

## **Kommunaler Verkehr unter Handlungsdruck Band zur Fachtagung „Stadt der Zukunft: kommunal mobil“**

In den Gemeinden besteht akuter Handlungsdruck, Mobilität zu sichern und gleichzeitig die Auswirkungen des motorisierten Strassenverkehrs zu reduzieren. Die im Band „Mobilität, Gesundheit, Umweltschutz: Kommunaler Verkehr unter Handlungsdruck“ dokumentierte Fachtagung vom Herbst 2006 in Dessau (D) bot den Gemeinden eine Plattform, ihre stadt- und verkehrsplanerischen Lösungen vorzustellen, zu diskutieren und Anregungen mitzunehmen. In 13 Fachbeiträgen präsentieren Experten den Stand von Wissenschaft und Best Practice Beispielen in Deutschland. (Sprache de)

Weitere Informationen:

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)

<http://www.difu.de>

## **Pression pour une gestion du trafic dans les communes Actes du colloque « ville de l'avenir : mobilité au niveau communal »**

Dans les communes, les préoccupations de la population par rapport à la sécurité et aux nuisances liées au trafic motorisé, exercent une forte pression sur les décideurs. A la suite d'un colloque qui s'est tenu sur ce thème en 2006, à Dessau (Allemagne), les actes ont été publiés sous le titre « Mobilité, santé, environnement : la circulation dans les communes, sous pression ». Cet ouvrage collectif offre une tribune aux communes pour présenter leurs plans de circulation et leurs solutions, et fait un tour d'horizon des expériences et bonnes pratiques observées en Allemagne. (langue : allemand)

Pour plus d'informations:

Institut allemand d'urbanisme

<http://www.difu.de>

## Kommunaler Handlungsdruck bei Mobilität, Gesundheit, Umweltschutz

Zusammenfassung der Fachtagung »Stadt der Zukunft: kommunal mobil« am 9./10.10.2006 in Dessau

Nationale und internationale Forschungsergebnisse zeigen einen engen Zusammenhang zwischen Gesundheit und Verkehr auf. Während sich die Debatte früher auf Fragen der Verkehrssicherheit konzentrierte und dort Fortschritte erkennbar sind – in Deutschland werden trotz steigender Verkehrsleistungen mittlerweile weniger Verkehrstote und Schwerverletzte pro Jahr als noch vor einigen Jahrzehnten registriert –, gibt es inzwischen auch zahlreiche Befunde zu den gesundheitlichen und wirtschaftlichen Schäden von Lärm, Luftschadstoffen und Bewegungsmangel und zu den Folgekosten der Zersiedelung. Kinder verbringen weniger Zeit „draußen“ und bewegen sich weniger als früher. Dies gilt nicht nur für Kinder aus den Kernstädten, sondern auch für die aus Standorten im suburbanen Bereich. In den vergangenen Jahren sind die Anteile der auf den Rücksitzen im Pkw („Mama-Taxi“) zurückgelegten Wege am gesamten Verkehr von Kindern kontinuierlich gestiegen, während immer weniger Wege selbständig zu Fuß, mit dem Fahrrad oder in öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Nicht nur den Kindern fehlt es so an Bewegung, auch die Eltern werden durch den „Fahrbereitschaftsdienst“ für die Kinder zunehmend ans Auto gebunden. Für Kinder werden die Möglichkeiten, „draußen zu spielen“, schlechter, gefährlicher und seltener, und immer mehr Zeit wird „drinnen“ und vor Fernseher und Computer zugebracht.

