



# INFORMATIONEN

aus der Forschung des BBSR

Bundesinstitut für  
Bau-, Stadt- und  
Raumforschung  
im  
Bundesamt  
für Bauwesen und  
Raumordnung

## Internationale Finanz- und Wirtschaftskrise: Westdeutsche Regionen könnten besonders betroffen sein

Die Wirtschafts- und Finanzkrise hat Deutschland fest im Griff. So gehen derzeit fast alle Prognosen für 2009 von einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts von mehr als 4 % aus. Damit würde die deutsche Volkswirtschaft 2009 mehr als 100 Mrd. Euro an Wirtschaftskraft einbüßen. Die Prognosen über den Anstieg der Arbeitslosenzahlen gehen bis zu 750.000 Personen. Zwischen September 2008 und Februar 2009 hat sich die Anzahl der Arbeitslosen zwar „nur“ um rund 400.000 erhöht. Die Inanspruchnahme des Kurzarbeitergeldes verhinderte bisher einen stärkeren Anstieg. So nahm in der gleichen Zeit die Zahl der Kurzarbeiter von rund 50.000 auf 725.000 zu.

Für eine vorausschauende Raum- und Stadtentwicklungspolitik sind die regional unterschiedlichen Auswirkungen dieser Krise von Interesse. Dies kann kurzfristig für eine mögliche regionale Schwerpunktsetzung bei der Umsetzung der Konjunkturpakete I und II durch die Länder hilfreich sein. Aber auch die aus der aktuellen Krise möglicherweise entstehenden längerfristigen regionalen Strukturanpassungsprobleme und die Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte sind entscheidungsrelevant. Bestehende raumwirksame Instrumente der Politik könnten in naher Zukunft einer inhaltlichen sowie regionalen Neujustierung bedürfen.

Welche Regionen in Deutschland sind von der internationalen Finanz- und Wirtschaftskrise besonders betroffen? Mangels tragfähiger regionaler Konjunkturtheorien müssen begründete Plausibilitätsüberlegungen angestellt werden.

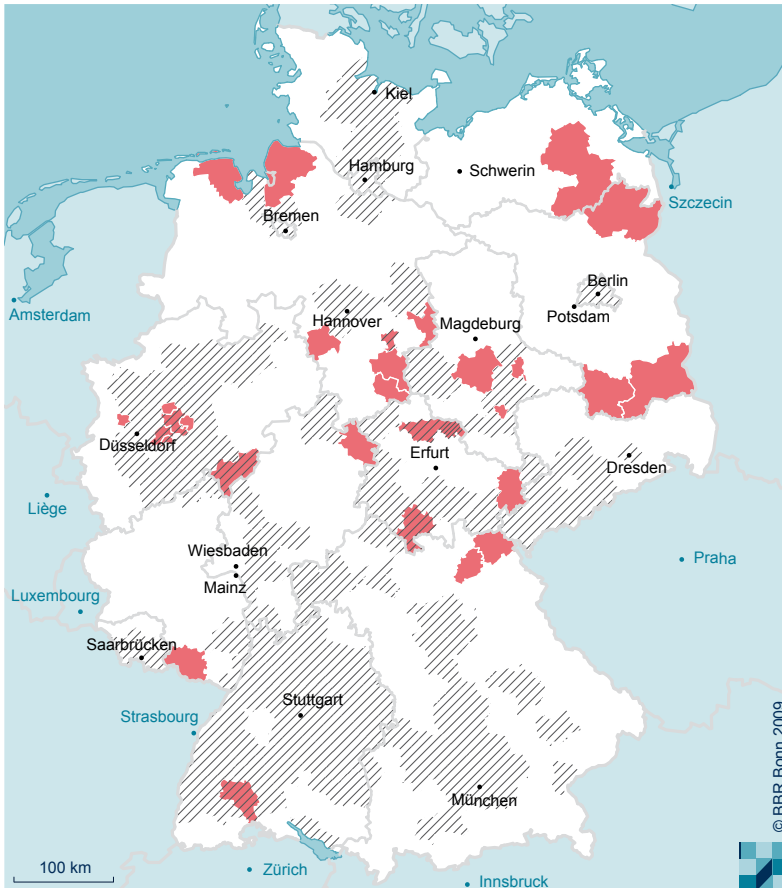
Zwei Fragen stehen hierbei im Mittelpunkt:

- Welche Regionen waren in der Vergangenheit von Konjunkturkrisen durch Beschäftigungsabbau immer überdurchschnittlich betroffen?
- Welche Regionen leiden besonders unter der aktuellen Wirtschaftskrise?

Im Zentrum der Analyse steht die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze. Regionale Analyseeinheit sind die Arbeitsmarktregionen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“. Die Analyse der Konjunkturanfälligkeit erfolgt getrennt nach West- und Ostdeutschland, da die konjunkturellen Effekte in den neuen Ländern immer noch stark von strukturellen Anpassungsprozessen überlagert werden. In Westdeutschland können die Konjunkturabschwünge in den Perioden 1980–1983, 1992–1998 und 2001–2005 deutlich erkannt werden. Als besonders konjunkturanfällig werden hier jene Regionen eingestuft, die sich in allen drei Konjunkturabschwungphasen im Vergleich zum gesamtträumlichen Durchschnitt schlechter entwickelt haben. Insgesamt schälen sich 19 besonders konjunkturabhängige Regionen heraus. In Ostdeutschland greift eine solche Vergangenheitsanalyse nicht. Um dennoch Aussagen treffen zu können, gelten diejenigen Regionen als beschäftigungssensibel, die sich im ostdeutschen Vergleich 1992–2005 unterdurchschnittlich entwickelt und auch in der Aufschwungphase 2005–2008 keine überdurchschnittliche Dynamik entfaltet haben. 10 Arbeitsmarktregionen erfüllen diese Kriterien.

### Inhalt:

- Internationale Finanz- und Wirtschaftskrise
- Multilokales Wohnen
- Neue Perspektiven für die Raumentwicklung in der Ostseeregion
- Neue Berichte aus der Bauforschungsförderung
- Steigende Verkehrskosten – bezahlbare Mobilität
- Regionale Standortanalysen per Mausclick
- Stadtbau West: Informationen aus der Programmbegeleitung
- Stadtentwicklungsfonds in Europa – Ideen zur Umsetzung der JESSICA-Initiative
- Vorankündigung: 3. Bundeskongress Nationale Stadtentwicklungspolitik
- *Neues aus der Forschung*



▨ Regionen mit erhöhter Branchenabhängigkeit

Der regionale Anteil der Beschäftigten in exportabhängigen Branchen an der Summe aller Beschäftigten in exportabhängigen Branchen in Deutschland liegt mehr als 50% über dem aus den Anteilen aller Regionen gebildeten Mittelwert (volkswirtschaftliche Dimension) **und/oder** der Anteil der Beschäftigten in exportabhängigen Branchen einer Region an allen Beschäftigten dieser Region liegt über 1/3 des entsprechenden Vergleichswertes für die alten bzw. neuen Länder (regionalwirtschaftliche Dimension).

■ Regionen mit erhöhter Konjunkturabhängigkeit

Der Beschäftigungsabbau verlief in allen Konjunktur(abschwung)phasen unterhalb des Mittelwertes der alten bzw. neuen Länder, abzüglich einer halben Standardabweichung.

