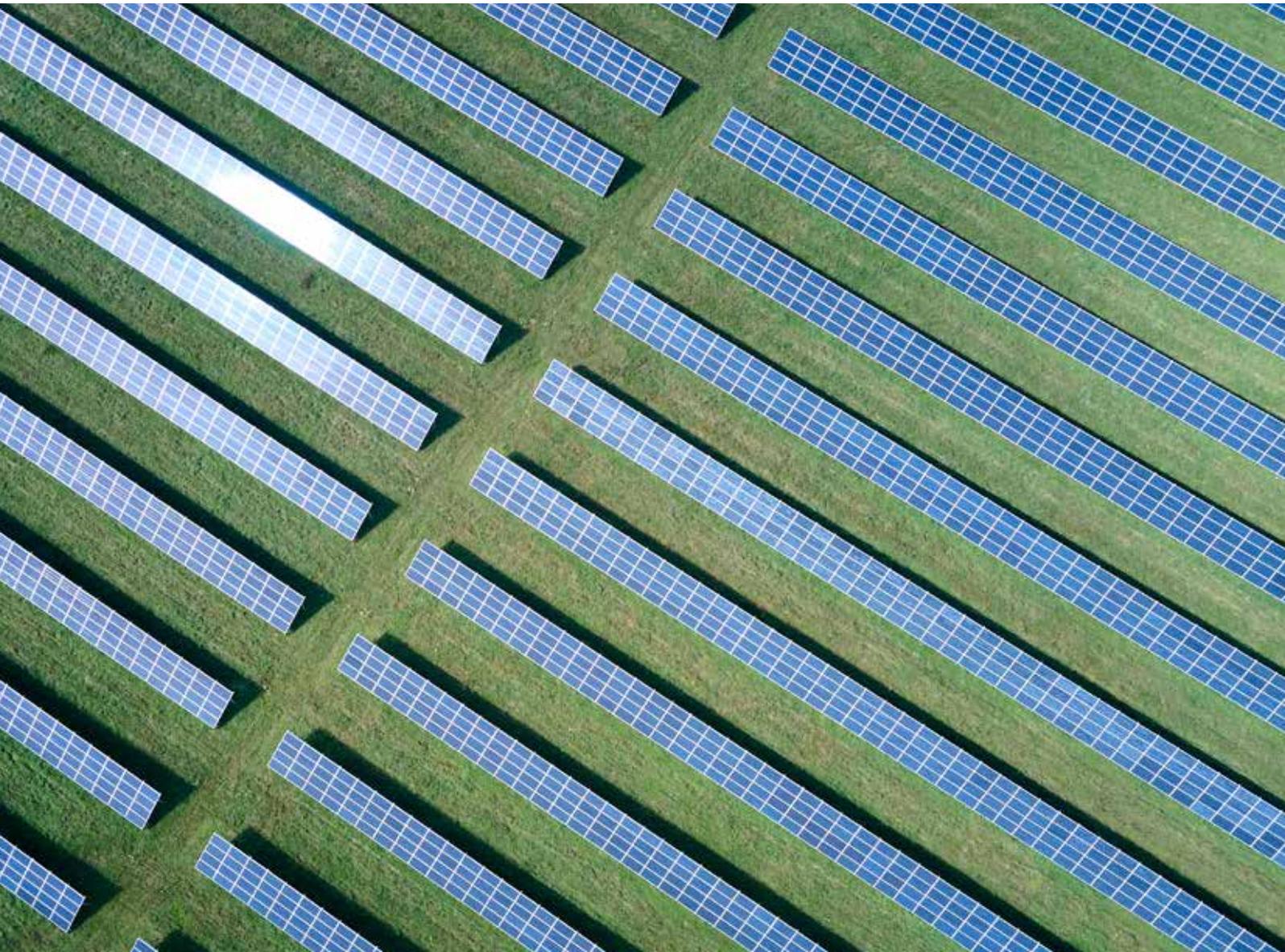




Deutsches Institut
für Urbanistik

20
22

Jahresrückblick





Liebe Leserin, lieber Leser,

2022 war mit dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine, den bescheidenen Ergebnissen des Weltklimagipfels und der Weltnaturkonferenz, den immer wiederkehrenden Menschenrechtsverletzungen im Iran und anderswo, aber auch mit den ökonomischen und sozialen Verwerfungen explodierender Preise ein gesellschaftspolitisch problematisches Jahr.

Man traut sich fast gar nicht zu sagen, dass das Jahr 2022 für uns am Difu ein gutes, ein erfolgreiches Jahr war. Wir haben die Städte in zentralen Handlungsfeldern mit Forschung und Beratung unterstützen können und dabei trotz großer Herausforderungen ein auch wirtschaftlich gutes Ergebnis erreicht. Derzeit arbeiten rund 200 Kolleginnen und Kollegen am Difu – so viele wie noch nie zuvor. Trotz – und ein Stück weit auch wegen – der prosperierenden Entwicklung haben wir im letzten Jahr einen Reformprozess am Difu in Gang gesetzt. Zum einen halten wir es für klüger, über Veränderungen nachzudenken, wenn es dem Institut wirtschaftlich gut geht. Zum anderen gibt es aber auch Sachzwänge, die Reformen notwendig machen. Wir haben an unseren Standorten in Berlin und Köln erhebliche Steigerungen bei den sogenannten sprungfixen Kosten zu verkraften. Das gilt insbesondere für die explodierenden Mietkosten und die Kosten im Bereich der EDV. Fachkräftemangel und ein intensiver Wettbewerb um gute Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, verbunden mit hohen Lebenshaltungskosten an unseren Standorten, sind ebenso Restriktionen für ein weiteres Wachstum des Instituts.

Die Kolleginnen und Kollegen am Difu sind unser Kapital und sie sichern die Qualität unserer Arbeit. Die kaufmännische Geschäftsführerin Luise Adrian

und ich sind uns dessen bewusst. Wir haben deshalb damit begonnen, Spielräume aus wirtschaftlichen Verbesserungen – soweit dies vertretbar ist – an unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiterzugeben.

Ende 2022 ist die von allen sehr geschätzte Kollegin Susanne Plagemann in den Ruhestand gegangen. Sie hat über 30 Jahre am Difu gearbeitet. Keine andere Kollegin hat die gesellschaftlichen Veränderungen der letzten Jahrzehnte – Stichwort Digitalisierung – so hautnah in ihrem Tätigkeitsbereich erlebt. Sie leitete über Jahrzehnte souverän und überaus erfolgreich den Bereich Wissensmanagement – IT, Internet, Bibliothekswesen und Dokumentation. Wir haben den Bereich nun neu strukturiert, in den Verantwortungsstrukturen ein wenig dezentralisiert und die Gesamtverantwortung Ulrike Wolf übertragen, die bereits seit 2020 die Fortbildung am Difu verantwortet.

Zum Rückblick gehört der Dank an diejenigen außerhalb des Difu, die uns begleiten, mit uns kooperieren und uns unterstützen. Der Verein für Kommunalwissenschaften und damit auch der Deutsche Städtetag als unsere Gesellschafter sind Garant und Basis für die gute Zusammenarbeit mit den deutschen Städten bei unserer Forschungs- und Beratungstätigkeit. Den über 100 Zuwerderstädten des Difu, die uns auch finanziell unterstützen, gilt dabei unser ganz besonderer Dank, ebenso wie dem Bundesbauministerium und dem Berliner Senat, die unsere Arbeit bezuschussen. Wenn gleich wir rund drei Viertel unserer Einnahmen selbst erwirtschaften, geben uns diese Mittel Freiheit und Unabhängigkeit – auch um Themen zu entwickeln, die (noch) nicht von potenziellen Auftraggebern ausgeschrieben werden. Wir danken unserem wissenschaftlichen Beirat für Anregungen und kritische Reflexionen und den vielen Kooperationspartnern, mit denen wir Projekte gemeinsam bearbeiten.