Auch aus Gründen des Umweltschutzes stehen die Kommunen unter großem Handlungsdruck. Die fossilen Treibstoffe sind endlich, die Klimawirkungen von Ozon und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß führen zu Schäden, und die Zerschneidung und der Flächenverbrauch für Verkehr und Verkehrswege beeinträchtigen die Lebensqualität innerhalb der Städte (aber auch außerhalb in der Natur). Die Wirkungen des motorisierten Straßenverkehrs auf die Gesundheit der Bevölkerung und die natürlichen Lebensgrundlagen erfordern technische Innovationen, neue Konzepte und Instrumente in der Verkehrswegeplanung und der kommunalen Verkehrspolitik. Bereits ergriffene Maßnahmen erweisen sich vielfach als wenig zielführend, als aktionistisch oder als zu schwach. Für die Kommunen als hauptsächlich Betroffene besteht akuter Handlungsdruck. Einerseits schränken knappe Kassen, Veränderungen im Zuge der demografischen Entwicklung und neue Rechtsvorschriften die kommunalen Handlungsmöglichkeiten ein. Andererseits erfordert die geänderte Gesetzeslage bezüglich der Grenzwerte für Feinstaubimmissionen und der Aufstellung von Lärmkartierungen konkrete Maßnahmen seitens der Kommunen.

### Welche Erfolgsfaktoren befördern eine nachhaltige Verkehrspolitik?

Über die Erfolgsfaktoren für eine nachhaltige Mobilitätspolitik debattierten am 9. und 10. Oktober 2006 in Dessau mehr als 120 Teilnehmer auf der gemeinsamen Fachtagung „Stadt der Zukunft: ‚kommunal mobil‘ – Handlungsspielräume für Mobilität – Gesundheit – Umweltschutz“ des Umweltbundesamtes, des Deutschen Städtetages und des Deutschen Instituts für Urbanistik. Im Vordergrund standen dabei die folgenden Fragen:

- ▼ Wie sieht eine zukunftsfähige Infrastruktur- und Verkehrsplanung aus? An welchen Leitbildern und konkreten Handlungszielen soll sich die kommunale Verkehrsplanung künftig orientieren?
- ▼ Welche Maßnahmen sind wirklich effizient? Wie lässt sich motorisierter Verkehr durch umweltverträgliche Stadtstrukturen vermeiden, welche Potenziale bieten neue städtebauliche Konzepte? Wie lassen sich die Potenziale des nicht motorisierten Verkehrs wirklich ausschöpfen? Wie kann der ÖPNV seinen Beitrag zur Umweltentlastung effizient leisten?
- ▼ Welche Erfolgsfaktoren tragen dazu bei, die als notwendig erkannten Maßnahmen politisch durchzusetzen? Wodurch lässt sich eine nachhaltige Standortplanung fördern? Wie lässt sich die wirtschaftli-

che Effizienz des Rad- und Fußverkehrs überzeugend vermitteln? Wie lassen sich die wichtigen kommunalen Akteure innerhalb und außerhalb der Verwaltung, beispielsweise Einzelhandel und Verkehrsverbände, für die notwendigen Veränderungen der Stadt- und Verkehrspolitik gewinnen?

Die Bedeutung des Themas wird in den einführenden Begrüßungsbeiträgen der Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, Astrid Klug, des Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ulrich Kasparick, und des Präsidenten des Umweltbundesamtes, Andreas Troge, unterstrichen. Einigkeit besteht darin, dass sich echte Handlungsspielräume erschließen lassen, wenn die verfolgten Ziele und Maßnahmen auch von der politischen Seite glaubwürdig vertreten werden und die Akteure auf Bundes-, Landes sowie kommunaler Ebene und auch die Verkehrsträger besser kooperieren.

## Teil I: Kommunalpolitische Problemlage

Im ersten Teil des Tagungsbands sind die überarbeiteten Beiträge der Veranstaltung zur kommunalpolitischen Problemlage (Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann, Difu), zu Luftschadstoffen, Gesundheitsfolgen und den bisherigen Handlungsstrategien des kommunalen Verkehrs (Dr. Axel Friedrich, Umweltbundesamt), zu Raum, Verkehr und Flächenbedarf (Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau, Universität Dortmund) und zur internationalen Debatte über Gesundheit und Verkehr (Dr. Günter Klein, Umweltbundesamt) dokumentiert. Beiträge aus der Praxis der Lärminderungsplanung und der Qualitätssicherung der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung steuern Christian Popp (Lärmkontor GmbH, Hamburg) und Axel C. Springsfeld (BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen) bei.