Datenbasis: Laufende Raumbeobachtung des BBSR  
Geometrische Grundlage: Verwaltungsgrenzen des BKG, eigene Bearbeitung;  
Sachsen und Sachsen-Anhalt: Kreise 2008, übrige Länder: Arbeitsmarktregionen 2006

#### Kontakt:

Dr. Markus Eltges  
Michael Zarth  
Corinna Hamann  
Referat I 4  
Regionale Strukturpolitik  
und Städtebauförderung  
Tel.: 0228 99 – 401 23 38  
E-Mail:  
markus.eltges  
@bbr.bund.de  
michael.zarth  
@bbr.bund.de  
corinna.hamann  
@bbr.bund.de

Um die Regionen herauszustellen, die von der aktuellen Krise besonders betroffen sind, werden jene Branchen ins Blickfeld gerückt, die einer besonderen Exportabhängigkeit unterliegen. Dies sind Fahrzeugbau, Metallverarbeitung, Chemische Industrie, Maschinenbau und Elektrotechnik. Zusätzlich wird der Banken- und Versicherungssektor betrachtet, da dieser unmittelbar von der Finanzkrise berührt ist.

Es zeigt sich, dass vor allem viele westdeutsche Regionen durch die hohe Branchenkonzentration im Fahrzeug- und Maschi-

nenbau sowie die starke Konzentration auf Banken und Versicherungen von Beschäftigungsverlusten betroffen sein könnten (siehe Karte Regionen mit erhöhter Konjunktur- und Branchenabhängigkeit). Die neuen Länder sind im Gegensatz dazu tendenziell schwächer betroffen, da sie weniger in die internationale Arbeitsteilung eingebunden sind. Diese Einschätzung wird auch durch eine aktuelle Umfrage des Instituts für Wirtschaftsforschung Halle gestützt.

Allerdings lassen sich hinsichtlich der Arbeitslosenzahlen lassen sich derzeit noch keine signifikanten Unterschiede für die identifizierten konjunktur- und branchenabhängigen Regionen feststellen. Jedoch muss berücksichtigt werden, dass der konjunkturelle Abschwung noch jung ist und viele Unternehmen einbrechende Auftragsgänge bisher noch über Kurzarbeit ausgleichen. Daher gilt die Entwicklung der Kurzarbeit derzeit als aussagekräftiger Indikator, um das Ausmaß regionaler Betroffenheit von Krise aufzuzeigen. Während die ostdeutschen Regionen bisher keine signifikanten Unterschiede bei der Entwicklung der Kurzarbeit erkennen lassen, zeigt sich in den alten Bundesländern ein überdurchschnittlicher Anstieg der Kurzarbeit für die Regionen mit erhöhter Konjunktur- und Branchenabhängigkeit. Sofern die konjunkturelle Erholung auf sich warten lässt, steht zu befürchten, dass immer mehr Kurzarbeiter arbeitslos werden.

Abgesehen von der regionalen Betroffenheit dürfen die Auswirkungen der Finanzkrise auf die Städte nicht übersehen werden. Zwar werden bisher die Folgen z.B. durch die Konjunkturpakete I und II abgemildert. Auch die Steuerschätzer erwarten für 2009, dass die Kommunen „halbwegs glimpflich durch die schwere Rezession“ kommen werden. Doch gilt das für alle Kommunen? Und was kommt danach? Die Auswirkungen der Krise auf die Kommunalfinanzen dürften sich regional differenziert und zeitverzögert einstellen. Spätestens ab 2011 könnten die kommunalen Haushalte zusätzlich zu den Nachwirkungen der Krise auf die eigene Steuerbasis noch in den Sog der Konsolidierungsbemühungen von Bund und Ländern geraten.

Ausführliche Ergebnisse zu den struktur- und fiskalpolitischen Konsequenzen der Wirtschafts- und Finanzkrise werden demnächst in der Reihe BBSR-Berichte KOMPAKT veröffentlicht.

## Multilokales Wohnen

### Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2.2009

Multilokale Lebensformen hat es in den meisten Gesellschaften und zu fast allen historischen Zeiten gegeben. Vor dem geistigen Auge erscheinen Wanderarbeiter und fahrende Handwerksgehlen, Studentinnen und Studenten mit Zimmer bei den Eltern und am Studienort, Politiker mit Wohnungen im Wahlkreis und am Ort der parlamentarischen Tätigkeit, Arbeiter und Ingenieure auf Großbaustellen, Wochenendleben in der Laubenkolonie oder auf dem Dauercampingplatz und vieles mehr. Die damit verknüpften Probleme wurden von den multilokal Lebenden individuell gelöst oder von betroffenen Kommunen zu regeln versucht – etwa mittels Anmeldepflicht für Zweitwohnungen (in deutschen Großstädten sind durchschnittlich 3,3 % der angemeldeten wohnberechtigten Bevölkerung Nebenwohnsitzer) und seit einigen Jahren mit der Einführung der Zweitwohnsitzsteuer. Als wissenschaftliches Themenfeld wurden multilokales Wohnen und multilokale Haushalte bislang selten in den Blick genommen.

Das ändert sich derzeit, was sich u.a. an einer wachsenden Zahl wissenschaftlicher Publikationen in nahezu allen raumorientierten Fachdisziplinen ablesen lässt. Nicht die Tatsache der Multilokalität ist dabei das Neue, sondern offensichtlich ändert sich die Struktur des Phänomens. Die aktuell praktizierte Multilokalität scheint Rückschlüsse auf gesellschaftlichen Wandel, veränderte Raumnutzung wie Raumansprüche und damit auf neue Muster der gesellschaftlichen Raumproduktion zu ermöglichen. Auf jeden Fall sind neben den freiwillig oder gezwungenermaßen multilokal Lebenden nicht nur die Kommunen mit ihrer Infrastrukturplanung oder der Organisation bürgerschaftlicher Partizipation, sondern auch die raumorientierte Politik auf Bundes- und Länderebene, Wohnungs- und Verkehrsträger oder Investoren von dem Ausmaß und den Ausprägungen multilokaler Alltagspraxis betroffen – ohne dass sie bislang viel darüber wissen.

Noch gibt es wenig Ausformuliertes für ein Konzept der Multilokalität – wohl aber erste Forschungsergebnisse, die mit unterschiedlichem disziplinärem Vorwissen und in einem Spektrum verschiedener Fragestellungen multilokale Arrangements auf-

schlüsseln. Anlässlich einer international besetzten Arbeitstagung sind solche erste Ergebnisse ausgetauscht worden und haben trotz ihrer höchst unterschiedlichen Entstehungszusammenhänge unerwartete Übereinstimmungen und Zusammenhänge deutlich werden lassen.

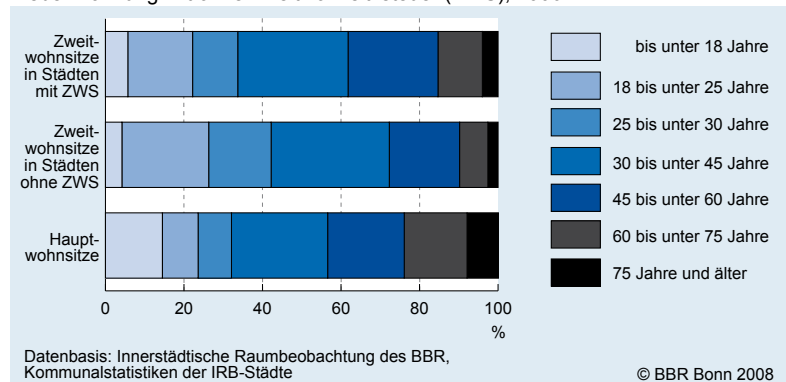
Dazu gehört ganz zentral, dass Multilokalität als eine Version von Mobilität verstanden werden kann, deren eigenständige soziale Praxis eine Kombination von Wohnen und Mobilität, von Sesshaftigkeit und Migration darstellt. Die konventionelle Praxis des Wohnens wird von Multilokalen mit den Chancen der Mobilität verbunden.

