



TERMINE

#03/2015

13. Oktober 2015 | Berlin

Gemeinsam. Neu. Gewohnt. | Zentrale Veranstaltung zur Aktionswoche der „Anlaufstellen für ältere Menschen“

29. Oktober 2015 | Berlin

Sozial und erfolgreich in die wohnungswirtschaftliche Zukunft
15. Genossenschaftskongress der BBA

11.-13. November 2015 | Berlin

Co-act for Habitat. Towards Implementation | Gipfel des IFHP – Internationaler Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung



Berlin Ostkreuz | © DV, Heike Magas

Lärmschutz versus Neubau?

AG „Aktive Liegenschaftspolitik“ erörtert Möglichkeiten der Innenentwicklung

Von Dr. Josef Meyer, Vizepräsident des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.

Verfügbares Bauland und die Schaffung von Baurecht sind zentrale Bausteine für bezahlbaren Wohnraum. Entscheidend ist allerdings die Frage, wo und wie Bauland in Städten mit angespannten Wohnungsmärkten aktiviert werden kann. Vorrangig werden Potenziale in „Innenlage“ erschlossen. Die neuen Wohnflächen entstehen so an integrierten Standorten. Gleichzeitig wird damit zur Reduzierung des Flächenverbrauchs beigetragen. Wesentliche Handlungsfelder sind die Aktivierung von Brachflächen, die Schließung von Baulücken sowie die Nachverdichtung. Dennoch bestehen erhebliche Hemmnisse

für die Innenentwicklung. Unter anderem sind dies die hohen gesetzlichen Lärmschutzanforderungen. Wie können die Kommunen diese erfüllen, damit die Anwohner einen bestmöglichen Schutz erfahren und gleichzeitig die Versorgung mit neuem Wohnraum gewährleistet werden kann? Damit hat sich die Arbeitsgruppe „Aktive Liegenschaftspolitik“ im Rahmen des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen in ihrer letzten Sitzung am 1. September 2015 beschäftigt.

Nutzungstrennung zwischen Wohnen und Arbeiten

Eine ruhige Wohnlage ist ein wesentliches Merkmal attraktiver Stadtteile. Angesichts von Verkehr und Gewerbe sind die Bewohner in Ballungszentren allerdings oft einem hohen Ge-

räuschpegel ausgesetzt, weshalb der Lärmschutz wesentlich zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse beiträgt. Das aktuell gültige, relativ starre Regelungssystem ist von einer Nutzungstrennung zwischen Wohnsiedlungen und Arbeitsbereichen geprägt. Innenentwicklungsvorhaben in Wachstumsregionen müssen sich auf Ausnahme- und Befreiungstatbestände stützen und stehen so unter permanentem Rechtfertigungsdruck. Gleichzeitig sind viele Betriebe durch den wirtschaftsstrukturellen und technologischen Wandel wohnverträglicher geworden. Der verbesserte aktive (z. B. leisere Autos, Flüsterasphalt) und passive (z. B. Lärmschutzwände) Lärmschutz ermöglicht heute auch Wohnungsbau an vielbefahrenen Straßen. Durch kostenintensive Lärmschutzvorkehrungen verteuert sich allerdings der Wohnungsbau in innerstädtischen Lagen, was zu einem verstärkten Wohnungsangebot im gehobenen Preissegment führt. In Folge dessen werden einkommensschwächere Bewohner verdrängt, was wiederum zu Segregation führt.

Ungleiche Lärmschutzvorschriften

Hinzu kommt eine kaum nachvollziehbare unterschiedliche rechtliche Behandlung von Bestandsgebäuden und Neubauten einerseits, sowie von Gewerbe- und Verkehrslärm andererseits. So scheiterte ein B-Planverfahren für den Bau neuer Wohnungen an einer vielbefahrenen innerörtlichen Straße in Frankfurt am Main aus Lärmschutzgründen, obwohl an derselben Straße bereits über 30.000 Menschen wohnen. Diese Diskrepanz zwischen Bestand und Neubauvorhaben zeigt sich auch in Berlin. Dort sind 37.000 Bewohner nachts einem Lärmpegel von 67 Dezibel ausgesetzt (entspricht einem lauten Gespräch oder einer Schreibmaschine). Im Neubau liegt der zulässige Grenzwert derzeit bei 35 Dezibel in „reinen Wohngebieten“ (entspricht Weckerticken, Computer-Ventilatoren).