## Teil II: Best Practice

Der zweite Teil des Tagungsbands enthält „Best Practice“-Beispiele und ihre Erfolgsfaktoren bei der Überwindung von Umsetzungshemmnissen. Über Flächenmanagement und Fahrradklima in Bocholt berichtet Stadtbaurat Ulrich Paßlick. Die Entwicklung von Leipzig zur Einkaufs- und Freizeitstadt sowie die Aufwertung der Innenstadt und der Stadtteilzentren wird im Beitrag des stellvertretenden Leiters des Stadtplanungsamts, Reinhard Wölpert, skizziert. Der Beitrag zum strategischen Münchner Ansatz des Stadtentwicklungsmanagements und der Verkehrsplanung stammt von Horst Mentz, Leiter der Abteilung Verkehrsplanung, und Bremens Weg „Vom Car-Sharing bis zum EEV-Bus“ unter Bedingungen knapper Finanzen beschreibt Michael Glotz-Richter von der Senatsverwaltung für Bau, Umwelt und Verkehr in Bremen, die dabei EU-geförderte Projekte erfolgreich genutzt hat.

In Ergänzung der Hauptvorträge sind die in parallelen Workshops präsentierten Beiträge aus dem Teilnehmerkreis dokumentiert. Zum Thema „Nahverkehrsplan am Beispiel Berlins“ referierte Volker Eichmann (KCW GmbH, Berlin/Hamburg), zum Thema „Lebensqualität durch Geschwindigkeitsmanagement“ Dr.-Ing. Ditmar Hunger (Planungsbüro SVU, Dresden) und zum Thema „Integration von Umweltzielsetzungen in die kommunale Verkehrsplanung (Kiel)“ Michael Volpert von der Planungsgruppe Nord – PGN, Kassel.

## Abschlussdebatte

In der Abschlussdebatte wurde deutlich, dass Nachhaltigkeit noch kein zentrales ökonomisches Handlungsmotiv ist, weil es – so der Tenor – bislang an der geforderten Glaubwürdigkeit fehlt. So steht Geld für Neuinvestitionen zur Verfügung, während bei den vorhandenen Infrastrukturen ein Substanzverlust in Kauf genommen wird, da es an Mitteln für den Erhalt fehlt. Mit großer Energie wird öffentlich über teure Projekte wie den Transrapid gestritten, während nachweislich effiziente und vergleichsweise billige Radverkehrsprojekte auf der kommunalen Ebene an den fehlenden Budgets für kleinteilige Maßnahmen scheitern.

Obwohl die Notwendigkeit einer veränderten Stadt- und Verkehrspolitik seit Jahren betont wird und in vielen Untersuchungen des Umweltbundesamts, des Deutschen Instituts für Urbanistik und der deutschen Städte dokumentiert ist, lassen sich weder in den Kommunen noch auf Landes- und Bundesebene in Bezug auf Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung durchgängige Erfolge erkennen.

Neben den Finanzierungsbedingungen, die die Realisierbarkeit von Projekten an die Fördermöglichkeit bindet, spielt dabei auch der politische Überzeugungsprozess eine Rolle. So ist nicht zu übersehen, dass Politiker lokale Wahlkreisprojekte (z.B. Umgehungsstraßen) als Bausteine für die Wiederwahl betreiben. Fünfjährige Wahlperioden sind oft viel zu kurz, um die Wirkungen getroffener Entscheidungen zu erleben und aus Erfolgen und Misserfolgen lernen zu können. Vielfach werden die Akteure nicht oder nicht zum richtigen Zeitpunkt erreicht: Ein Schwerpunkt der Mobilitätserziehung von Kindern und deren Eltern muss bereits in der Vorschule liegen, und Kinder gehören auch stärker in den Blick der kommunale Standortplanung („Kurze Wege für kurze Beine“). Zu viele der vorhandenen Informationen sind bislang auch nur in einer schwer zugänglichen Form verfügbar und damit nur den Fachleuten bekannt, Politikern und Bürgern oft aber nicht.