2023 feiern wir Jubiläum. Seit nunmehr 50 Jahren ist das Difu ein zuverlässiger Partner der Kommunen. Bitte bleiben Sie uns auch weiterhin gewogen.

Prof. Dr. Carsten Kühl
Wissenschaftlicher Direktor, Geschäftsführer





Jahresrückblick 2022

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

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

Christian Raffer, Henrik Scheller und Oliver Peters

Nachhaltigkeitsrenditen im Kommunalhaushalt

Im Verbund mit acht Städten und der NRW.Bank hat das Difu ein Instrument entwickelt, mit dem Kommunen die Nachhaltigkeitswirkungen von Investitionsmaßnahmen ermitteln können. Die „Nachhaltigkeitsrendite“ berücksichtigt neben der ökonomisch-haushalterischen Dimension auch ökologische und soziale Aspekte.

Die an Nachhaltigkeitszielen orientierte Transformation der Kommunen gilt als zentrale Herausforderung der kommenden Jahre. Gerade das Querschnittsthema Klimawandel als Treiber dieses grundlegenden Umstrukturierungsprozesses mit Auswirkungen auf alle Lebensbereiche der Menschen sowie die Infrastrukturen der öffentlichen Daseinsvorsorge stellt die Kommunen vor neue Aufgaben: Während sie ihre traditionell sektoralen Fachverwaltungen und klar abgegrenzten Prozesse in der Vergangenheit eher vorsichtig und reaktiv angepasst haben, verlangen die außergewöhnlichen Herausforderungen der sozial-ökologischen Transformation heute radikale Strukturveränderungen. Denn Querschnittsthemen wie der Klimawandel oder die Digitalisierung lassen sich nicht mit der bisherigen Arbeitsweise in einer hierarchischen Aufbauorganisation bewältigen. Es braucht vielmehr eine neue „Governance der Nachhaltigkeitstransformation“. Der Begriff mag abstrakt klingen, impliziert aber nicht mehr und nicht weniger, als dass sich Kommunen anders als bisher organisieren müssen, vernetzter denken, neue Steuerungswerkzeuge nutzen und die verschiedenen Akteure der Stadt mit einbeziehen müssen. Ob ihnen das gelingen wird, ist nicht nur eine Frage des politischen Willens und entsprechender Mehrheiten. Die Steuerung und das Management dieses an Nachhaltigkeitszielen orientierten Wandels müssen eben auch durch entsprechende Budgets hinterlegt und mit geeigneten haushalterischen Instrumenten flankiert werden. Nur so lassen sich im Wortsinne nachhaltige Wirkungen entfalten, die darüber entscheiden, inwieweit Deutschland die Nachhaltigkeitswende und den Klimawandel bewältigen werden.

Investitionen: nachhaltig und rentierlich

Die Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen mit ihrem deutschen Indikatorensystem der „SDG-Indikatoren für Kommunen“ erweisen sich hierbei als Innovationstreiber – nicht nur, indem sie Ziele und Indikatoren liefern, die als Leitplanken für sämtliche Nachhaltigkeitsaktivitäten der Kommunen in unterschiedlichen Handlungsfeldern dienen. Vielmehr werden ihre Anwendungsmöglichkeiten inzwischen in verschiedenen Entwicklungssträngen auch und gerade im Bereich der Kommunal Finanzen erprobt. Auch das Difu-Team Wirtschaft, Finanzen und Nachhaltigkeitsindikatorik hat das System der „SDG-Indikatoren für Kommunen“ als Grundlage für die Entwicklung eines neuen Tools zur Berechnung einer sogenannten „Nachhaltigkeitsrendite“ genutzt. Damit soll es Kommunen möglich gemacht werden, die Nachhaltigkeitswirkungen bestimmter Investitionsmaßnahmen zu ermitteln.

Mit dem Modell, dass im Jahr 2022 zusammen mit acht Partnerkommunen und der NRW.Bank entwickelt wurde, lässt sich Szenarien-basiert ermitteln, wie haushalterische Aufwendungen für transformationsrelevante Investitionen auf die Nachhaltigkeitsziele einzahlen. Der Ansatz stützt sich dabei auf theoretisch fundierte Rendite-Ansätze, die in unterschiedlichen Kontexten der Stadtentwicklung bereits erarbeitet wurden, hier aber erstmalig für die Problematik einer nachhaltigen Stadtentwicklung adaptiert wurden. Dabei wird unter einer Nachhaltigkeitsrendite – im Gegensatz zur finanzwirtschaftlichen Rendite – keine eindimensionale Kennzahl, sondern eine mehrdimensionale Größe verstanden, die die drei Dimensionen Ökonomie, Ökologie und

Soziales gleichermaßen berücksichtigt. Für einzelne investive „Transformationsbedarfe“ – wie etwa die Stadtbegrünung oder den Neubau sozial und ökologisch hochwertiger Bildungseinrichtungen – erfolgt dabei auf Basis einer indexbasierten Bewertung eine Abschätzung von Kosten und Nutzen im Sinne der SDG-Zielerreichung. Zwar weisen die SDGs an sich eine vergleichsweise hohe Flughöhe auf, da sie eigentlich für die globale Ebene entwickelt worden sind. Gleichwohl wurden sie im Rahmen des Gemeinschaftsprojekts auch für einzelne städtische Investitionsvorhaben heruntergebrochen und in Gestalt von standardisierten Ziel- und Indikatorensets für verschiedene Investitionstypen aufbereitet. Dazu wurde eine entsprechende Filterung der SDGs und ihrer Unterziele vorgenommen – von der globalen Ebene über die Anwendung für Deutschland, spezifische deutsche Städte bis hin zu Einzelinvestitionsvorhaben. Auf diese Weise wurde eine Bewertungsmatrix ausgewählter SDG-Unterziele entwickelt, die in Verbindung mit einer Ausfüllhilfe für die kommunalen Fachverwaltungen eine Bepunktung und Indexierung verschiedener Alternativen einzelner Investitionsvorhaben ermöglicht. Der klassischen Rendite-Betrachtung wird der so errechnete Index insofern gerecht, als dass er stets im Verhältnis zu den jeweiligen Investitionskosten betrachtet wird. Auf diese Weise will das Instrument der „Nachhaltigkeitsrendite“ nicht nur die Möglichkeit für eine Nachhaltigkeitsbewertung kommunaler Investitionen liefern. Vielmehr soll es Kammereien dabei unterstützen, in einen fundierten Diskurs mit den Fachverwaltungen einzutreten, um – jenseits des klassischen Wirtschaftlichkeitsprinzips – vorausschauende Investitionen zu tätigen, die auch im Sinne der Nachhaltigkeit über den Lebenszyklus hinweg möglichst rentierlich sind.

Nachhaltige Entwicklung muss die Haushaltswirtschaft einschließen

Der Ansatz der „Nachhaltigkeitsrendite“ ergänzt damit den derzeit häufig diskutierten Ansatz der sogenannten „Nachhaltigkeitshaushalte“. Diese stellen eine Form der wirkungsorientierten Haushalts- und Verwaltungssteuerung dar, deren Zweck darin besteht, die Verteilung kommunaler Finanzressourcen an Nachhaltigkeitszielen auszurichten. Vorgegangen wird dabei ganz ähnlich wie in der klassischen wirkungsorientierten Steuerung in der Doppik: Ziele,

häufig lokalisierte SDGs, sowie entsprechende Kennzahlen werden in den Produktgruppen bzw. Produkten des Haushalts verankert und über die Zielerreichung regelmäßig berichtet. Auf diese Weise soll der Nachhaltigkeitsgedanke ein integrierter Bestandteil des Haushaltskreislaufs werden und öffentliche Gelder gezielter als bislang in nachhaltige Projekte geleitet werden.