Die Beiträge im aktuellen IzR-Themenheft sind im Anschluss an die Tagung entstanden. Sie konzentrieren sich auf die Alltagspraxis des multilokalen Wohnens als einen Aspekt multilokalen In-der-Welt-Seins. Es geht somit um Wohnpraxis an mehreren Orten, um ein Sich-Behausen in unterschiedlichen räumlichen Kontexten.



Die Veröffentlichung ist zu beziehen beim Selbstverlag des BBSR Postfach 21 01 50 53156 Bonn Fax: 0228 99 – 401 22 92 E-Mail: selbstverlag@bbr.bund.de zum Preis von 12,00 Euro (zzgl. Versand)

Altersstruktur der Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung sowie am Ort der Nebenwohnung mit/ohne Zweitwohnsitzsteuer (ZWS), 2006



Aus Akteursperspektive geht es dabei weniger um ein dichotomisches Ortsdenken, sondern um die Entwicklung einer differenzierten und mehrere Orte einbeziehenden Behausungsstrategie. Zugleich wirken die Bürgerinnen und Bürger durch ihre Alltagspraxis an den räumlichen Konstellationen und räumlichen Organisationen spätmoderner Gesellschaften mit, die dann wiederum zu neuen Möglichkeiten, mehr Flexibilität und erweiterten Handlungsräumen beitragen (können).

#### Kontakt:

Dr. Gabriele Sturm  
Referat I 6  
Raum- und Stadtbeobachtung  
Tel.: 0228 99 – 401 13 60  
E-Mail:  
gabriele.sturm@bbr.bund.de



## Neue Perspektiven für die Raumentwicklung in der Ostseeregion

Ein Großteil der für die Entwicklung der Ostseeregion ausgearbeiteten Leitbilder und Strategien entspricht sowohl hinsichtlich der Inhalte als auch des Zeithorizontes nicht mehr aktuellen Erfordernissen. So hatte das bisherige Leitbild aus dem Jahre 1994 einen Zeithorizont bis 2010 und auch die darauf folgenden Aktionen und Programme zur Raumentwicklung sind nicht wesentlich darüber hinausgegangen. Abgesehen von möglichen Konsequenzen der aktuellen Finanz- und Wirtschaftskrise waren auch der demographische Wandel und der Klimawandel, die Herausforderungen der Wissensgesellschaft oder die Wirkungen der Globalisierung auf das Verhältnis von Stadt und Land nur wenig thematisiert. Deshalb forderte der Ostseerat im Jahre 2005 die Raumordnungsminister der Ostseestaaten auf, ein neues Konzept zur Raumentwicklung mit einem Zeithorizont bis etwa 2030 auszuarbeiten („VASAB Long-Term Perspective for Territorial Development of the Baltic Sea Region“). Die Arbeiten sollten auf Themen fokussiert werden, die in besonderem Maße staatenübergreifend bearbeitet werden müssen. Die Minister verständigten sich auf staatenübergreifende Städtetze und -kooperationen, Verbesserung der Verkehrserreichbarkeit und die Förderung einer maritimen Raumordnung.

### Innovationscluster, Städtetze, Stadt-Land-Zusammenarbeit

Obwohl gegenwärtig ebenfalls durch die Auswirkungen der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise betroffen, gehörte die Ostseeregion in den letzten Jahren zu den dynamischsten Wirtschaftsregionen Europas. Das stärkste Wirtschaftswachstum wurde im östlichen Ostseeraum, d.h. in den baltischen Staaten, Russland und Belarus erzielt. Dennoch gibt es weiterhin große Ost-West-Unterschiede in Wirtschaftskraft, Arbeitsproduktivität, Einkommen und Lebensbedingungen. Künftig kann die Ostseeregion von ihren ausgezeichneten Voraussetzungen zur Entwicklung der Wissensgesellschaft profitieren – z. B. vom hohen Anteil an Personal und Ausgaben für Forschung und Entwicklung, dem Vorhandensein einer Reihe global führender und einer Vielzahl leistungsfähiger, kleiner Unternehmen sowie von hochentwickelten Bildungssystemen. Die Siedlungsstruktur unterstützt dies durch das Vorhandensein eines Netzwerkes von

Metropolen und eines relativ dichten Netzes kleiner und mittlerer Städte.

Obwohl in den letzten Jahren großräumige bzw. zwischenstaatliche Disparitäten verringert wurden, bewirken sowohl wirtschaftliche als auch demographische Entwicklungen gegenwärtig eine Bevorzugung von Metropolen und eine Ausprägung von Unterschieden zwischen Stadt und Land. In diesem Kontext wurden auch die Leitbilder zur Raumentwicklung in Deutschland und die darin angeregten neuen Formen von Stadt-Land-Partnerschaften und großräumigen Verantwortungsgemeinschaften diskutiert. Im Rahmen der Erarbeitung der „Long-Term Perspective“ wurden dazu im Teilprojekt „East-West Window“ vor allem Untersuchungen in Russland durchgeführt. Dabei wurde deutlich, dass die aktuelle Wirtschaftsentwicklung vor allem Metropolen wie St. Petersburg oder Städten wie Nowgorod, Pskow und Kaliningrad bzw. deren Umland zugute kommt, während entferntere ländliche Regionen weiter zurückbleiben. Deshalb wurden im Projekt Vorschläge für die russische Regierung erarbeitet, die Stadt-Land-Zusammenarbeit durch Ausbau des rechtlichen und planerischen Rahmens sowie durch Modellprojekte zu fördern. Die Initiative ist inzwischen auf den gesamten Ostseeraum ausgedehnt worden. Über das im Programm der transnationalen Zusammenarbeit (Interreg IVB) genehmigte Projekt „New Bridges“ werden neue Ansätze für die Stadt-Land-Zusammenarbeit entwickelt und erprobt.

### Externe und interne Verkehrs-erreichbarkeit

Durch die Ostsee selbst, die Lage der Ostseeregion in Europa, große Entfernungen sowie zum Teil geringe Siedlungsdichte werden besondere Anforderungen an das Verkehrssystem und die -erreichbarkeit gestellt. Bei einem hohen Anteil von Luft- und Seeverkehr sind deshalb alle Verkehrsträger relativ gleichmäßig an der Bewältigung der Transportaufgaben beteiligt. Das Verkehrssystem ist nach wie vor durch nationale Grenzen fragmentiert. Zudem berücksichtigt es nur unzureichend Verbindungen zu Nachbarregionen im Süden und Osten und es ist zu stark am aktuellen Bedarf und zu wenig an Aspekten der Regionalentwicklung ausgerichtet. Hieraus resultierende Defizite betreffen z. B. die Schienenanbindung der bal-

Der **Ostseerat** ist das Gremium der Außenminister der Ostseestaaten. Beteiligt sind neben den EU-Staaten des Ostseeraumes auch Island, Norwegen und Russland sowie die Europäische Kommission. Weitere Staaten haben einen Beobachterstatus.

**VASAB** steht für „Vision and Strategies around the Baltic Sea“, der Name des ersten Leitbildes zur Raumentwicklung aus dem Jahr 1994, das zum Synonym für die Zusammenarbeit der für Raumordnung und -entwicklung zuständigen Minister der Ostseeanrainerstaaten wurde. Beteiligt sind die EU-Staaten Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen und Schweden sowie Belarus, Norwegen und Russland.

tischen Staaten an Mitteleuropa, Ost-West-Straßen- und Schienenverbindungen über baltische Häfen nach Belarus und Russland, Nord-Süd-Verbindungen von Skandinavien über Ostdeutschland und Polen in den Mittelmeerraum, Ost-West-Verbindungen im nördlichen Ostseeraum sowie die Verkehrsintegration der Region Kaliningrad. Lösungen sollen vor allem durch transnationale Interreg-Projekte erarbeitet werden, für deren Inhalte und Verantwortlichkeiten die VASAB-Aktionsagenda Vorschläge enthält. Daneben werden auch Vorschläge zur besseren Verbindung der Energienetze, Nutzung des Biomassepotenzials der Ostseeregion für erneuerbare Energien sowie zur besseren Versorgung ländlicher Regionen mit Breitbandanschlüssen unterbreitet.