### Informationsportal „kommunal mobil“

Da im Umweltbundesamt die Notwendigkeit, die Kenntnisse über und Forschungsergebnisse zum kommunalen Verkehr umfassend und ansprechend zu präsentieren, längst erkannt war, konnte das UBA sein neues Informationsangebot „kommunal mobil“ zu diesem Thema bereits auf der Fachtagung präsentieren. Das Informationsportal „kommunal mobil“ [<http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/index.htm>] richtet sich an kommunale Entscheidungsträger und Verkehrsplaner, kommunale Agenda-21-Gruppen, Nichtregierungsorganisationen und interessierte Bürger. Ziel des neuen Angebots ist es, den Informationsfluss zu den Themen des kommunalen Verkehr zu verbessern und einen Überblick über die Erfahrungen und Erkenntnisse aus Projekten zum umweltfreundlichen Verkehr in Städten und Gemeinden zu bieten, die das Umweltbundesamt förderte.

Abbildung: „kommunal mobil“ – eine Marke für umweltfreundlichen Verkehr\*



\*Quelle: Umweltbundesamt.

Alle Beiträge der Veranstaltung wurden im Abschlussbericht mit dem Titel: „Mobilität, Gesundheit, Umweltschutz: Kommunaler Verkehr unter Handlungsdruck“ in der Difu-Reihe Impulse Bd. 1/2007 veröffentlicht. Dieser kann gegen eine Schutzgebühr bestellt werden (ISBN: 978-3-88118-427-4).

Bestelladresse:  
Deutsches Institut für Urbanistik  
Postfach 12 03 21  
10593 Berlin  
Fax: 030/39001-275  
E-Mail: [verlag@difu.de](mailto:verlag@difu.de)

## Stadt der Zukunft: kommunal mobil

### Gesundheit als verkehrspolitische Aufgabe

Nationale und internationale Forschungsergebnisse zeigen einen engen Zusammenhang zwischen Gesundheit und Verkehr. Während sich die Debatte früher fast ausschließlich auf Fragen der Verkehrssicherheit konzentrierte – in Deutschland gibt es pro Jahr trotz steigender Verkehrsleistungen mittlerweile weniger Verkehrstote und Schwerverletzte als noch vor einigen Jahrzehnten – gibt es mittlerweile zahlreiche Befunde zum Ausmaß der gesundheitlichen und wirtschaftlichen Schäden von Lärm, Luftschadstoffen und Bewegungsmangel sowie zu Folgekosten der Zersiedelung. Vor allem Kinder bewegen sich inzwischen deutlich weniger als früher. Dies gilt nicht nur für Wohnstandorte in den Kernstädten, auch Standorte im suburbanen Bereich sind davon betroffen. Der Anteil der Kinderwege, die angeschnallt im Pkw („Mama-Taxi“) zurückgelegt wird, ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen, die Möglichkeiten zum „draußen Spielen“ werden schlechter, gefährlicher und seltener, und immer mehr Zeit wird „drinnen“ und vor Fernseher und Computer verbracht.



#### „kommunal mobil“ – Marke für umweltfreundlichen Verkehr

Die Marke „kommunal mobil“ soll künftig bei weiteren gemeinsamen Veranstaltungen und Publikationen zur Förderung einer nachhaltigen kommunalen Mobilitätspolitik von Umweltbundesamt, Difu und dem DST genutzt werden. Auf diese Weise sollen künftig vor allem Aspekte von Mobilität, Umwelt und Gesundheit thematisiert werden.

Berücksichtigt man zudem die Endlichkeit der fossilen Treibstoffe, die durch die Klimawirkungen von Ozon und CO<sub>2</sub>-Ausstoß entstehenden Schäden und die zunehmende Beeinträchtigung der Lebensqualität durch „Zerschneidung“ und Flächenverbrauch für Verkehr und Verkehrswege innerhalb der Städte (aber auch außerhalb in der Natur), so wird der hohe Handlungsdruck in den Kommunen deutlich.

