermeister, Stadt Mannheim

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

Wissenschaft

Dr. Philine Gaffron
Projektleiterin Städtische Mobilität,
Agora Verkehrswende

Prof. Dr. Sabine Kuhlmann
Lehrstuhlinhaberin Politikwissenschaft,
Verwaltung und Organisation,
Universität Potsdam

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

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

Prof. Dr.-Ing. Guido Spars
Gründungsdirektor der Bundesstiftung
Bauakademie sowie Lehrstuhlinhaber Ökono-
mie des Planens und Bauens, Bergische Univer-
sität Wuppertal (beurlaubt)

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



Bund und Land Berlin

Ministerialdirigent Dr. Christian Diehr
Leiter der Unterabteilung Finanzbeziehungen
zu den Ländern und Gemeinden; Staats- und
Verfassungsrecht, Bundesministerium der
Finanzen

Harald Fuchs
Referatsleiter Liegenschaftspolitik und
Immobilienmanagement, Senatsverwaltung
für Finanzen Berlin

Ministerialdirektor Dietmar Horn
Abteilungsleiter Stadtentwicklung und Raum-
ordnung, Bundesministerium für Wohnen,
Stadtentwicklung und Bauwesen

Ministerialdirektorin Dr. Susanne Lottermoser
Abteilungsleiterin Transformation – Digitali-
sierung, Circular Economy, Klimaanpassung,
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz,
nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Thorsten Tonndorf
Referatsleiter Stadtentwicklungsplanung,
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und
Wohnen Berlin

Wissenschaftliche Mitarbeitende des Difu

Dr. Elke Bojarra-Becker
Wissenschaftlerin, Forschungsbereich Umwelt

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

Maic Verbücheln
Wissenschaftler, Forschungsbereich Umwelt

Ständige Gäste

Helmut Dedy
Hauptgeschäftsführendes Präsidialmitglied
und Hauptgeschäftsführer des Deutschen
Städtetages

Birgitt Geßner
Verwaltungsleiterin, Deutscher Städtetag

Verena Göppert
Ständige Stellvertreterin des Hauptgeschäfts-
führers und Beigeordnete, Leiterin des Dezer-
nats Finanzen, Deutscher Städtetag

Mitglieder der Lenkungsrunde des Deutschen
Instituts für Urbanistik

Stand: Februar 2024

Difu-Zuwender 2024

Aachen	Iserlohn	Saarbrücken
Amberg	Jena	Schwanewede
Aschaffenburg		Schweinfurt
Augsburg	Karlsruhe	Spelle
	Kassel	Stadtroda
Bad Homburg	Kiel	Stendal
Bargteheide	Koblenz	Stuttgart
Berlin	Köln	Sulzbach-Rosenberg
Bielefeld	Konstanz	
Bocholt	Krefeld	Trier
Bochum		Tübingen
Bonn	Lahr	
Braunschweig	Landau	Ulm
Bremen	Landshut	Unna
	Langenhagen	
Celle	Leipzig	Weimar
Cottbus	Lingen	Wiesbaden
Cuxhaven	Ludwigsburg	Wismar
	Lüneburg	Wittenberg
Darmstadt	Lünen	Wolfsburg
Dortmund		Wuppertal
Dresden	Magdeburg	
Duisburg	Mainz	
Düsseldorf	Mannheim	
	Marburg	Entwicklungsagentur Rheinland-Pfalz e.V.
Eisenach	Minden	
Emmendingen	München	Österreichischer Städtebund
Erfurt	Münster	
Erlangen		
Essen	Neuss	
Esslingen	Norderstedt	Region Hannover
	Nürnberg	
Falkensee		Regionalverband FrankfurtRheinMain
Flensburg	Oberhausen	
Forchheim	Offenbach am Main	
Frankfurt am Main	Offenburg	Regionalverband Großraum Braunschweig
Freiburg	Oldenburg	
Friedrichshafen		
	Passau	Regionalverband Ruhr
Gelsenkirchen	Plauen	
Gießen	Potsdam	Regionalverband Saarbrücken
Gotha		
Göttingen	Regensburg	
	Reutlingen	Verband Region Stuttgart
Hamburg	Rheine	
Hamm	Rüsselsheim	
Hanau		
Hannover		
Heidelberg		
Hennigsdorf		
Herne		
Hildesheim		

Stand: Februar 2024

Herausgeber

Deutsches Institut für Urbanistik
Zimmerstraße 13–15
10969 Berlin

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

Internet: www.difu.de

Redaktion

Sybille Wenke-Thiem

Layout

Christina Bloedorn, Vera Gutofski

Bildredaktion/Bildbearbeitung

Vera Gutofski

Gestaltungskonzept

anschlaege.de

Bildnachweise

Cover: Adobe Stock (SvenM)
S. 3/4: Adobe Stock (saiko3p)
S. 7: Adobe Stock (Iana Alter)
S. 10: unsplash (Donna Elliot)
S. 13: Sybille Wenke-Thiem
S. 15: Adobe Stock (Abzol)
S. 16: Adobe Stock (danielschoenen)
S. 20: unsplash (Felix Dubois-Robert)
S. 21: (Grafik) Difu
S. 25: Adobe Stock (Andrii Yalanskyi)

Fotos der Difu-Mitarbeitenden

S. 3 (Kühl), S. 11 (Hohmann, Dreier): Vera Gutofski
S. 8 (Bock, Reimann), S. 11 (Libbe), S. 14 (Bauer),
S. 19 (Wenke-Thiem, Wolf): David Ausserhofer
S. 11 (Abt), S. 17 (Wittkötter, Hagelstange): Marcus Sielaff
S. 17 (Weber): Nina Schöner

Druck

Spree Druck Berlin GmbH

Berlin, Februar 2024





Deutsches Institut
für Urbanistik