### Maritime Raumordnung

Die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Ostsee als wichtigste gemeinsame Ressource und weltweit einzigartiges Meeresgebiet mit niedrigem Salzwassergehalt (Brackwasser) muss als wichtigste gemeinsame Herausforderung für alle Anrainerstaaten betrachtet werden. Die Schadstoffeinträge in die Ostsee haben zu ihrem weiterhin alarmierend hohen Verschmutzungsgrad beigetragen. Aufgrund der geringen Durchmischung mit Wasser aus dem Atlantik bzw. der Nordsee sind Verbesserungen selbst bei vollständigem Einstellen von Schadstoffeinträgen nur langfristig erreichbar. Hinzu kommt, dass die Ostsee vielfältigen, z. T. konkurrierenden Nutzungen unterliegt, beispielsweise für Transport, Fischerei und Tourismus, die eine maritime Raumordnung erfordern. Hierzu gibt es in den Anrainerstaaten bisher sehr unterschiedliche Verantwortlichkeiten, Leitvorstellungen, Inhalte und Methoden. In einigen Staaten gibt es noch keine Planungen. Ungeachtet dieser Schwierigkeiten streben die Staaten an, die Ostseeregion zu einer Modellregion für integrierte Meerespolitik zu entwickeln.

### Der weitere Prozess

Das politische Dokument und ein Aktionsplan sollen im Oktober 2009 auf einer Ministerkonferenz angenommen werden. Die Umsetzung des Aktionsplanes wird durch einige Umstände begünstigt. Beispielsweise sind neben den Staaten der Europäischen Union auch Norwegen, Belarus und Russland gleichberechtigt und -verantwortlich beteiligt. Für transnationale Raumentwicklungsprojekte stehen weiterhin Interreg-Programme im Ostseeraum zur Verfügung.

Die für Raumentwicklung verantwortlichen Ministerien sind in den Entscheidungs-gremien vertreten. Schließlich wurden Ergebnisse der Arbeiten an der „Long-Term Perspective“ auch in die Ostseestrategie der Europäischen Union und den entsprechenden Aktionsplan übernommen. Diese Strategie wird seit 2008 erarbeitet und soll Ende 2009 unter schwedischer Ratspräsidentschaft der Europäischen Union angenommen werden.

Die Ostseestrategie soll die wichtigsten Entwicklungsmaßnahmen für die Region sektorübergreifend bündeln und finanzieren helfen. Gegenwärtig sieht man etwa 15 prioritäre Themenfelder vor, wobei die Erhaltung und Verbesserung des Umweltzustandes der Ostsee sowie die Förderung der Wissensgesellschaft zu den vorrangigen Zielen gehören. Weitere Schwerpunkte sind die Zusammenarbeit im Energiebereich, die Förderung erneuerbarer Energien und der Energieeinsparung, die Verbesserung der externen und internen Verkehrsverbindungen, die Erhöhung der Sicherheit des Schiffsverkehrs sowie die Zusammenarbeit im Bereich der Risikovorsorge. Die Umsetzung der Aktionen soll vor allem mit Unterstützung internationaler Finanzinstitutionen und durch eine entsprechende Fokussierung der vorhandenen EU-Programme erfolgen. Die für Raumordnung und -entwicklung zuständigen Ministerien (VASAB) sind im Rahmen horizontaler Ziele vor allem bei der Entwicklung einer maritimen Raumordnung eingebunden. Zudem werden raumentwicklungs- und kohäsionspolitische Ziele Eingang in die Strategie finden.

### Zur Rolle des BBSR in der Ostseeoperation

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) berät das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Raumentwicklung in der Ostseeregion und wirkt in dessen Auftrag seit Mitte der 1990er Jahre in den Komitees für Raumentwicklung (VASAB) bzw. für die Programme der transnationalen Zusammenarbeit (Interreg) mit. Arbeitsschwerpunkte sind der Erfahrungsaustausch über Raumentwicklungspolitiken, die Erarbeitung von Leitvorstellungen zur Raumentwicklung in der Ostseeregion und entsprechende Umsetzungsprojekte, die Mitwirkung an der fachpolitischen Zusammenarbeit sowie die Erarbeitung von Stellungnahmen zu Politiken der EU.

Die **Politik der Nördlichen Dimension** wurde 1998 vom Europäischen Rat beschlossen und wurde später über spezielle Aktionspläne umgesetzt. Sie ist auf eine bessere Berücksichtigung spezifischer Bedingungen nordeuropäischer Regionen in der Politik der Europäischen Union gerichtet, z.B. die spezifischen klimatischen Bedingungen, große Entfernungen, Disparitäten in den Lebensbedingungen, spezifische Probleme des Transports, Wassermanagements u. a. An der Umsetzung der Politik nehmen die Mitglieder des Ostseerates teil.



### Kontakt:

Dr. Wilfried Görmar  
 Referat I 3  
 Europäische Raum- und  
 Stadtentwicklung  
 Tel.: 0228 99 – 401 23 28  
 E-Mail:  
 wilfried.goermar  
 @bbr.bund.de



#### Forscher:

TU Braunschweig  
IIKE Institut für Industrie-  
bau und konstruktives  
Entwerfen  
Prof. Carsten Roth  
Dipl.- Ing. Philipp Koch  
Dipl.- Ing. Daniel  
Rozynski

Die Langfassung des  
Forschungsberichts ist  
erhältlich über das

Informationszentrum  
Raum und Bau  
Nobelstraße 12  
70567 Stuttgart

irb@irb.fraunhofer.de  
www.irb.fraunhofer.de

#### Kontakt:

Guido Hagel  
Referat II 3  
Forschung im Bauwesen,  
Technisches Gebäude-  
management  
Tel.: 0228 99 – 401 14 82  
E-Mail:  
guido.hagel  
@bbr.bund.de

## Neue Berichte aus der Bauforschungsförderung

Auf der Grundlage von § 43 Wohnraumförderungsgesetz förderte der Bund Forschungen mit dem Ziel der Baukostensenkung und der Rationalisierung des Bauvorgangs unter Berücksichtigung des ökologischen Bauens und des gesunden Wohnens. Im Folgendem wird das kürzlich abgeschlossene Forschungsvorhaben **Vom industrialisierten Einfamilienhaus zum verdichteten Wohnungsbau (Forschungsbericht 2515)** vorgestellt.

### Neue urbane Wohnformen und Bauherrenkonstellationen

Wir erleben heute die Renaissance der Stadt. Die Zeit der Einfamilienhäuser am Stadtrand geht zu Ende. Viele Menschen möchten wieder in der Stadt leben. Diese neuen Stadtmenschen sind anspruchsvoll. Wer jedoch seinen Wohnraum individuell planen und gestalten möchte, steht vor einem großen Problem. In den verdichteten Stadtwohnlagen haben Nutzer meist nur geringen Einfluss auf die Konzeption ihres zukünftigen Wohnraumes. Da beim freistehenden Einfamilienhaus der Bauherr meist auch Nutzer ist, kann er hier seinen Wohnraum individuell gestalten. Daher schließen sich überzeugte Städter immer häufiger zu Baugemeinschaften zusammen, um ihre individuellen Wohnvorstellungen gemeinschaftlich zu realisieren. Diese Baugemeinschaften in der Stadt sind das zeitgemäße Pendant zum Einzelbauherrn auf dem Land.