Flexiblerer Umgang mit Lärmschutzstandards

Eine Lösungsmöglichkeit kann aus Sicht der Städte darin bestehen, bei lärmbelasteten innerstädtischen Lagen Wohngebiete auf dem Niveau des „Mischgebietes“ festsetzen zu können. So wäre man nicht in jedem Fall gezwungen, kostenintensive Lärmschutzvorkehrungen zu treffen. Ein flexiblerer Umgang mit den Lärmschutzstandards kann allerdings nicht allein durch eine Änderung der Baugebietstypologie in der Baunutzungsverordnung oder eine Freistellung davon erreicht werden. Auch allgemeine Änderungen im Bereich des Immissionschutzrechtes sind erforderlich. Insbesondere der Umstand, dass die Lärmbelastung einen halben Meter außerhalb des geöffneten Fensters gemessen wird, erweist sich als erhebliche Beschränkung der Planungsoptionen im Rahmen der Innenentwicklung. Denn so scheiden Maßnahmen des passiven Schallschutzes (z. B. Lärmschutzfenster) als Konfliktlösungsansatz aus. Vor diesem Hintergrund sollten die rechtlichen Regelungen überprüft werden.

Die verbleibenden Flächenpotenziale in Innenlagen sind grundsätzlich nur schwer zu aktivieren. Die dargelegten Restriktionen führen zusätzlich zu Erschwernis und erheblichem Aufwand. Allerdings wird auch bei einer Revision rechtlicher Vorschriften in vielen Wachstumsstädten eine ausreichende Schaffung von bezahlbarem Wohnraum nur mit bedarfsgerechter Außenentwicklung möglich sein.

ANSPRECHPARTNER

Jens Freudenberg | j.freudenberg@deutscher-verband.org



© DV, Heike Magas



© goodluz, fotolia.com

Lotsen für Wohneigentümer können Sanierungsquote steigern

Von Axel Vogt, Leiter Immobilienkunden bei der Investitionsbank Schleswig-Holstein

Im Rahmen der Energiewende kommt der Energieeffizienz eine herausragende Bedeutung zu. Niemand stellt diese Erkenntnis in Frage – bei der Suche nach den richtigen Wegen scheiden sich allerdings die Geister. Bedauerlicherweise gibt es in vielen Fällen auf den ersten Blick oft keinen eindeutigen wirtschaftlichen Gewinner bei Maßnahmen zur Energieeinsparung – sieht man einmal von der Dämmstoffindustrie oder einzelnen Anlagenherstellern ab. Erst auf den zweiten Blick wird erkennbar, dass durch massive CO₂-Einsparungen gesamtgesellschaftliche Kosten des Klimawandels wie z. B. für Deicherhöhungen reduziert oder ganz eingespart werden können.

Folgerichtig fördert der Bund zum Beispiel über die KfW Maßnahmen an Gebäuden, in Quartieren und zur Neuausrichtung der Energieversorgung, um diese wirtschaftlich tragfähig umsetzen zu können. Im Laufe der vergangenen Jahre hat man jedoch erkannt, dass es nicht ausreicht, nur Investitionen zu fördern. Deshalb wurde auch die Konzepterstellung und energiewirtschaftliche Fachberatung in den Förderkanon aufgenommen. Die aktuelle Sanierungsquote von Gebäuden von rund einem Prozent macht allerdings deutlich, dass es mit der bisherigen Förderung nicht möglich sein wird, das Einsparziel der Bundesregierung zu erreichen. Reflexartig werden auf Basis dieser Erkenntnis Aufstockung der Bundesmittel für die Investitionsförderung verlangt.

Persönliche Unterstützung

Bisherige Erfahrungen zeigen aber eine andere Problematik auf. Der Knackpunkt liegt nämlich in erster Linie darin, die eher abwartenden Privateigentümer von einer energetischen Sanierung zu überzeugen, damit sie die schon bestehenden Fördertöpfe überhaupt in Anspruch nehmen. Doch die Unsicherheiten der Privateigentümer sich nicht durch eine energiewirtschaftliche Fachberatung beseitigen. Vielmehr braucht