Die nachhaltige Entwicklung von Kommunen muss den Bereich der Haushaltswirtschaft einschließen. Deshalb machen sich immer mehr Kommunen auf den Weg, selbst so eng regulierte Prozesse wie das Haushalts- und Finanzwesen neu zu denken. Noch befinden sich diese Ansätze in den Kinderschuhen. Städte und Gemeinden benötigen deshalb bei dieser Suchbewegung nach praktikablen Ansätzen Unterstützung – nicht nur aus der Forschung, sondern auch von Seiten der Länder, der Kommunalaufsichtsbehörden sowie der Landes- und Förderbanken. Das Difu versteht sich hierbei als Partner der Kommunen und wird das Thema auch in den kommenden Jahren in dem von BMBF und DLR geförderten Projekt „Nachhaltige Finanzierung kommunaler Klimainvestitionen unter Berücksichtigung der EU-Taxonomie (KlimKomInvest)“ weiter bearbeiten.

➔ difu.de/16809



• Christian Raffer, M. Sc.
+49 30 39001-198
raffer@difu.de



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



• Oliver Peters, M. Sc.
+49 30 39001-204
opeters@difu.de

Innenstadt neu denken

Die Innenstadt bedarf einer Neubestimmung. Doch was macht ein zeitgemäßes Stadtzentrum aus? Klassische Nutzungen wie Einkauf und Gastronomie scheinen jedenfalls nicht mehr auszureichen. Wie Kommunen Handlungsspielräume zur Transformation nutzen können, zeigt eine aktuelle Difu-Studie. Die Autorinnen Julia Diringer, Ricarda Pätzold und Sandra Wagner-Endres im Interview.

Über die Zukunft der Innenstädte wird aktuell viel diskutiert. Was für eine Innenstadt braucht die Stadtgesellschaft?

Ricarda Pätzold: Für die Vitalität einer Innenstadt ist aus unserer Sicht eine multifunktionale Nutzung wichtig, d.h. es sollte eine Vielzahl von unterschiedlichen Angeboten geben – neben Handel und Gastronomie bspw. Wohnungen, soziale Einrichtungen, Schulen und Kitas, aber auch Handwerksbetriebe und Produktion. Aber was da alles zusammenkommen soll, damit Menschen die Innenstadt als ihre Innenstadt wahrnehmen, das ist stadtindividuell unterschiedlich und muss lokal verhandelt werden. Wesentlich für lebendige Stadtzentren sind vor allem die Alltagsfunktionen – Verwaltung, Nahversorgung, Fahrradabstellplätze usw. –, damit man da gut leben kann. Denn so bekommt die Innenstadt eine Alltagsbedeutung und bietet diverse Anlässe, sie zu besuchen.

Was kommt in der Debatte bislang zu kurz?

Julia Diringer: Themen wie die Mobilitätswende, Klimaschutz, Klimaanpassung, Gemeinwohl, die zirkuläre Wirtschaft und der soziale Zusammenhalt spielen bislang eine untergeordnete Rolle. Diese Transformationsbausteine – wie wir sie nennen – können aber substanzielle Impulse zur Stärkung der Innenstädte geben.

Sandra Wagner-Endres: Aus unserer Sicht muss die Innenstadt genauso ihren Beitrag zur urbanen Transformation leisten. Letztere findet zwar gesamtstädtisch statt, aber die Innenstadt kann sich davon nicht freisprechen. Im Grunde genommen ist das eine Chance, Veränderungen an diesem wichtigen Knotenpunkt sichtbar zu machen. Um das Beispiel Klimawandel herauszugreifen: Es ist klar, dass man auch in den Stadtzentren damit umgehen muss. Denn wenn wir in dreißig, vierzig, fünfzig Jahren auch noch die Innenstadt besuchen möchten, dann braucht es Grünflächen und eine Architektur, die den Klimawandel berücksichtigt. Eine „überhitzte“ Innenstadt ist nicht lebenswert.

Was unterscheidet denn die Innenstadt von anderen Quartieren?

Julia Diringer: Die Innenstadt ist der Ort in der Stadt, den unterschiedliche Bevölkerungsgruppen frequentieren. Wenn hier beispielsweise kreative Ansätze für klimaangepasstes Bauen oder autofreie Zonen für viele sichtbar erprobt werden und gut funktionieren, kann das eine Strahlkraft für den Rest der Stadt entfalten.

Ricarda Pätzold: Diese Zentralität der Innenstadt sollten wir nutzen. Denn dort gehen wir alle öfter hin und können so in Berührung mit neuen Ideen kommen, neue Erfahrungen machen. Es geht folglich auch um Sichtbarkeit. Nicht umsonst finden Demonstrationen

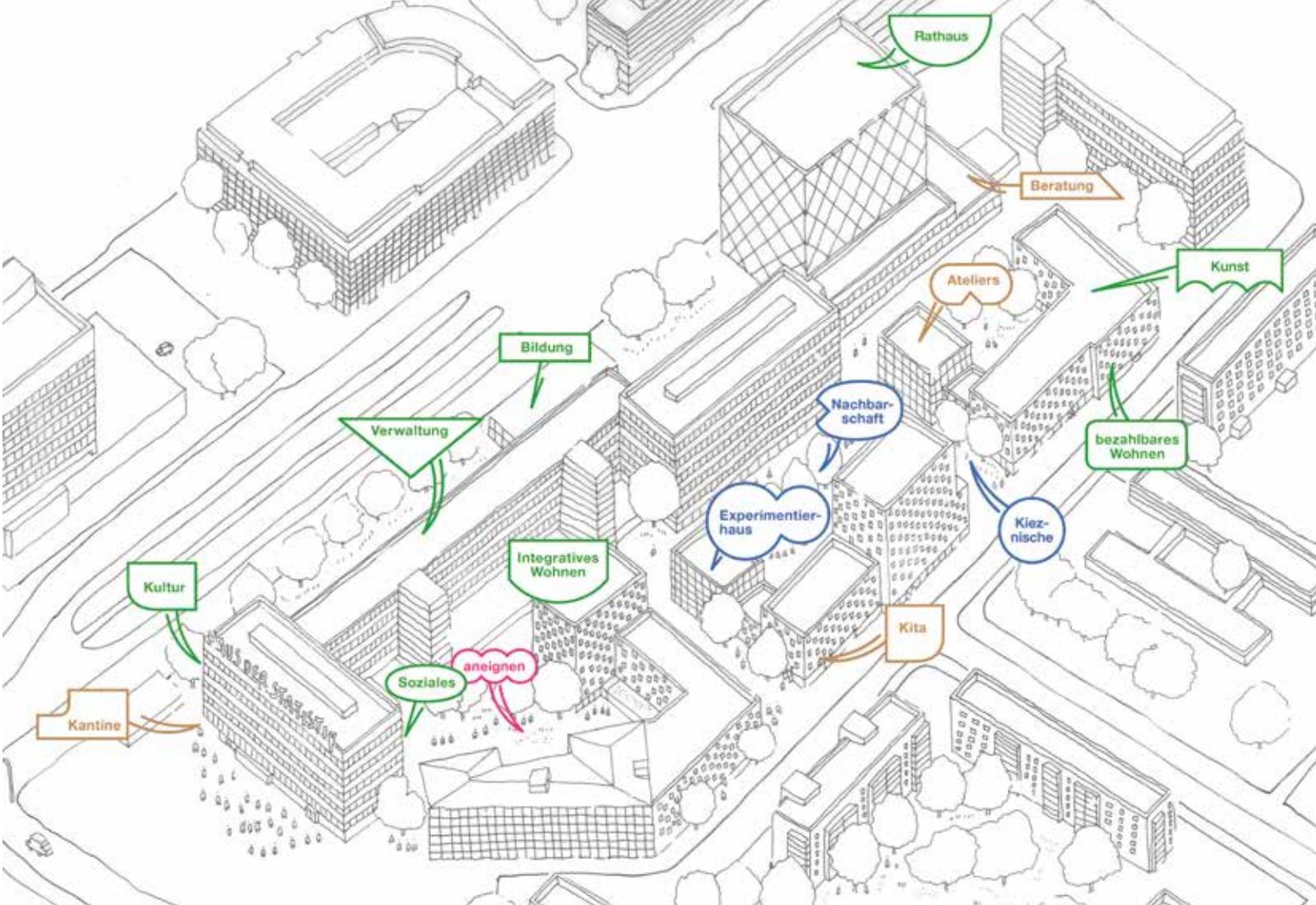
häufig in der Innenstadt statt, weil die Botschaft dort gesehen wird. Die Innenstadt als Schaufenster für die urbane Transformation sozusagen.