Auf der in Dessau durchgeführten Fachtagung „Stadt der Zukunft: Kommunal mobil“, ging es genau um diese Problematik. Die vom Deutschen Institut für Urbanistik gemeinsam mit dem Umweltbundesamt (UBA), und dem Deutschen Städtetag (DST) angebotene Veranstaltung thematisierte die Handlungsspielräume für Mobilität, Gesundheit und Umweltschutz.

In ihren einführenden Beiträgen waren sich der Präsident des Umweltbundesamtes, Andreas Troge, die Staatssekretärin des Bundesumweltministeriums, Astrid Klug, und der Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ulrich Kasparick, darin einig, dass sich echte Handlungsspielräume erschließen lassen, wenn die verfolgten Ziele und Maßnahmen auch von der politischen Seite glaubwürdig vertreten werden, wozu die Akteure auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene und auch die Verkehrsträger besser kooperieren müssten.

Die einzelnen Beiträge zur kommunalpolitischen Problemlage (Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann, Difu), zu Luftschadstoffen, Gesundheitsfolgen und den bisherigen Handlungsstrategien des kommunalen Verkehrs (Dr. Axel Friedrich, Umweltbundesamt), zu Raum, Verkehr und Flächenbedarf (Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau, Universität Dortmund) und zur internationalen

Debatte zu Gesundheit und Verkehr (Dr. Günter Klein, Umweltbundesamt) sind im Tagungsband der Veranstaltung dokumentiert. Beiträge aus der Praxis der Lärminderungsplanung und der Qualitätssicherung der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung liefern Christian Popp (Lärmkontor GmbH, Hamburg) und Axel C. Springsfeld (BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen).

Einen weiteren Teil der Veranstaltung bildeten „Best-Practice“-Beispiele und ihre Erfolgsfaktoren bei der Überwindung von Umsetzungshemmnissen:

Über Flächenmanagement und Fahrradklima in Bocholt berichtete Stadtbaurat Ulrich Paßlick, über die Entwicklung von Leipzig zur Einkaufs- und Freizeitstadt, der Aufwertung der Innenstadt und der Stadtteilzentren referierte der stellvertretende Amtsleiter des Stadtplanungsamts Leipzig, Reinhard Wölpert, über den strategischen Münchner Ansatz zu Stadtentwicklungsmanagement und Verkehrsplanung Horst Mentz als Leiter der dortigen Abteilung Verkehrsplanung, und Bremens Weg „Vom Car-Sharing bis zum EEV-Bus“ unter Bedingungen knapper Finanzen präsentierte Michael Glotz-Richter von der Senatsverwaltung für Bau, Umwelt und Verkehr in Bremen. Hier wurden EU-geförderte Projekte erfolgreich genutzt.



Auch die weiteren aus dem Teilnehmerkreis präsentierten Instrumente wurden in den Tagungsbericht aufgenommen: Das Thema „Nahverkehrsplan“ wurde anhand des Berliner Beispiels durch Volker Eichmann (KCW Berlin/Hamburg) präsentiert, das Thema „Geschwindigkeitsmanagement“ präsentierte Dr.-Ing. Ditmar Hunger (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Dresden) und über „Bewertungsverfahren sowie die integrierte kommunale Verkehrsplanung in Klein- und Mittelstädten“ am Beispiel von Kiel sprach Michael Volpert (Planungsgruppe Nord, Kassel).

In der mit dem Publikum unter der Moderation von Difu-Institutsleiter Prof. Dr.-Ing. Klaus Beckmann und Dr. Axel Friedrich (Umweltbundesamt) geführten Debatte wurde deutlich, dass Nachhaltigkeit bislang kein zentrales ökonomisches Handlungsmotiv sei, da es bislang an der geforderten Glaubwürdigkeit fehle. So stehe Geld für Neuinvestitionen zur Verfügung, während bei der vorhandenen Infrastruktur ein Substanzverlust toleriert werde, weil es an Mitteln für den Erhalt fehle. Auch werde mit großer Energie öffentlich über teure Projekte wie den Transrapid gestritten, während effiziente und vergleichsweise billige Radverkehrsprojekte auf der kommunalen Ebene an den fehlenden Budgets für kleinteilige Maßnahmen scheiterten.