### Neue mehrgeschossige Holzbauweisen

Parallel zu dieser gesellschaftlichen Entwicklung erhält der Holzbau mit bis zu fünf Geschossen endlich Einzug in den urbanen Raum. Der industrialisierte Einfamilienhausbau wird heute fast ausschließlich in vorgefertigter Holzbauweise realisiert. Der Großteil der Häuser ist individuell konfigurierbar. Darüber hinaus ist der Holzbau eine Bauweise, die aktuell über die modernsten Vorfertigungsmethoden verfügt. Die Gründe hierfür liegen vor allem in den vorteilhaften Materialeigenschaften des Baustoffs Holz. Dazu zählen etwa einfache Bearbeitbarkeit, gute statische Eigenschaften, geringe Wärmeleitfähigkeit, leichtes Transportgewicht.

Mit Einführung der Gebäudeklasse vier in der neuen Musterbauordnung aus dem Jahr 2002 und der Verabschiedung der Muster-Richtlinie M-HFH HolzR von 2004 sind die Rahmenbedingungen für den fünfgeschossigen Holzbau in Deutschland geschaffen worden. Dies bedeutet, dass der nachhaltige Baustoff Holz nicht weiter auf Gebäude geringer Höhe, also auf Einfamilien- und Doppelhäuser im suburbanen Bereich be-

schränkt bleiben muss, sondern auch eine mehrgeschossige Bauweise möglich wird. Die Bauherren können hierbei unter Vorgabe der individuellen Planungsansprüche die Vorteile der industriellen Fertigung in Bezug auf baukonstruktive Qualität, Kosten- und Terminalsicherheit nutzen.

### Vom industriellen Einfamilienhaus zum Mehrfamilienhaus

Vor diesem Hintergrund fokussiert sich die Forschungsarbeit ausschließlich auf den vorgefertigten mehrgeschossigen Holzbau. Eine ausführliche Dokumentation zu fünfgeschossigen Holzbauten in Deutschland, Österreich und der Schweiz bildet den gegenwärtigen Stand der Entwicklung ab. Die Arbeit versucht, den Bedarf an individuellen, zeitgemäßen Wohnangeboten in der Stadt und die neuen großen Potenziale des mehrgeschossigen Holzbaus miteinander zu verknüpfen und daraus eine neue Konzeption für städtisches Wohnen zu entwickeln: Den fünfgeschossigen Holzbau für die Stadt oder kurz das „Urbane Fertighaus“.

Die Arbeit legt die Grundlagen für das „Urbane Fertighaus“. Das daran angeschlossene Verbundforschungsvorhaben „fertighaus-city5+“ im Rahmen der **Forschungsinitiative Zukunft Bau** entwickelt disziplinübergreifend praxisnahe Modelle für die bauliche Umsetzung.



Quelle: TU Braunschweig, IIKE Institut für Industrie-  
bau und konstruktives Entwerfen

## Steigende Verkehrskosten – bezahlbare Mobilität

Der gegenwärtig im Rahmen der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise gefallene Ölpreis wirkt vordergründig beruhigend. Er sollte aber nicht über die Brisanz einer absehbaren Angebotslücke der fossilen Kraftstoffe mit dann wieder stark steigenden Preisen hinweg täuschen. Der Anstieg des Ölpreises im ersten Halbjahr 2008 aber auch die Tarifierhöhungen im ÖPNV bzw. bei der Bahn haben Fragen nach den Mobilitätschancen für alle aufgeworfen. Das initiierte 2008 deshalb das Ressortforschungsprojekt „Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der Aspekte der postfossilen Mobilität“. Ziel war es, den Handlungsbedarf für stadt- und verkehrspolitische Handlungsprioritäten zur Sicherung einer bezahlbaren Mobilität aufzuzeigen.

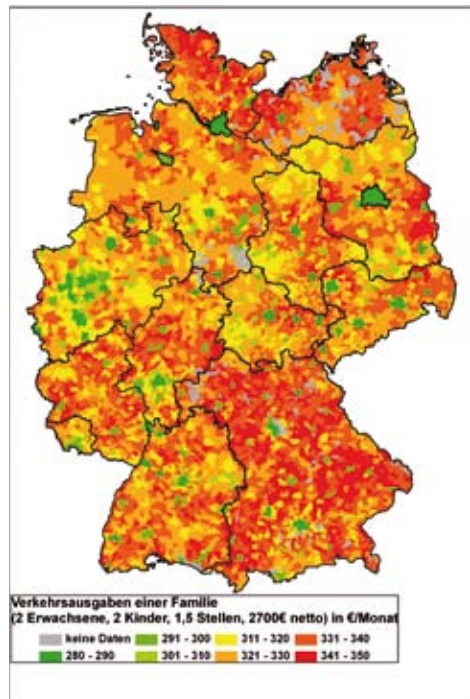
### Räumliche Betroffenheit

Trotz der hohen Bedeutung wird das Thema Verkehrskosten in der öffentlichen Diskussion bei vielen Standortentscheidungen von Haushalten und Unternehmen bislang ausgeblendet. Im Diskurs über Mobilität und soziale Exklusion verdeutlichen „Betroffenheitsräume“ bzw. geminderte Teilhabechancen durch hohe Verkehrskosten die besondere Verantwortung einer integrierten Raum- und Verkehrsentwicklung.

Beispielhaft wird die Betroffenheit eines Haushaltes (hier: Familie mit zwei Kindern) infolge steigender Kraftstoffpreise kartografisch dargestellt. Sie ergibt sich aus seinen Mobilitätsanforderungen und seiner Einkommensstruktur einerseits und seiner Autoabhängigkeit andererseits. Demnach muss die Haushaltscharakterisierung mit der regionalen Lage verschnitten werden. Um Aussagen über die Betroffenheit verschiedener Regionen ableiten zu können, ist es notwendig, Berechnungen anzustellen, wie hoch die monatlichen Verkehrsausgaben eines Haushaltstyps in verschiedenen Regionen sind. Bildlich gesprochen wird in dieser Vorstudie die Beispielfamilie in jeder Gemeinde verortet und ihre dort zu erwartenden Verkehrsausgaben berechnet.

### Chancen steigender Verkehrskosten ...

Steigende Verkehrskosten sind jedoch nicht das Problem, sondern ein Beitrag zur Ablösung von der fossilen Energieabhängigkeit. Die Chance steigender Verkehrskosten liegt im Anstoßen von Anpassungsprozessen und



Umstrukturierungen in Richtung Energiesparsamkeit, Effizienzsteigerung und Gestaltung eines sanften Übergangs zur postfossilen Mobilität. Die Konsequenzen müssen heute bedacht werden. Effizienzstrategien sind zwar ein wichtiger Baustein, doch strukturelle und mentale Änderungen werden es auch geben müssen.

Von zentraler Bedeutung für die Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen ist die Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen auch ohne Auto. Die Konzepte einer nahräumlich nutzungsgemischten baulich-räumlichen Angebotsvielfalt sind ein wichtiges Angebot und ein erster Schritt für Erreichbarkeit mit weniger Verkehrsaufwand.

### ... damit Mobilität bezahlbar bleibt

Mobilität ist in ihrer Dialektik von Nähe und Ferne als Befreiung wie auch Zwang zu diskutieren. Eine neue Balance in den Raumstrukturen sowie die Umrüstung der Stadtregion hin zu einer öko-urbanen Lebenswelt mit hoher Aufenthaltsqualität und einer finanzierbaren Mobilitätsvielfalt „vor Ort“ – dies gilt es zu finden und zu fördern mit mehr erneuerbaren Energien und Mobilitäts- und Energiedienstleistungen. Damit Mobilität bezahlbar bleibt.