diese Zielgruppe persönliche, eventuell auch finanzielle Unterstützung, empfinden doch viele Eigentümer die Antragstellung von Fördermitteln als kompliziert. Sinnvoll wäre deshalb die Einrichtung eines wirklichen Sanierungslotsen für Immobilieneigentümer. Er könnte eine Vielzahl von Aufgaben übernehmen, die direkt auf die Privateigentümer ausgerichtet sind: etwa das Investitionsinteresse wecken und bei der Auswahl von Energieberatern, Architekten und Ingenieuren unterstützen. Auch die Hilfe bei der Beantragung von Fördermitteln und der Erfüllung von Berichtspflichten würden dazu zählen. Dies geht weit über die derzeit zu leistenden Aufgaben des Sanierungsmanagements im Rahmen des KfW-Programms „Energetische Stadtsanierung“ oder des Energieberaters hinaus.

Öffentliche Mittel einsetzen

Da nicht zu erwarten ist, dass Immobilieneigentümer bereit sind, für entsprechende Leistungen eines Sanierungslotsen zu zahlen, müsste die Aufgabe öffentlich getragen werden. Die Finanzierung ist durch die zusätzlichen Steuereinnahmen einer erhöhten Sanierungsquote und die eingesparten gesamtgesellschaftlichen Kosten zu begründen. Die Vergütung könnte sich etwa an der absoluten Menge des eingesparten CO₂-Ausstoßes in Folge der realisierten Effizienzmaßnahmen orientieren und nach erfolgten Investitionen ausgezahlt werden. Mit der Einführung eines Sanierungslotsen bliebe es nicht nur bei einem Appell an die Eigentümer, tätig zu werden. Vielmehr würden diese „handfest“ von Personen unterstützt, die ein Eigeninteresse an Investitionen haben. Der Deutsche Verband hat sich in seiner Arbeitsgruppe „Energie, Immobilien und Stadtentwicklung“ intensiv mit der Rolle eines Sanierungslotsen auseinandergesetzt. Künftig wird er diese Idee weiter konkretisieren, um zu einer erhöhten Sanierungsrate und damit zum Erreichen der Klimaziele beizutragen.

ANSPRECHPARTNER

Christian Huttenloher | c.huttenloher@deutscher-verband.org



Sanierungsquote durch kommunale Fahrpläne erhöhen

Drei-Prozent-Projekt für energieeffiziente Sanierungsfahrpläne gestartet



Laut der Energieeffizienzstrategie der Bundesregierung sollen bis zum Jahr 2050 nahezu alle bestehenden Gebäude CO₂-neutral sein. Dazu ist vorgesehen, jährlich zwei Prozent des Gebäudebestands energetisch zu sanieren. Dies wird mit den bisherigen Ansätzen allerdings noch nicht erreicht. Im Rahmen des Verbundforschungsvorhabens „Drei-Prozent-Projekt – energieeffizienter Sanierungsfahrplan für kommunale Quartiere 2050“ sollen deshalb neue innovative Methoden und Instrumente zur Erhöhung der Sanierungsrate im Gebäudebestand umgesetzt werden. Auftraggeber ist das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. Das Vorhaben setzt sich dabei aus drei Teilprojekten zusammen. Der DV bearbeitet den Part „Vor Ort-Analyse und Austausch“, die Beratungs- und Service Gesellschaft Umwelt mbH (B.&S.U. mbH) übernimmt den Bereich „Instrument“. Die HFT – Hochschule für Technik Stuttgart ist für das Teilprojekt „Partizipation und Finanzierung“ verantwortlich. Der Schlüssel, mit dem die Kooperationspartner die ambitionierte Drei-Prozent-Marke erreichen wollen, sind kommunale Sanierungsfahrpläne. Modelle dafür entwickelt die B.&S.U. mbH für Quartiere der Kommunen Ludwigsburg, Aachen und Mühlthal bei Darmstadt.