Obwohl die Notwendigkeit einer veränderten Stadt- und Verkehrspolitik seit Jahren benannt und in vielen Untersuchungen des UBA, des Difu und der deutschen Städte dokumentiert wurde, seien weder in den Kommunen noch auf Landes- und Bundesebene in Bezug auf Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung durchgängige Erfolge erkennbar.

Neben den Finanzierungsbedingungen, die die Realisierbarkeit von Projekten an die Fördermöglichkeit binde, spiele dabei auch der politische

Überzeugungsprozess eine Rolle. So sei nicht zu übersehen, dass Politiker lokale Wahlkreisprojekte (zum Beispiel Umgehungsstraßen) als Bausteine für die Wiederwahl betrieben. Zudem seien fünfjährige Wahlperioden oft viel zu kurz, um die Wirkungen getroffener Entscheidungen zu erleben und aus Erfolgen und Misserfolgen lernen zu können. Oft wurden die Akteure nicht zum richtigen Zeitpunkt erreicht: Mobilitätserziehung für Kinder und deren Eltern sei bereits in der Vorschule zu beginnen, und Kinder gehörten auch stärker in den Blick der kommunalen Standortplanung („kurze Wege für kurze Beine“). Zudem seien zu viele der vorhandenen Informationen bislang nur in einer schwer zugänglichen Form verfügbar und damit nur den Fachleuten bekannt, Politikern und Bürgern häufig jedoch nicht.

Zur Verbesserung und Verstetigung des Informationsflusses hat das UBA deshalb parallel zur Fachtagung ein neues Internetangebot freigeschaltet. Das Portal „kommunal mobil“

[www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/index.htm](http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/index.htm) richtet sich an kommunale Entscheidungsträger und Verkehrsplaner, kommunale Agenda 21-Gruppen, Nichtregierungsorganisationen und interessierte Bürger. Es soll einen Überblick über die Erfahrungen und Erkenntnisse aus Projekten, die das Umweltbundesamt zum umweltfreundlichen Verkehr in Städten und Gemeinden förderte, geben.

Portal „kommunal mobil“

[www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/index.htm](http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/index.htm)

Weitere Informationen:

Dipl.-Volksw. Tilman Bracher

Telefon: 030/39001-260

E-Mail: [bracher@difu.de](mailto:bracher@difu.de)

Bestellung: [siehe Bestellschein](#)



Deutsches Institut für Urbanistik, Postfach 120321, D-10593 Berlin

Fax: 030/39001-275, Telefon: 030/39001-256 / -253

E-Mail: [verlag@difu.de](mailto:verlag@difu.de), Internet: <http://www.difu.de>

Vorname und Name:

Institution/Dienststelle

Adresse:

Telefon/Telefax:

E-Mail:

Datum/Unterschrift:

Bitte senden Sie mir ein Verzeichnis **aller** lieferbaren Difu-Publikationen zu (kostenfrei).

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

### Edition Difu – Stadt Forschung Praxis

#### \_\_ Expl. Mobilität 2050

Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050  
Von Sven Oeltze, Tilman Bracher u.a.  
2007. Bd. 1. 224 S., farbiger Abbildungsteil, 28,- Euro  
ISBN 978-3-88118-425-0

### Difu-Beiträge zur Stadtforschung

#### \_\_ Expl. Nahversorgung in Großstädten

Von Rolf Junker und Gerd Kühn  
2006. Bd. 47. 132 S., teilweise farbig, 19,- Euro  
ISBN 978-3-88118-420-5

#### \_\_ Expl. Monitoring und Bauleitplanung

Von Arno Bunzel und Gregor Jekel  
2006. Bd. 46. 240 S., 25,- Euro, ISBN 978-3-88118-421-2

#### \_\_ Expl. Transformation netzgebundener Infrastruktur

Strategien für Kommunen am Beispiel Wasser  
Hrsg. von Thomas Kluge und Jens Libbe  
2006. Bd. 45. 420 S., durchgängig vierfarbig, 19,- Euro  
ISBN 978-3-88118-411-3