### Auftragnehmer:

Technische Universität  
Hamburg-Harburg  
Institut für Verkehrsplanung und Logistik  
Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz (Leitung)  
Dipl.-Geograph Sven Altenburg  
Dipl.-Geograph Christof Hertel  
Dipl.-Ing. Max Bohnet

Die BBSR-Online-Publikation Nr. 06/2009 finden Sie unter:

[www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)  
> Veröffentlichungen  
> BBSR-Online-Publikation

### Veranstaltungshinweis:

Steigende Verkehrskosten – bezahlbare Mobilität. Veränderungen im Raum-Zeit-Verhalten und der Raumstrukturen  
22. Juni 2009  
Frankfurt a.M.

Nähere Hinweise finden Sie unter:  
[www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)  
> Aktuell  
> Veranstaltungen

### Kontakt:

Gerd Würdemann  
Referat I 5  
Verkehr und Umwelt  
Tel.: 0228 99 – 401 23 02  
E-Mail:  
[gerd.wuerdemann@bbr.bund.de](mailto:gerd.wuerdemann@bbr.bund.de)



www.raumbeobachtung.de



www.gdi-de.org  
www.ec-gis.org/inspire

## Regionale Standortanalysen per Mausklick

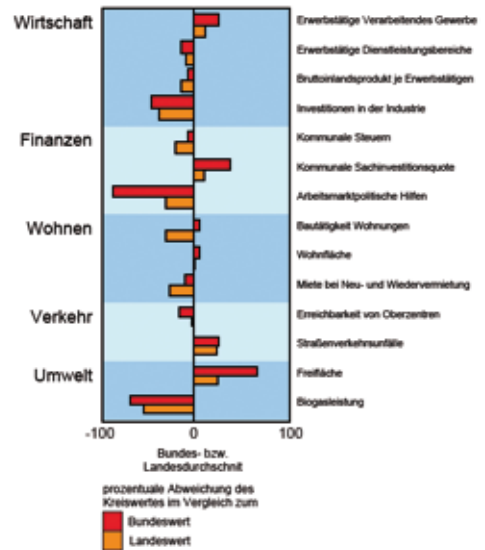
### Neue interaktive Anwendungen im Internetportal Raumbeobachtung.de

Mit dem Internetauftritt Raumbeobachtung.de bietet das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) seit etwa zwei Jahren ein umfassendes Informationsportal mit Karten, Grafiken und Tabellen zu den regionalen Lebensbedingungen in Deutschland. Das Portal wurde nun um neue interaktive Anwendungen erweitert, um politischen Entscheidungsträgern, Journalisten, Lehrern, Planern und interessierten Bürgern anschaulich aufbereitete und schnell zugängliche Informationen zur Verfügung zu stellen, zum Beispiel für regionale Standortvergleiche.

Mit einem neuen interaktiven Kartenmodul können Nutzer thematische Deutschlandkarten für alle Gemeinden, Stadt- und Landkreise oder Regionen erstellen. 100 Indikatoren zu sozioökonomischen Schlüsselthemen wie Arbeitsmarkt, Wirtschaft und Finanzen, Bildung und Ausbildung, Bauen und Wohnen sowie Umwelt und Verkehr lassen sich kartografisch darstellen. Grundlage für die Berechnung der Indikatoren sind Daten der amtlichen Statistik des Bundes und der Länder sowie anderer Forschungs- und Bundeseinrichtungen. Das Modul enthält zudem Karten von in der Raumbeobachtung verwendeten Raumabgrenzungen und Raumtypisierungen. Als zusätzliche Informationsebenen können Städte, Bundesautobahnen, Schienenfernverkehrswege, Internationale Flughäfen, Gewässernetze und zentrale Orte hinzugeladen werden.

#### Kontakt:

Markus Burgdorf  
Helmut Janich  
Referat I 6  
Stadt- und Raumbeobachtung  
Tel.: 0228 99 – 401 22 28  
401 22 58  
E-Mail:  
markus.burgdorf@bbr.bund.de  
helmut.janich@bbr.bund.de



Mit den interaktiven Regionalprofilen können sich Nutzer Indikatoren für einen Stadt- oder Landkreis ihrer Wahl zusammenstellen. Ein Diagramm veranschaulicht, inwieweit die Werte für bis zu 30 Indikatoren vom jeweiligen Landesdurchschnitt und dem Bundesdurchschnitt abweichen. Die Nutzer können dabei entweder auf eine vom BBSR vorgeschlagene Auswahl zurückgreifen oder selbst Indikatoren auswählen, um ein Regionalprofil zu erstellen. Die Indikatorwerte werden auch als Tabelle ausgegeben, die zudem die Berechnungs- und Datengrundlagen für die Indikatoren enthält. Mit der bereits im November 2008 freigeschalteten, interaktiven Anwendung „Gender-Index“ können anhand ausgewählter Indikatoren Unterschiede in den regionalen Lebensbedingungen von Frauen und Männern in Deutschland analysiert und grafisch dargestellt werden.

Alle kartografisch darstellbaren Informationsebenen sind unter Berücksichtigung der politischen Anforderungen an die Bereitstellung von Geoinformationen (EU-Richtlinie INSPIRE bzw. Geodatenzugangsgesetz) umgesetzt. Sie können somit über die interaktiven Anwendungen von Raumbeobachtung.de hinaus auch mittels standardisierter Schnittstellen in Geoinformationssystemen genutzt werden. Mit diesem Angebot leistet das BBSR einen Beitrag zum Aufbau einer Geodateninfrastruktur in Deutschland (GDI-DE).



## Stadtumbau West – Informationen aus der Programmbegleitung



Stadtumbau West startete 2004 als Regelprogramm der Städtebauförderung. Zu diesem Zeitpunkt erprobten bereits 16 Pilotstädte in einem ExWoSt-Forschungsfeld den Stadtumbau. Bisher wurden rund 300 Kommunen im Bund-Länder-Programm Stadtumbau West aufgenommen. Nach nun fünf Jahren Laufzeit gibt es erste Bestandsaufnahmen. Die Bundestransferstelle Stadtumbau West, welche im Auftrag des BBSR durch die FORUM GmbH aus Oldenburg besetzt ist, hat 2008 ihre Vernetzungs- und Dokumentationsarbeit begonnen. Sie hat bereits zwei Transferveranstaltungen zum Erfahrungsaustausch der Programmkommunen durchgeführt. Die erste Transferwerkstatt fand 2008 in der Bremer Großwohnsiedlung Lüssum-Bockhorn zum Thema „Mitwirkung im Stadtumbau“ statt, im Februar 2009 folgte in der bayerischen Stadt Hof die zweite Transferwerkstatt zum Thema „Stadtumbau in Klein- und Mittelstädten“. Das Internetangebot auf [www.stadtumbauwest.de](http://www.stadtumbauwest.de) wurde um Länderprogramminformationen und Stadtumbaubeispiele aus Programmkommunen erweitert. Darüber hinaus wurden erste thematische Programmschwerpunkte im Internet ausgewertet und dokumentiert.

Im Herbst 2008 wurden ein Jahr nach der Praxisphase im ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West die 16 Pilotstädte erneut befristet. Diese Fortschrittsuntersuchung durch das Büro PLANUNGSGRUPPE STADTBÜRO in Kooperation mit dem Büro StadtRaum-Konzept, beide aus Dortmund, zeigt, dass der Stadtumbau und seine Handlungsprinzipien fortgeführt werden. Die Mehrzahl der 16 Pilotkommunen legt neue Stadtumbauegebiete fest und vollzieht den Einstieg in die Regelförderung Stadtumbau West – ein Beleg für die positiven Erfahrungen mit den ExWoSt-Impulsprojekten und den dahinter stehenden Stadtumbaustrategien. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen zudem in neue Sanierungs- und Erneuerungsgebiete ein und finden somit einen breiten Eingang in die Stadtentwicklungspraxis.