Gebäudeeigentümer einbinden

Das Projekt wird im Rahmen des Bundesforschungsprogramms „EN:SYS – Energie“ gefördert. Ziel ist es, dass die Akteure in den Kommunen künftig Fahrpläne zur Sanierung ganzer Stadtteile oder Quartiere erstellen. In diesen sollen sie realistische Sanierungsmaßnahmen und deren schrittweise Umsetzung fest-schreiben, wobei Einzelmaßnahmen und Komplett-sanierungen kombiniert werden können. Die Pläne sollten Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit berücksichtigen und gleichzeitig den unterschiedlichen Gebäudetypen Rechnung tragen. Entscheidend ist zudem die Ansprache und Einbindung der verschiedenen Gebäudeeigentümer selbst. Mit diesem Aspekt beschäftigt sich das Teilprojekt „Partizipation und Finanzierung“ der HFT Stuttgart. So wird gewährleistet, dass die avisierten Maßnahmen bestmöglich auf die Bedürfnisse der Eigentümer abge-

stimmt sind – schließlich sind sie es, die die Sanierung letztendlich umsetzen. Es ist deshalb wichtig, dass sie den Fahrplan als „Leitplanke“ für ihre Investitionsplanung begreifen und ihn nicht als Zwangsinstrument missverstehen. Außerdem untersucht die HFT Instandhaltungs- und Modernisierungszyklen, Gebäudetypen und Baualtersklassen, wirtschaftlich realisierbare Modernisierungsmaßnahmen, Finanzierungs- und Förderinstrumente sowie Interessen von Gebäudeeigentümern. Der DV übernimmt unter anderem die Analyse von allgemeinen Rahmenbedingungen, die eine energetische Sanierung vor Ort beeinflussen.

Handlungsvorschläge zur praktischen Umsetzung

Zudem werden im Projekt wissenschaftliche Grundlagen für die Übertragbarkeit der Sanierungsfahrpläne geschaffen. B.&S.U mbH erarbeitet dazu ein Handbuch sowie einen Leitfaden für energetische Sanierungsfahrpläne.

ANSPRECHPARTNER

Jens Freudenberg | j.freudenberg@deutscher-verband.org
Michael Färber | m.farber@deutscher-verband.org

INFORMATION

Mitwirkung am internationalen Projekt „Annex 63“

Im Rahmen des „Drei-Prozent-Projekts“ nehmen DV und B.&S.U. mbH auch am „Annex 63“ der Internationalen Energieagentur (IEA) teil. Ziel des internationalen Projekts ist es, Energiestrategien langfristig in die Stadtentwicklung einzubinden, indem kommunale Planungsprozesse systematisiert werden. Im Mittelpunkt steht das Zusammenspiel von gesamtstädtischen Energiestrategien, kommunalen Planungsprozessen und der konkreten Umsetzung auf Quartiersebene.

Annex 63 läuft unter dem Programm „Energieeinsparung in Gebäuden und Gemeinschaftssystemen“ (EBC) der Internationalen Energieagentur. EBC fördert Forschungsvorhaben mit einem internationalen Fokus auf Gebäudeenergie-Effizienz. Verschiedene Aufgaben werden in einer Reihe von „Annexes“ bearbeitet, die sich mit energiesparenden Technologien und Aktivitäten zu deren Anwendung in der Praxis beschäftigen.

Beratung für Litauen zu energetischer Quartiersanierung

Entwicklung eines Förderprogramms nach Vorbild der KfW

In Litauen leben rund zwei Drittel der Bevölkerung in Mehrfamilienhäusern, die vor 1993 in industrieller Bauweise errichtet wurden. Aufgrund des hohen energetischen Sanierungsbedarfs initiierte die litauische Regierung bereits 2005 ein Förderprogramm zur Gebäudesanierung, das 2009 mit europäischen Fördergeldern erweitert werden konnte. Litauen möchte nun mit einem integrierten Ansatz die städtische Energieeffizienz weiter verbessern. Im Rahmen des Beratungshilfeprogramms (BHP) des Umweltbundesamtes unterstützt nun die Initiative Wohnungswirtschaft Osteuropa e.V. (IWO) das litauische Umweltministerium bei der Entwicklung eines neuen Förderprogramms. Dieses soll sich am Konzept des KfW-Programms „Energetische Stadtsanierung“ orientieren und gleichzeitig in die litauischen Rahmenbedingungen passen. Im Auftrag des IWO übernimmt der DV dabei die Rolle eines externen Experten.

Beispielhafte Konzepte für drei litauische Quartiere

Ziel ist die Verzahnung von Maßnahmen zur Anpassung oder Erneuerung der Wärmeproduktions- und Versorgungssysteme

mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten, einer Neugestaltung des Wohnumfelds sowie mit dem Einsatz von erneuerbaren Energien auf Quartiersebene. Weitere Projektaktivitäten sind die Ausarbeitung von beispielhaften energetischen Konzepten für jeweils ein Stadtquartier in den Kommunen Šiauliai, Utena und Birštonas sowie die Vermittlung der gewonnenen Erkenntnisse an weitere litauische Kommunen.