Julia Diringer: Als Möglichkeitsraum mit Nischen zur temporären Nutzung, wo man etwas ausprobieren kann. Wo man testen kann, wie z.B. Läden laufen, die auf Kreislaufwirtschaft setzen, oder Gebäude, die viel stärker durchmischte sind – mit unterschiedlichen Akteuren und einer stärkeren Gemeinwohlorientierung.

Wie darf man sich das vorstellen?

Sandra Wagner-Endres: Das kann man ganz gut im Haus der Statistik in Berlin sehen. Hier sollen Wohnen, Verwaltung, soziale Infrastruktur, (Kreativ-)Wirtschaft zusammen ihren Platz finden. Die Entwicklung auf diesem großen Areal war von vornherein als Prozess angelegt. Es gab ein Gesamtkonzept – das wurde auch gemeinsam entwickelt – und nun testet man anhand von Pioniernutzungen: Was funktioniert? In welche Richtung könnte das gehen? Ein Mikrokosmos, wenn man so will.

Ricarda Pätzold: Dieses Prozesshafte, das immer wieder infragestellen – was wollen wir? Ist das immer noch richtig? – das muss man üben, weil man sonst Entscheidungen abarbeitet, die vor zwanzig Jahren getroffen wurden. Eine einst gute Idee mag, wenn sie einmal umgesetzt ist, für die



Gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung adressiert eine Vielzahl an Nutzungen und Angeboten. Nutzungsszenario Haus der Statistik Berlin, Stand 2019 – Abbildung: ZUSAMMENKUNFT Berlin eG

jeweilige Gesellschaft keine Relevanz mehr haben. Da muss es doch möglich sein, auf einen anderen Pfad abzubiegen. Viele Architekt*innen fanden z.B. steinerne Plätze jahrelang wichtig und gut. Mit der Schwammstadt ändert sich das heute.

Inwiefern?

Sandra Wagner-Endres: Die Schwammstadt ist ein gutes Beispiel. Da denke ich sofort an Kopenhagen. Dort wurden im Zentrum viele Plätze angelegt – und damit versiegelt. Und die steuern jetzt um. Es gibt inzwischen Pläne zur Begrünung, und zwar ringsum auf allen Etagen.

Transformation benötigt positive Zukunftsbilder. Wie entwickeln

Kommunen denn eine für sie stimmige Vision?

Sandra Wagner-Endres: Zentraler Ausgangspunkt ist die Definition eines Zielbilds. Dabei sollten sämtliche Akteure der Innenstadt – seien es Anwohnerinnen und Anwohner oder der ansässige Handel – mit einbezogen werden.

Julia Diringer: Gemeinsam mit diesem innerstädtischen Netzwerk, das vielfältiger als in anderen Quartieren ist, eine Vision zu entwickeln, ist ein sehr komplexer Prozess. Daher braucht es jemanden, der die Steuerung übernimmt. Aus unserer Sicht ist das idealerweise die Kommune, obgleich sie nicht der zentrale Eigentümer ist. In der Innenstadt nehmen

viele private Akteure mit unterschiedlichen Interessen Einfluss.

Welche Instrumente können Kommunen für die Innenstadtentwicklung nutzen?

Sandra Wagner-Endres: Sie können versuchen, wenn sie selbst keine Flächen besitzen – was häufig der Fall ist –, frei werdende Flächen zu kaufen. Oder sich über eine Vorkaufsrechtsatzung in Position bringen. Und sie können investive Maßnahmen im öffentlichen Raum umsetzen. Orte schaffen, an denen man sich gerne aufhält, durch Begrünung, Bänke, Spielplätze.

Ricarda Pätzold: Es geht natürlich um die Frage, was passiert mit leerstehenden Großimmobilien? Wem

überlässt man das? Geschieht da etwas, was mannschaftlich dienlich ist oder nur einzelnen Interessen nützt? Und inwiefern muss sich die öffentliche Hand über städtebauliche Verträge oder über das Eigentum stärker einbringen? Lübeck beispielsweise bringt jetzt in einem ehemaligen Kaufhaus eine Schule unter. Mit einem solchen Nutzungswandel verändert sich auch die Innenstadt. Wichtig ist, dass ein Mehrwert für die gesamte Stadt entsteht. Es kann nicht darum gehen, Funktionen aus anderen Stadtteilen abzuziehen, beispielsweise im Kulturbereich. Sondern darum, das Netz an öffentlichen Funktionen durch die Innenstadt als zentralen Knotenpunkt zu stärken.

Was empfehlen Sie Städten, die diesen Prozess angehen wollen?

Ricarda Pätzold: In einem Projekt zur Innenstadtentwicklung, das gerade am Difu läuft, wollen wir uns, gemeinsam mit fünf Partnerstädten, neue Perspektiven auf das Thema erschließen – und zwar mittels der Foresight-Methode. Im Kern geht es darum, einmal radikal anders zu denken, anstatt vielleicht das fortzuschreiben, was Generationen zuvor gemacht haben. Die soziale Innenstadt bspw. kommt oft viel zu kurz. Insofern sollte auch diese Funktion dringend gestärkt werden und dafür ist es sicherlich sinnvoll, einmal mit anderen Methoden auf diesen Raum zu schauen.

Interview: Dr. Sinje Hörlin



• Julia Diringer
+49 30 39001-283
diringer@difu.de



© Annette Koroll

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



• Dipl.-Ing. Sandra Wagner-Endres
+49 30 39001-295
wagner-endres@difu.de

➔ difu.de/17532

Weitere Informationen finden Sie online:

➔ difu.de/publikationen

➔ difu.de/projekte

➔ difu.de/veranstaltungen





Maic Verbücheln und Thomas Preuß

Kommunen sind wichtige Akteure der Circular Economy

Kommunen besitzen in vielen Handlungsfeldern Schnittstellen zur „Circular Economy“. Als wesentliche Akteure dieses regenerativen Wirtschaftsmodells werden sie jedoch häufig nicht wahrgenommen. Potenziale auf dem Weg zur Kreislaufstadt.

Das Prinzip der Circular Economy basiert auf einer Transformation des heutigen Wirtschaftssystems: weg von einem linearen Modell, das sich auf Rohstoffentnahme, Produkterzeugung und Entsorgung stützt, hin zu einer kreislaufbasierten Wirtschaft, in der die einzelnen Prozesse – Rohstoffgewinnung, Design, Produktion bzw. Aufarbeitung gebrauchter Güter, Distribution, Konsum, Nutzung, Wiederverwendung, Reparatur, Sammlung und Recycling – insgesamt betrachtet werden. Nachhaltigkeitsprinzipien wie Effizienz, Konsistenz und Suffizienz sind für diese Art des Wirtschaftens leitend.