#### \_\_ Expl. Funktionale Beschreibung von ÖPNV in Städten

Von Michael Lehmbruck u.a.  
2006. Bd. 44. 180 S., 24,- Euro, ISBN 978-3-88118-410-6

#### \_\_ Expl. Stadtmarketing – Status quo und Perspektiven

Hrsg. von Florian Birk, Busso Grabow und Beate Hollbach-Grömig  
2006. Bd. 42. 324 S., zahlreiche Abb., Tab., Übers., 32,- Euro, ISBN 978-3-88118-404-5

#### \_\_ Expl. Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance?

Von Hasso Brühl u.a.  
2006. Bd. 41. 336 S., 29,- Euro, ISBN 978-3-88118-392-5

### Difu-Impulse

#### \_\_ Expl. Mobilität, Gesundheit, Umweltschutz: Kommunalen Verkehr unter Handlungsdruck

Fachtagungs-Doku „Stadt der Zukunft: Kommunal mobil“  
Hrsg. von Tilman Bracher  
2007. Ca. 150 S., Schutzgebühr ca. 20,- Euro  
ISBN 978-3-88118-427-4 (in Vorbereitung)

### Difu-Materialien

#### \_\_ Expl. Kommunales E-Government 2006 – eine empirische Bestandsaufnahme

Von Busso Grabow und Christine Siegfried  
Bd. 6/2006. 176 S., Schutzgebühr 18,- Euro  
ISBN 978-3-88118-422-9

#### \_\_ Expl. EU-Aktivitäten deutscher Städte

Von Werner Heinz, Andrea Jonas, Vera Lorke, Klaus Mittag  
Bd. 5/2006. 186 S., Schutzgebühr 20,- Euro  
ISBN 978-3-88118-419-9

### Difu-Arbeitshilfen

#### \_\_ Expl. Umweltfreundlicher, attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV – ein Handbuch

Von Volker Eichmann u.a.  
(Im Auftrag des UBA, Fachbetreuer: M. Bölke)  
2006. 344 S., Schutzgebühr 32,- Euro  
ISBN 978-3-88118-395-6

### Sonderveröffentlichungen

#### \_\_ Expl. Brennpunkt Stadt

Lebens- und Wirtschaftsraum, gebaute Umwelt, politische Einheit  
Festschrift für Heinrich Mäding zum 65. Geburtstag  
Hrsg. vom Deutschen Institut für Urbanistik  
2006. 616 S., 48,- Euro, ISBN 978-3-88118-426-7

#### \_\_ Expl. Perspektive Flächenkreislaufwirtschaft

Band 1: Theoretische Grundlagen und Planspielkonzeption  
Deutsches Institut für Urbanistik im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR)  
Bearbeitet von Fabian Dosch, Thomas Preuß u.a.  
2006. 142 S., durchgängig vierfarbig, kostenlos  
ISBN 978-3-88118-435-9

### Difu-Papers

#### \_\_ Expl. Gender Mainstreaming in der Bauleitplanung

Von U. Bauer, S. Bock, U. Meyer, H. Wohltmann  
2007. Ca. 24 S., 5,- Euro (in Vorbereitung)

### Zeitschriften

#### \_\_ Expl. Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften

(DfK) Halbjahresschrift, Heft II/2006: „Wandel kommunaler Entscheidungsprozesse“  
136 S., Einzelpreis 20,- Euro, Jahresabo (2 Hefte) 35,- Euro,  
ISBN 978-3-88118-423-6, ISSN 1617-8203

#### \_\_ Expl. Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften

Heft I/2006: „Die gebaute Stadt – Stadtentwicklung und Städtebau im Bestand“  
124 S., ISBN 978-3-88118-417-5

#### \_\_ Expl. Informationen zur modernen Stadtgeschichte

(IMS) Halbjahresschrift, Heft 2/2006: „Stadt und Verkehr“  
136 S., Einzelpreis 10,- Euro, Jahresabo (2 Hefte) 16,- Euro