Eine im November 2008 durch das Büro Weeber+Partner, Berlin, gestartete schriftliche Befragung der Programmkommunen im Stadtumbau West wurde im Januar 2009 mit einer sehr guten Rücklaufquote abgeschlossen. Die Erfassung und datentechnische Auswertung der Fragebögen läuft der-

zeit. Das Spektrum der Fragen erstreckte sich auf die Ermittlung der Handlungs- und Themenfelder sowie die konkreten Maßnahmen des Stadtumbaus. Es wurde abgefragt, wie der Stand der Umsetzung ist und welche Instrumente und Organisationsformen dazu genutzt wurden. Dabei interessierten Erfolge und übertragbare Praxisbeispiele ebenso wie die noch zu lösenden Probleme. Die ersten Ergebnisse der Befragung liegen Mitte 2009 vor und dienen unter anderem als empirische Datenbasis für eine Zwischenbilanz im Rahmen eines Stadtumbau West-Kongresses.

Der Stadtumbau West-Kongress findet am 2. Juni 2009 in Dortmund statt. Das Veranstaltungsprogramm sieht vor, erste Auswertungen zur kommunalen Befragung zu präsentieren und gleichzeitig Praxiseinblicke zu gewähren. Diese Berichte bieten die Basis für Einschätzungen aus Sicht des Bundes, des Landes Nordrhein-Westfalen sowie der Gastgeberstadt Dortmund. Zum Abschluss diskutieren Bundes-, Landes- und Kommunalvertreter sowie Vertreter der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft die ersten Erkenntnisse aus der fünfjährigen Startphase des Regelprogramms Stadtumbau West.

### Kontakt:

Evi Goderbauer  
Referat I 2  
Stadtentwicklung  
Tel.: 0228 99 – 401 23 29  
E-Mail:  
[evi.goderbauer@bbr.bund.de](mailto:evi.goderbauer@bbr.bund.de)



Weitere Informationen zur Veranstaltung und zur Anmeldung sowie zu den Aktivitäten „Transferstelle“, „Fortschrittsuntersuchung“ und „Kommunalbefragung“ können der Internetseite [www.stadtumbauwest.de](http://www.stadtumbauwest.de) entnommen werden.



Die gesamte Studie inklusive der Schlussfolgerungen und Empfehlungen sowie der jüngsten rechtlichen Klärungen zu Umsetzungsfragen von JESSICA ist als BBSR Online-Publikation Nr. 02/2009 veröffentlicht worden:

- > [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)
- > Veröffentlichungen
- > BBSR-Online-Publikation

## Stadtentwicklungsfonds in Europa – Ideen zur Umsetzung der JESSICA-Initiative

Die Europäische Union hat für die Förderperiode 2007–2013 bei den Strukturfonds die Möglichkeit geschaffen, Zuschüsse im Rahmen von Stadtentwicklungsfonds in Kredite, Garantien, Mezzanine-Kapital etc. umzuwandeln. So soll ein zusätzliches Instrumentarium entstehen, das langfristige und nachhaltig wirkende Investitionen in die Stadtentwicklung unterstützt (JESSICA-Initiative: Joint European Support of Sustainable Investments in City Areas). Konkrete Aussagen zur Umsetzung dieser Option in die Praxis hat die Europäische Kommission bislang kaum gemacht. In Deutschland gibt es in den meisten anderen Mitgliedstaaten nur sehr wenige Erfahrungen mit der Gründung und dem Einsatz von Fonds in der Stadtentwicklung.

Bei ihrem informellen Treffen im 2007 in Leipzig hatten die für Stadt- und Raumentwicklung zuständigen Minister deshalb die Bildung einer Arbeitsgruppe beschlossen, die sich aus interessierten Mitgliedstaaten, der Kommission und der Europäischen Investitionsbank (EIB) zusammensetzte. Ziel war die Weiterentwicklung der JESSICA-Initiative. Unter deutscher Leitung und enger Einbindung des BBSR ist in der Arbeitsgruppe ein Bericht entstanden, der erstmals detailliert städtebauliche und finanzielle Aspekte von Stadtentwicklungsprojekten beleuchtet, die in ihrer Ausrichtung der JESSICA-Philosophie sehr nahe kommen. Der Bericht wurde auf dem informellen Treffen der Städtebauminister im November 2008 in Marseille vorgelegt angenommen. Die Mitgliedstaaten sind dabei den Einschätzungen und Empfehlungen des Berichts gefolgt und sehen in JESSICA-Instrumenten eine wichtige zusätzliche Option, Investitionen in eine nachhaltige Stadtentwicklung besser als bisher zu unterstützen.

### Fünf Fallstudien zeigen Anwendungsbereiche für JESSICA-Instrumente

Im Rahmen der Untersuchung wurden fünf Stadtentwicklungsprojekte in ausgewählten Mitgliedstaaten dokumentiert und mit Blick auf ihre Finanzierungsstruktur detailliert analysiert. Die Projekte beinhalten verschiedene Elemente, die im Zuge der JESSICA-Initiative empfohlen werden, und geben wichtige Hinweise für die Umsetzung von JESSICA in den Mitgliedstaaten.

#### „Evolution“ Newcastle-under-Lyme

Das Projekt „Evolution“ ist ein Element einer gewerblichen Entwicklung auf einer ehemaligen Bergbaubrache. Auf ca. 1,5 ha Grundfläche wurden 17 gewerbliche Nutzungseinheiten für kleine und mittlere Unternehmen realisiert, die an Unternehmen vermietet oder verkauft werden sollen. Durch das Angebot sollen gezielt kleine und mittlere Unternehmen gefördert und damit die wirtschaftliche Entwicklung der vom Strukturwandel betroffenen Stadt unterstützt werden.

Das Projekt wurde durch das Unternehmen Priority Sites Ltd. realisiert, das die Flächen kaufte, die Bauten realisierte und diese nun vermarktet. Priority Sites Ltd. ist ein gemeinsames Unternehmen der englischen Stadterneuerungsagentur English Partnerships und der Royal Bank of Scotland. Das Beispiel demonstriert die Einsatzmöglichkeiten öffentlich-privater Entwicklungsgesellschaften.

#### „Foncière Camus“, Sarcelles

Im Projekt „Foncière Camus“ wurde ein leerstehendes Wohnheim in einer Großsiedlung im Umland von Paris abgerissen und durch ein Bürogebäude mit ca. 5.900 m<sup>2</sup> Geschossfläche für Büros, Einzelhandel und Gastronomie ersetzt. Das neue Bürogebäude ermöglichte die Ansiedlung von Unternehmen in dem bisher monostrukturierten Stadtteil und unterstützte die Stadterneuerung in der Großsiedlung.

Das Projekt wurde durch eine Projektgesellschaft realisiert, an der private Investoren aus dem Stadtteil und die Staatsbank Caisse des Dépôts beteiligt sind. Darüber hinaus wurden Zuschüsse und verbilligte Stadterneuerungsdarlehen eingesetzt. In dem Beispiel wurden verschiedene Elemente der JESSICA-Initiative gleichzeitig eingesetzt. Daher ließ sich hier insbesondere das Zusammenspiel von Zuschüssen und verschiedenen revolvingierenden Finanzierungsinstrumenten untersuchen.

#### „Westhafen“, Frankfurt

Im Frankfurter „Westhafen“ wurde in innenstadtnaher Lage eine ehemalige städtische Hafenfläche mit einer Größe von ca. 17 ha umgenutzt. Auf der Fläche entstanden Büro- und Wohngebäude sowie verschiedene Infrastruktureinrichtungen. Leitend für die Durchführung des Projekts ist ein komplexer

vertraglicher Rahmen, der die Wirkungen einer gemeinsamen Entwicklungsgesellschaft nachbildet. Der Verkauf der Flächen an ein privates Konsortium wurde mit vertraglichen Regelungen verbunden, die eine Beteiligung der Stadt an der Projektentwicklung sicherstellte. Gleichzeitig partizipierte die Stadt am wirtschaftlichen Ergebnis der Grundstücksentwicklung. Das Beispiel verdeutlicht die Möglichkeiten einer vertraglichen Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteuren.