Auf sämtliche der für die Circular Economy bedeutsamen Prozesse haben Kommunen direkte bzw. indirekte Einflussmöglichkeiten, beispielsweise im Handlungsfeld der Beschaffung auf das Design oder die Produktion von Gütern. Über die Abfallberatung wirken sie auf das Konsumverhalten ein. Kommunale Abfallwirtschaftsbetriebe steuern die Sammlung von Abfällen und haben damit einen wesentlichen Anteil an der Entscheidung über die Wiederverwendung und das Recycling von Stoffen. Stadtverwaltungen verfügen mitunter über Steuerungsmöglichkeiten bei Art und Umfang verwendeter Baumaterialien. Damit üben Städte zugleich Einfluss auf Märkte von Baustoffen, Wertstoffen und zu entsorgenden Abfällen aus.

Wege zur ressourcenleichten Kommune

Trotz dieser vielfachen Schnittstellen werden die Kommunen in puncto Circular Economy kaum als maßgebliche Akteure wahrgenommen. Das Difu will daher die kommunalen Handlungsmöglichkeiten auf dem Weg zur Circular Economy verdeutlichen. So erarbeitet das Institut für

das Umweltbundesamt in dem aktuell laufenden Projekt „Umwelt im Quartier“ inhaltliche Bausteine für eine BMUV-Strategie zur kommunalen Nachhaltigkeit. Unter der Schwerpunktsetzung „Die Kreislaufstadt – Wege zur ressourcenleichten Kommune“ werden die Herausforderungen auf der lokalen Ebene identifiziert sowie Empfehlungen für eine integrierte Klima- und Ressourcenpolitik ausgearbeitet. Deutlich wird dabei die enge Verknüpfung von nachhaltiger, ressourcenschonender und resilienter Stadtentwicklung auf der gesamtstädtischen Ebene bis hinunter in die Quartiere. Zugleich zeichnet sich ab, wie in der Kreislaufstadt technische, ökonomische und soziale Aspekte der urbanen Lebenswelt miteinander verbunden sind. Politik, Stadtverwaltung, Wirtschaftsförderung, kommunale Unternehmen und Zivilgesellschaft sind damit als zentrale Akteure der Kreislaufstadt benannt.

Holz als kreislauffähiger Baustoff

Für die Holzbauoffensive des Ministeriums für ländlichen Raum und Verbraucherschutz (MLR) in Baden-Württemberg entwickelte das Difu einen Ideenaufwurf. In Form von Holzbau befördern Kommunen sowohl die Bioökonomie, d.h. eine Wirtschaftsweise, die auf biologischen Ressourcen und Verfahren fußt, als auch die Circular Economy. Als Baustoff ist Holz bei entsprechenden Konstruktionen rückbau- und wiederverwendbar – und somit kreislauffähig. Durch die Entwicklung eigener Liegenschaften, durch Stadtplanung (z.B. bei Konzeptvergaben), Beratung und Information oder in ihrer Funktion als Eigentümer von Forsten können Kommunen den Holzbau voranbringen und zugleich als Vorbilder fungieren.



Mehrgeschossbau aus Holz

© Maic Verbücheln



Grün im kompakten Quartier

© Maic Verbücheln

Nachhaltige Kreislaufwirtschaft von Kunststoffen

Die Circular Economy steht auch im Mittelpunkt des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Projekts „re-GIOcycle – nachhaltige Kreislaufwirtschaft von Kunststoffen“, an dem das Difu im Rahmen eines Projektkonsortiums beteiligt ist. Am Beispiel der Region Augsburg entwickelt und erprobt re-GIOcycle Lösungen zur Vermeidung und Substitution von Kunststoffen sowie für eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft. Mit dem „Augsburger Becher“ ging aus dem Projekt ein pfandbasiertes Kaltgetränke-Mehrwegsystem hervor, das von den teilnehmenden innerstädtischen Unternehmen auf die Region Augsburg ausgeweitet werden und zugleich bei Großveranstaltungen zum Einsatz kommen soll. Für die Region wurde außerdem eine Rohstoffdatenbank erstellt, um das dort bestehende bioökonomische Potenzial zu identifizieren. Die Datenbank bildet die Grundlage zur Bewertung von möglichen biologischen Alternativen im Stadt-Land-Kontext. Auf dieser Basis erarbeitete das Konsortium Umsetzungskonzepte für die Entwicklung von kreislauforientierten Wertschöpfungsketten für einerseits Biokunststoff und andererseits nachwachsende Rohstoffe.

Fahrplan für geringeren Flächenverbrauch

Neben stofflichen bzw. produktbezogenen Aspekten spielt bei Fragen der Circular Economy – Stichwort: Flächenknappheit! – auch die Flächenkreislaufwirtschaft eine Rolle. Kommunen werden bereits seit zwanzig Jahren mit flächenpolitischen Zielen adressiert, insbesondere im Hinblick auf Siedlung und Verkehr. In diesem Kontext beteiligt sich das Difu an einer Reihe von Vorhaben des Umweltbundesamts. Unter anderem führt das Institut seit 2020 Veranstaltungen für den Bund-/Länder-Dialog Flächensparen durch und betreut mit aktion-flaeche.de die Informationsplattform des Bundes. Zur Vorbereitung eines ressortübergreifenden Vorgehens auf Bundesebene verfasste das Difu zudem Empfehlungen für Instrumente und Vorgehensweisen in den entsprechenden Aktionsfeldern sowie für einen koordinierten Handlungsrahmen für staatliche und sonstige Stakeholder. In einem parallel laufenden Vorhaben werden Handlungsmöglichkeiten für das Flächenrecycling sowie potenzielle (städtebauliche) Wirkungen einer Baulandverknappung untersucht und

Möglichkeiten ausgelotet, das Baugesetzbuch stärker auf die Innenentwicklung auszurichten. Schwerpunkte im Projekt „Umsetzung von Flächensparzielen im Rahmen der Raumordnung“ sind Implementierungs- und rechtliche Optionen, Gestaltungsspielräume sowie operative und institutionelle Fragestellungen im Zusammenhang mit einer möglichen Kontingentierung der Flächeninanspruchnahme. Allen Vorhaben ist gemein, dass sie einzelne Bausteine bzw. einen Fahrplan für eine wirksame Reduzierung der Flächeninanspruchnahme entlang flächenpolitischer Ziele definieren und somit dazu beitragen, die Rahmenbedingungen für das Handeln der Kommune auszugestalten.

Die hier dargestellten Aktivitäten geben einen Einblick in die vielfältigen Potenziale und Herausforderungen der Circular Economy in den Kommunen. Um die Chance zu nutzen, diese zu Kreislaufstädten zu transformieren, bedarf es auf allen Politikebenen eines größeren Augenmerks auf die Schnittstellen des kommunalen Handelns mit der Circular Economy: in Programmen, Strategien (z.B. der nationalen Kreislaufwirtschaftsstrategie), Forschung und sektorbezogener Politik.

➔ difu.de/17033

➔ difu.de/13327

➔ difu.de/15842

➔ difu.de/12993



• Dipl.-Ing. (FH) Maic Verbücheln
+49 30 39001-263
verbuecheln@difu.de



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



Martina Hertel und Anne Klein-Hitpaß

E-Tretroller: Wie Städte steuern können

Mit der Zulassung und Einführung von E-Tretrollern war die Hoffnung verbunden, dass die neuen Angebote die Verkehrswende voranbringen. Doch auch drei Jahre nach dem Erlass der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung stehen die Kommunen vor der Frage, wie sich dieses Verkehrsmittel regulieren und in den Stadtraum integrieren lässt.

Gefährliche Stolperfallen für die einen, Ausdruck moderner Mobilität für die anderen: E-Tretroller – umgangssprachlich auch E-Scooter genannt – sind als Elektrokleinstfahrzeuge seit Juni 2019 in Deutschland zugelassen. Anfänglich rollten die Sharing-Anbieter ihre Flotten von E-Tretrollern vor allem in den Innenstadtbereichen von Metropolen und Großstädten aus. Mittlerweile werden auch zunehmend kleinere Groß- und Mittelstädte als Geschäftsgebiet von den Anbietern entdeckt. E-Tretroller werden meist für kurze Wege und die sogenannte „letzte oder erste Meile“ genutzt, z.B. als Zubringer zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Sie können ein Baustein in dem multimodalen Verkehrsangebot einer Stadt sein und den Umweltverbund ergänzen.

Diesem Potenzial gegenüber steht das häufige unsachgemäße Parken der Kleinstfahrzeuge. Unachtsam abgestellt oder auf dem Gehweg umgekippt, erweisen sie sich als Problem bei der Nutzung des knappen öffentlichen Raums. Insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen, aber auch Zu-Fuß-Gehende fühlen sich eingeschränkt oder gar gefährdet.

Die Anbieter fordern mehr ausgewiesene Stellflächen, Bewohnerinnen und Bewohner sogar das Verbot der Fahrzeuge. Für Kommunen stellt sich die Herausforderung, einen stadtverträglichen Umgang mit den E-Tretrollern zu finden, die Angebote sinnvoll zu steuern und sie in das städtische Verkehrssystem zu integrieren.

Im Rahmen eines vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderten Projekts haben

das Difu und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) sowohl die Nutzung der E-Scooter als auch auftretende Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr und E-Tretrollern untersucht. Das Forschungsteam hat dafür Fachleute u.a. aus Berlin, Köln, Stuttgart, Basel, Paris und Warschau interviewt, Tretroller-Nutzende und Nicht-Nutzende sowie blinde und sehbehinderte Personen befragt, Unfall- und Nutzungsdaten analysiert sowie Videos im Straßenraum aufgezeichnet und ausgewertet. Anhand der analysierten Konfliktlagen sowie vor dem Hintergrund immer noch bestehender rechtlicher Unklarheiten wurden Empfehlungen für Kommunen entwickelt, wie die Angebote stadtverträglich zu steuern und welche Gestaltungsspielräume zu nutzen sind.

Die E-Tretroller sind als Baustein eines multimodalen Verkehrsangebotes in verkehrspolitische Strategien zu integrieren. Dazu gehört die Integration der Angebote in den Umweltverbund insbesondere hinsichtlich Buchung und Ticketing: Zusätzliche Infrastruktur ist zu schaffen, z.B. durch ausgewiesene Sammelparkplätze und systematischen Ausbau der Radwege.

Immer mehr Städte regulieren E-Tretroller-Verleihsysteme über Sondergenehmigungen. Für eine wirksame und stadtverträgliche Steuerung werden Sondergenehmigungen idealerweise an folgende Verfahrensschritte gekoppelt:

- Erarbeitung eines E-Tretroller-Konzeptes (z.B. Festlegung von Angebotszonen, Zahl und Orten von Abstellflächen, Flottenobergrenzen)

- Formulierung einer Sondernutzungssatzung und anschließender Ratsbeschluss
- Vorbereitung eines Auswahlverfahrens (Erarbeitung von Kriterien wie z.B. straßenrechtliche, ökologische Standards, Dauer der Genehmigung, Anzahl der Anbieter)
- Organisation des Auswahlverfahrens

Nehmen Städte die Steuerung der E-Tretroller ernst und schaffen infrastrukturelle Voraussetzungen, bieten die Kleinstfahrzeuge das Potenzial, ein kleiner Baustein im multimodalen Verkehrssystem zu sein. Die ausführlichen Ergebnisse sind in dem Praxisleitfaden „E-Tretroller in Städten – Nutzung, Konflikte und kommunale Handlungsmöglichkeiten“ nachzulesen.

➔ difu.de/17613



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



• Dipl.-Geogr. Anne Klein-Hitpaß
+49 30 39001-260
klein-hitpass@difu.de

Christa Böhme und Thomas Franke

Mehr Umweltgerechtigkeit schaffen

In vielen sozial benachteiligten Quartieren konzentrieren sich gesundheitsrelevante Umweltbelastungen wie Lärm, Luftschadstoffe und Hitzeinseln. Gleichzeitig mangelt es diesen Gebieten oft an Grünflächen. Wie können Kommunen für mehr Umweltgerechtigkeit sorgen?

Verschiedene Untersuchungen belegen den räumlichen Zusammenhang von niedrigem Sozialstatus und höheren Umweltbeeinträchtigungen wie Lärm, Feinstaubbelastung oder Überwärmung. Nicht selten sind hiervon ganze Quartiere betroffen. Gleichzeitig zeigen Studien, dass Menschen mit niedrigem Einkommen und Sozialstatus eine höhere gesundheitliche Vulnerabilität gegenüber negativen Umwelteinflüssen als bessergestellte Personengruppen aufweisen. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, die Schnittstellen von Stadtentwicklungs-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitspolitik stärker als bisher in den Blick zu nehmen. Für einen solchen integrierten Ansatz steht Umweltgerechtigkeit.

Umweltgerechtigkeit zielt darauf ab, eine Konzentration von gesundheitsrelevanten Umweltbelastungen in sozial benachteiligten Quartieren zu vermeiden bzw. abzubauen. Ebenso sollen die Bewohner*innen Zugang zu gesundheitsförderlichen Umweltressourcen – beispielsweise Grün- und Gewässerflächen – erhalten. Als ganzheitlicher Ansatz verbindet Umweltgerechtigkeit viele Themen und Politikfelder – vom Umwelt- und Naturschutz über Klimaanpassung und Gesundheitsförderung bis hin zur Stadt- und Freiraumentwicklung, Verkehrsplanung und Gemeinwesenarbeit. Eine besondere Bedeutung kommt dabei der sozialen Dimension zu.

Difu unterstützt Kommunen auf dem Weg zu mehr Umweltgerechtigkeit

Das Thema Umweltgerechtigkeit, das seinen Ursprung in der Environmental-Justice-Bewegung der 1980er-Jahre in den USA hat, ist in Deutschland noch immer vergleichsweise neu. Mittlerweile machen sich aber auch hierzulande immer mehr Kommunen auf den Weg zu mehr Umweltgerechtigkeit. Das Difu unterstützt sie dabei durch anwendungsorientierte Forschung. So hat das Institut bereits in den 2010er-Jahren

mit Förderung des Umweltbundesamtes und des Bundesumweltministeriums Grundlagen und Empfehlungen erarbeitet, um das Thema im kommunalen Handeln zu implementieren, und gemeinsam mit den drei Pilotkommunen Kassel, Marburg und München erprobt, wie der Ansatz in der kommunalen Praxis umgesetzt werden kann. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen sind in die vom Difu konzipierte und umgesetzte Online-Toolbox Umweltgerechtigkeit (öffentlich zugänglich unter www.toolbox-umweltgerechtigkeit.de) eingeflossen.

Handlungsempfehlungen für Bund und Länder

Handlungsmöglichkeiten für eine stärkere Verankerung des Ansatzes Umweltgerechtigkeit auf den rahmensetzenden Ebenen von Bund und Ländern standen im Fokus des ebenfalls vom Bundesumweltministerium und vom Umweltbundesamt beauftragten und 2022 abgeschlossenen Ressortforschungsprojektes „Umweltgerechtigkeit – Weiterentwicklung und Umsetzung der Handlungsempfehlungen auf Bundesebene“. Die vom Difu in diesem Rahmen erarbeiteten Empfehlungen reichen von Agenda Setting und der Veränderung programmatischer und gesetzlicher Rahmenbedingungen über Fragen von Organisation und Kooperation bis hin zur Unterstützung der kommunalen Ebene und Weiterentwicklung des Wissens- und Methodenstandes zur Umweltgerechtigkeit.