*„Parque das Nações“, Lissabon*

Im Zusammenhang mit der Weltausstellung 1998 wurde eine ehemalige Industriefläche mit einer Größe von ca. 430 ha umgenutzt. Nach der Weltausstellung wurden verschiedene Gebäude umgenutzt. Die übrigen Gebiete wurden als neuer Stadtteil entwickelt und die Grundstücke an private Investoren verkauft. Die Vorbereitung und Umsetzung der Weltausstellung sowie die anschließende Entwicklung der Flächen als Stadtteil wurden durch die staatliche Gesellschaft ParqueExpo '98 SA realisiert. Dabei kamen Zuschüsse sowie verbilligte Darlehen zum Einsatz. Das ausschließlich öffentlich finanzierte Bei-

spiel zeigt die Anwendungsmöglichkeiten einer revolvierenden Finanzierung bei der Entwicklung eines neuen Stadtteils.

*„Monteluçe“, Perugia – Stadtentwicklungsfonds Umbrien*

In Perugia wurde ein ehemaliges Krankenhaus in der Nähe der Innenstadt neu entwickelt. In dem Gebiet mit einer Größe von ca. 6 ha wurden die bestehenden Gebäude abgerissen und neue Wohn- und Bürogebäude sowie verschiedene Infrastruktureinrichtungen neu errichtet und vermarktet.

Die Region und die Universität als Grundstückseigentümer legten die Grundstücke in einen geschlossenen Immobilienfonds ein. Nach dem Verkauf der Anteile an Finanzinvestoren blieb der Region und der Universität ein Mitspracherecht bei der Entwicklung. Darüber hinaus wurden sie an außerplanmäßigen Gewinnen aus der Projektentwicklung beteiligt. Das Beispiel zeigt Möglichkeiten, private Finanzinvestoren an Stadtentwicklungsprojekten zu beteiligen. Gleichzeitig bot das Modell die Chance, auch nach einem Verkauf öffentlicher Grundstücke weiterhin Einfluss auf die Projektentwicklung zu behalten.

#### Kontakt:

Dr. Peter Jakobowski  
Referat I 5  
Verkehr und Umwelt  
Tel.: 0228 99 – 401 22 43  
E-Mail:  
peter.jakubowski  
@bbr.bund.de

## Vorankündigung:

### 3. Bundeskongress Nationale Stadtentwicklungspolitik

25. Juni 2009, Essen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) lädt gemeinsam mit der Bauministerkonferenz der Länder, dem Deutschen Städtetag und dem Deutschen Städte- und Gemeindebund zum 3. Bundeskongress Nationale Stadtentwicklungspolitik am 25. Juni 2009 ein. In der Zechen Zollverein in Essen sollen Akteure und Interessierte aus Politik, Verwaltung, planenden Berufen, Wirtschaft, Wissenschaft sowie vor Ort engagierte Gruppen zu einem lebendigen Dialog zusammenkommen. Nach den Bundeskongressen in Berlin 2007 und in München 2008 wird nun erneut über die Nationale Stadtentwicklungspolitik diskutiert und Aktuelles präsentiert. In verschiedenen Foren zu städtischen Themen wird die Gelegenheit zu einem aktiven Austausch bestehen. Am Vorabend wird die Verleihung

des Nationalen Preises für integrierte Stadtentwicklung und Baukultur „Stadt bauen. Stadt leben.“ stattfinden. Zudem ist für den 24.06.2009 eine vom BBSR vorbereitete, sog. Projektkonferenz mit allen Projekten/Projektträgern der Nationalen Stadtentwicklungspolitik geplant, um eine Plattform für den fachlichen Austausch auch mit den Initiativen vor Ort anzubieten.

Wir bitten Sie, sich den Termin schon einmal vorzumerken. Der Kongress wird am 25. Juni 2009 um 10 Uhr beginnen, das fachliche Programm wird um ca. 19 Uhr beendet sein. Die Teilnahme an der Veranstaltung ist kostenlos.

Online-Anmeldung unter:

[www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de](http://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de)



NATIONALE  
STADT  
ENTWICKLUNGSPOLITIK

**Herausgeber, Herstellung und Selbstverlag**

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung  
 im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung  
 Deichmanns Aue 31 - 37, 53179 Bonn  
 Telefon: 0 228 99 - 4 01 - 0  
 Telefax: 0 228 99 - 4 01 - 22 66  
 Web: www.bbr.bund.de

Selbstverlag des BBSR, Postfach 21 01 50, 53156 Bonn

**G 7718 F**

**Verantwortlich**

Hans-Peter Gatzweiler, Robert Kaltenbrunner

**Redaktionelle Bearbeitung**

Gabriele Bockshecker

**Druck**

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

Die Informationen aus der Forschung des BBSR erscheinen  
 in unregelmäßiger Folge sechsmal im Jahr.  
 Interessenten erhalten sie kostenlos.

Frei zum Nachdruck. Belegexemplare erbeten.

Zitierweise:

Informationen aus der Forschung des BBSR 2/2009 – April

ISSN 1434 – 9590



## Neues aus der Forschung – [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

Neue *Internetbeiträge aus der Forschung* finden Sie auf der Internetseite des BBSR [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de) unter **Aktuell/Internetbeiträge**.

I. Neue Projekte in der Rubrik **Forschungsprogramme**:

**Allgemeine Ressortforschung / Raumordnung**

- Standardvorgaben der infrastrukturellen Daseinsvorsorge

**Allgemeine Ressortforschung / Stadtentwicklung**

- Der Beitrag des Bundes zur nachhaltigen Stadtentwicklung

**Aufbau Ost / Regionale Entwicklung**

- Neue Bundesländer als Reiseziel ausländischer Gäste

**ExWoSt / Initiativen**

- Wettbewerb „Genossenschaftliches Wohnen“ (Wanderausstellung)

**FOPS**

- Abschätzung der Bewertung der Verkehrs- und Kostenfolgen von Bebauungs- und Flächennutzungsplänen insbesondere für die kommunale Siedlungsplanung unter besonderer Berücksichtigung des ÖPNV

**Zukunft Bau**

- Beurteilung energetischer Anforderungen an Nichtwohngebäude in Zusammenhang mit der Fortschreibung der EnEV
- Benchmarks für die Energieeffizienz von Nichtwohngebäuden – Referenzwerte für Energieausweise
- Entwicklung eines Normteils zur DIN V 18599 für Wohngebäude und Beurteilung energetischer Anforderungen an Wohngebäude in Zusammenhang mit der Fortschreibung der EnEV

II. Neue Themen in der Rubrik **Forschen und Beraten**:

**Raumordnung / Raumentwicklung in Deutschland**

- Gender Mainstreaming

III. Neue *Interaktive Karten und Regionalprofile* in der Rubrik **Raumbeobachtung.de**.

IV. Downloads zu aktuell erschienenen *Publikationen* finden Sie in der Rubrik **Aktuell** unter **Veröffentlichungen**.

V. Alle *Veranstaltungen* finden Sie in der Rubrik **Aktuell** unter **Veranstaltungen**.

**Kontakt:**

Dr. Karin Veith  
 Referat SWD  
 Stab Wissenschaftliche  
 Dienste  
 Tel.: 0228 99 – 401 22 97  
 E-Mail:  
 karin.veith  
 @bbr.bund.de