Gute kommunale Praxisbeispiele

Zudem identifizierte das Projekt vorbildliche kommunale Praxisbeispiele und zeigte auf, wie Kommunalverwaltungen und -politik sich gemeinsam mit lokalen Akteuren und Bürger*innen vor Ort für mehr Umweltgerechtigkeit einsetzen – etwa durch die Identifizierung mehrfach belasteter städtischer Teilräume, die Qualifizierung von Freiräumen, die Erhöhung der Anteile von



Grünanlagen in mehrfach belasteten Quartieren oder durch die Etablierung eines ämterübergreifenden planerisch-strategischen Vorgehens. Die Ergebnisse sind in Form der Broschüre „Mehr Umweltgerechtigkeit: gute Praxis auf kommunaler Ebene“ veröffentlicht und können anderen Städten und Gemeinden als Muster dienen, um gesunde Umwelt- und Lebensverhältnisse für alle Bevölkerungsgruppen vor Ort herzustellen.

Das Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“

Im Zentrum des Ende 2022 im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) gestarteten Projekts „Umweltgerechtigkeit im Städtebauförderprogramm ‚Sozialer Zusammenhalt‘“ steht nun die Frage, wie sich die entsprechenden Fördergebiete den neuen Ansatz zunutze machen können. Mit dem Programm unterstützen Bund und Länder die Kommunen bei der Herausforderung, benachteiligte Stadt- und Ortsteile zu stabilisieren und die Lebensbedingungen in diesen Gebieten zu verbessern. Ein Handlungsfeld, für das Fördermittel eingesetzt werden können, ist die Verbesserung von Umweltgerechtigkeit in den Quartieren. Ausgehend von den Projektergebnissen wird das Difu Handlungsempfehlungen und Maßnahmen, die sich gezielt an kommunal Verantwortliche richten, erarbeiten und in Form von Video-Tutorials zur Verfügung stellen.

Umweltgerechtigkeit – eine Gemeinschaftsaufgabe

An der Schnittstelle von Umwelt, Gesundheit und sozialer Lage kann Umweltgerechtigkeit zur sozial-ökologischen Transformation einen wertvollen Beitrag leisten. In Anbetracht der drängenden aktuellen Herausforderungen – wachsende Städte und die damit einhergehende zunehmende Verdichtung, die sich verstärkende soziale Ungleichheit sowie räumliche Verdrängung und allen voran der Klimawandel – ist es erforderlich, den Ansatz noch stärker politisch zu verankern. Den Kommunen kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Doch nur durch das Zusammenwirken von Politik und Verwaltung auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene, von Wissenschaft und Zivilgesellschaft wird es möglich sein, Umweltgerechtigkeit dauerhaft zu verankern und in unseren Städten gesunde Quartiere und Lebensbedingungen für alle zu schaffen.

- [→ difu.de/9705](https://difu.de/9705)
- [→ difu.de/12522](https://difu.de/12522)
- [→ difu.de/17346](https://difu.de/17346)
- [→ difu.de/17452](https://difu.de/17452)
- [→ difu.de/17621](https://difu.de/17621)



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



- Dr. Thomas Franke
+49 30 39001-107
franke@difu.de

Klimagerechte Mobilität – Impulse aus europäischen Städten

Für den Klimaschutz spielt der Verkehrssektor eine Schlüsselrolle. Doch der CO₂-Ausstoß ist seit Jahrzehnten unvermindert hoch. Wie gehen Kommunen in anderen Ländern mit der Herausforderung um? In einer Studie hat das Difu Strategien von unterschiedlichen europäischen Städten verglichen. Ein Gespräch mit Martina Hertel und Björn Weber über erfolgsversprechende Ansätze und Grenzen der Übertragbarkeit.

Vor welchen Herausforderungen stehen die deutschen Kommunen?

Björn Weber: Der Klimaschutz ist ein Querschnittsthema, das eben nicht nur den Verkehrssektor berührt, sondern viele Handlungsfelder. Die nationale Klimaschutzgesetzgebung sieht vor, dass Deutschland bis 2045 treibhausgasneutral ist, entsprechend müssen die Ziele auf die kommunale Ebene heruntergebrochen werden. Viele Kommunen haben sich ja viel ambitioniertere Ziele gesetzt – 2030, 2035 oder 2040 – das sind zum Teil sehr kurze Zeiträume, nicht zuletzt in Anbetracht der langen Planungszeiträume. Die Kommunen müssen mehrere Baustellen gleichzeitig bewältigen, und das angesichts einer dünnen Personaldecke und einer ressortübergreifenden Aufgabe, was bedeutet, dass sich im Grunde auch die Kultur, wie wir zusammenarbeiten, ändern muss.

Welche Maßnahmen ergreifen andere europäische Städte in Sachen Verkehrswende?

Björn Weber: Es gibt unterschiedliche Ansätze. Zwei Beispiele: Die Stadt Helsinki hat öffentliche und private Mobilitätsanbieter gesetzlich verpflichtet, ihre Datenschnittstellen zu veröffentlichen und so eine Liberalisierung des Marktes für das Ticketing ermöglicht. Der Kanton Basel-Stadt hat einen Pendlerfonds eingeführt. Mit Gewinnen aus flächendeckender Parkraumbewirtschaftung finanziert der Kanton klimafreundliche Mobilität – und zwar auch im Umland des Kantons! Das sind innovative Ansätze, die wir so in Deutschland nicht haben.

Lassen sich solche Ansätze auf Deutschland übertragen?

Martina Hertel: Einzelne deutsche Städte würden gerne den Parkraum gesamtstädtisch bewirtschaften, allerdings ist das in Deutschland aufgrund der aktuellen Rechtslage nicht möglich. Dafür müssen Kommunen zuerst einen gesamtstädtischen hohen Parkdruck nachweisen. Für die Umsetzung von „Mobility as a Service“ wie in Helsinki wären veränderte Regelungen zum Datenfluss und Datenintegration nötig.

Was ist aus Ihrer Sicht entscheidend?

Martina Hertel: Ganz wesentlich ist die Frage der Verkehrsvermeidung. Das sieht man auch in den Fallstudien. Diese Städte setzen strategisch auf eine Änderung des Modal Splits, also auf eine veränderte Verkehrsmittelwahl. Eine reine Antriebswende wird uns nicht weiterbringen.

Der spanischen Stadt Vitoria-Gasteiz ist es mit einer Reihe von Maßnahmen gelungen, Teile des öffentlichen Raums zurückzugewinnen.

Martina Hertel: 2012 wurde u.a. mit der Einführung von Superblocks – also der flächenhaften Verkehrsberuhigung – begonnen. Seitdem ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 25 Prozent gesunken. Von den 72 geplanten Superblocks sind bislang 63 umgesetzt.

Oft fordert auch die Zivilgesellschaft solche Kiezblocks, um die Lebensqualität in den Wohnquartieren zu verbessern.

Björn Weber: Partizipation spielte im Großteil der untersuchten Fallstudien eine wichtige Rolle. Die

**Kanton Basel-Stadt:
Grenzüberschreitende Finanzierung
mit dem Pendlerfonds**

- Pendlerfonds finanziert Maßnahmen inner- und außerhalb des Kantons
- Einnahmen durch flächendeckende Parkraumbewirtschaftung
- Ziel: weniger Autoverkehr und Parkdruck im öffentlichen Raum

**Vitoria-Gasteiz:
Rückgewinnung des öffentlichen
Raums für Menschen**

- Parkraummanagement
- Einführung einer modernen Niederflurstraßenbahn
- Umsetzung einer Fuß- und Radverkehrsstrategie
- Einführung von Superblocks

**Helsinki:
Mobility as a Service**

- Anbieter ist das finnische Unternehmen „MaaS Global“
- Dienstleistungen öffentlicher und privater Verkehrsanbieter über ein einheitliches Portal
- Angebote: öffentliche Verkehrsmittel, Bike- und Carsharing, Taxis, Autovermietungen
- Zugriff und Ticketkauf über die Smartphone-Anwendung „Whim“

Handlungsansätze in europäischen Städten (Auswahl)

Umsetzung der Maßnahmen erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft. Das war also nicht nur Aufgabe von Politik und Verwaltung, sondern wurde auf breite Schultern verteilt. Für die Umsetzung von Mobilitätsstrategien hat man bspw. ganz bewusst zivilgesellschaftliche Koordinatoren ausgewählt.

Welchen Stellenwert hat die Anpassung an den Klimawandel?

Björn Weber: Klimaschutz ist ja auf europäischer Ebene – Stichwort European Green Deal – politisch und rechtlich anders verankert. Im Pariser Klimaabkommen wurden konkrete Ziele vereinbart, um die Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Beim Thema Klimaanpassung ist das so nicht der Fall, d.h. wir haben keine Kenngrößen, z.B. für die Anzahl der Grünflächen, die Begrenzung der Erhitzung in den Städten usw. Gleichwohl haben Städte wie Leuven in Belgien die Notwendigkeit erkannt und damit begonnen, Flächen zu entsiegeln und Parkplätze umzuwidmen und zu begrünen.

Martina Hertel: Themen wie Begrünung und Verschattung haben erst in den letzten Jahren an Fahrt aufgenommen. In Vitoria-Gasteiz hatte

der Fußverkehr einen Anteil von 50 Prozent, aber nur ein Drittel der Fläche stand dafür zur Verfügung. Dieses Ungleichgewicht galt es auszugleichen. Denn nur da, wo es attraktive Fußwege gibt, geht man auch gerne zu Fuß.

Wie lautet Ihre Schlussfolgerung?

Björn Weber: Erfolgsversprechend scheint eine kombinierte Umsetzung von restriktiven Maßnahmen (Push) und umweltfreundlichen Angeboten (Pull) zu sein. Hierzulande werden eher Pull-Maßnahmen priorisiert. Wichtig wäre aber, sich zu trauen – das muss man einfach so sagen – auch Push-Maßnahmen zu initiieren und umzusetzen. D.h. Maßnahmen zu ergreifen, die auf eine systematische Verkehrsberuhigung abzielen. Das erfordert einen Kulturwandel, aber wenn die Kommunen ihre selbstgesetzten Ziele erreichen wollen, führt kein Weg daran vorbei.

Martina Hertel: Es geht auch um Flächengerechtigkeit, mit anderen Worten um die Frage, wie man den öffentlichen Straßenraum aufteilt. Aus verkehrsplanerischer Sicht sollte der Umweltverbund bedacht werden, aber auch das greift viel zu kurz: Wir müssen auch grüne und blaue Infrastruk-

turen mitdenken, also Wasserflächen und Stadtgrün. Die Konkurrenz um Fläche wird zunehmen, das muss man sich klarmachen.

Das Gespräch führte Dr. Sinje Hörlin.

➔ difu.de/17531



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



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

Stadtforschung: aktuell und praxisnah

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

Wir sind seit 50 Jahren ein zuverlässiger Partner der Kommunen

Gegründet wurde das Difu 1973 auf Initiative von Mitgliedsstädten des Deutschen Städte-tages (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. Alleinigere Gesellschafter ist der Verein für Kommunalwissenschaften (VfK).

Wir beschäftigen uns mit dem gesamten kommunalen Themenspektrum

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

Wir greifen die Zukunftsthemen der Kommunen frühzeitig auf

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

Wir führen unterschiedliche Perspektiven zusammen

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

Wir forschen interdisziplinär und vernetzt

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

Organisation

Institutsleitung

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

Dipl.-Geogr. Luise Adrian
Kaufmännische Geschäftsführerin

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

Forschung, Wissenstransfer und Verwaltung

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

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

Forschungsbereich Mobilität
Bereichsleitung: Anne Klein-Hitpaß

Forschungsbereich Umwelt
Bereichsleitung: Cornelia Rösler

Bereich Fortbildung
Bereichsleitung: Ulrike Wolf

Bereich Wissensmanagement
Bereichsleitung: Susanne Plagemann

Bereich Allgemeine Verwaltung
Kaufmännische Geschäftsführung: Luise Adrian

Eine Übersicht aller Mitarbeiter*innen
finden Sie online:

[➔ difu.de/institut/menschen-am-difu](https://difu.de/institut/menschen-am-difu)

Das Difu 2022 in Zahlen



2 Standorte: Berlin und Köln



194 Mitarbeitende, darunter
31 Studierende



100 laufende Forschungsprojekte,
davon 28 neu begonnen



Wir forschen, bilden und vernetzen:
knapp 2.070 Teilnehmer*innen bei
unseren Difu-Seminaren und Difu-
Dialogen



Innovative Stadtforschung für
mehr als 110 Zuwander mit einer
Bevölkerung von rd. 25 Mio.
Menschen



Knapp 24.400 Downloads der
Difu-Publikationen



Rund 7.350 Abonnements des
Difu-Magazins „Berichte“



Mehr als 554.000 Seitenansichten
auf difu.de und 291.000 Seiten-
aufrufe auf repository.difu.de



Mehr als 8.400 Abonnent*innen
des Difu-Newsletters



Mehr als 9.400 Follower auf Facebook,
Twitter, Youtube und LinkedIn

Wissenschaftlicher Beirat

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

Vorsitzender

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

Praxis

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

Thomas Kufen
Oberbürgermeister Stadt Essen

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

Mike Schubert
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt Potsdam

Christian Specht
Erster Bürgermeister Stadt Mannheim,
Dezernat I – Finanzen, Beteiligungsvermögen,
IT, Sicherheit und Ordnung

Wissenschaft

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

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

Prof. Dr. Sabine Kuhlmann
Universität Potsdam, Wirtschafts- und Sozial-
wissenschaftliche Fakultät, Lehrstuhl für Politik-
wissenschaft, Verwaltung und Organisation

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

Prof. Dr. Angela Million
Technische Universität Berlin, Fakultät VI Pla-
nen, Bauen, Umwelt

Prof. Dr. Guido Spars
Bergische Universität Wuppertal, Lehrstuhl
Ökonomie des Planens und Bauens,
Fachbereich Architektur, Kunst, Design
Gründungsdirektor der Bundesstiftung Bau-
akademie

Bund und Land Berlin

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

Ministerialdirigentin Dr. Susanne Lottermoser
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, Leiterin der Abteilung Transformation – Digitalisierung, Circular Economy, Klimaanpassung

Ministerialrätin Anne Schwenk
Bundesministerium der Finanzen, Leiterin der Unterabteilung Finanzbeziehungen zu den Ländern und Gemeinden; Staats- und Verfassungsrecht

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

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

Wissenschaftliche Mitarbeitende des Difu

Jan Abt
Forschungsbereich Infrastruktur, Wirtschaft und Finanzen

Dr. Elke Bojarra-Becker
Forschungsbereich Umwelt

Ricarda Pätzold
Forschungsbereich Stadtentwicklung, Recht und Soziales

Ständige Gäste

Helmut Dedy
Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages

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

Mitglieder der Lenkungsrunde des Difu

Difu-Zuwender 2022

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

Herausgeber

Deutsches Institut für Urbanistik
Zimmerstraße 13–15
10969 Berlin

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

Internet: www.difu.de

Redaktion

Dr. Sinje Hörlin

Layout

Christina Bloedorn

Gestaltungskonzept

anschlaege.de

Bildnachweise

Cover: pshyk, stock.adobe.com
S. 3/4, 11, 16: qimby.net
S. 12: Jarama, stock.adobe.com

Druck

oeding print GmbH, Braunschweig

Berlin, Januar 2023

Das Difu im Netz

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





Deutsches Institut
für Urbanistik