Im Mittelpunkt der Beratungsleistung des DV stehen seine Erfahrungen mit der deutschen Städtebauförderung, dem KfW-Programm sowie mit Fördermöglichkeiten über die EU-Strukturförderung für integrierte energieeffiziente Stadt- und Quartiersentwicklung. Im Rahmen des Projekts sind Treffen und Workshops geplant, um das zukünftige Förderprogramm auf die Bedürfnisse vor Ort abzustimmen.

ANSPRECHPARTNER

Christian Huttenloher | c.huttenloher@deutscher-verband.org

Position zur Änderung des Raumordnungsgesetzes

Kritik an quantitativen Vorgaben bei der Flächeninanspruchnahme

Das Bundesverkehrsministerium arbeitet derzeit an einer Ergänzung des Raumordnungsgesetzes (ROG) und hat dazu am 1. September 2015 eine Verbändeanhörung ausgerichtet. Der DV beteiligte sich mit einer Stellungnahme, in der er die grundsätzliche Neu-Ausrichtung des Gesetzes begrüßt, jedoch an einigen Stellen Justierungen vorschlägt.

Die Änderung sieht vor, dass die Raumordnungskompetenz des Bundes gestärkt wird. Dies sieht der DV positiv, da so künftig für Belange wie den Hochwasserschutz bundesweite Teilraumordnungspläne mit verbindlichen Zielen erstellt werden können, wenn damit nationalen und europäischen Herausforderungen begegnet wird. Allerdings ist auch vorgesehen, dass die Planungsträger der Länder Widerspruch gegen Bundesraumordnungsziele einlegen können. Dies dürfe laut DV nicht dazu führen, dass in den Plänen von Bund und Land sich widersprechende Ziele festgelegt werden, die die Gemeinden dann theoretisch beide beachten müssten. Positiv wertet er, dass in Zukunft eine verbindliche Öffentlichkeitsbeteiligung in Raumordnungsvorhaben aufgenommen werden soll. Auch die vorgesehene Alternativen-Prüfung von Standorten und Trassen begrüßt der Deutsche Verband. Beide Punkte könnten die Akzeptanz von Großvorhaben verbessern.

Kritisch sieht der Deutsche Verband dagegen, dass die Länder dazu verpflichtet werden sollen, in ihren Landes- und Regional-

plänen quantitative Vorgaben zur Verringerung der Flächeninanspruchnahme festzulegen. Wie die Arbeitsgruppe „Aktive Liegenschaftspolitik“ (siehe Leitartikel) bereits dargelegt hat, stehen in städtischen Wachstumsregionen restriktive Flächenvorgaben der Notwendigkeit entgegen, Wohnbauflächen auszuweiten. Der DV fordert, dass raumordnerische Vorgaben je nach Situation flexibel angewendet werden können, um eine bedarfsgerechte Außenentwicklung zu ermöglichen. Wenn Landes- und Regionalplanung Wohnbauflächen im Außenbereich ausweisen, sollten sie laut DV auch Reserven einplanen können, um Alternativen für die kommunale Baulandentwicklung zu haben. Auf dieser Basis kann dann eine Ausweisung konkurrierender Flächen im Flächennutzungsplan erfolgen, bei denen die Vorhaben mit höchster Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer realisiert werden.

ANSPRECHPARTNER

Christian Huttenloher | c.huttenloher@deutscher-verband.org

INFORMATION

Das Positionspapier des Deutschen Verbandes zum Entwurf der ROG-Änderung finden Sie unter:

www.deutscher-verband.org/publikationen/positionen

SusFreight erarbeitet Empfehlungen für Verkehrsprojekte im Alpenraum

DV veröffentlicht Broschüre



Einige der wichtigsten europäischen Transitstrecken führen durch die Alpen. Allerdings ist diese Region aufgrund ihrer Topographie ein natürlicher Engpass für den Verkehr. Das hat bedeutende Folgen für Umwelt und Ökonomie: Einerseits beeinträchtigt das hohe Güterverkehrsaufkommen das alpine Ökosystem, andererseits wird die wirtschaftliche Effizienz des Transitverkehrs durch das Nadelöhr gehemmt. Wie also kann künftig ein nachhaltiger Güterverkehr im Alpenraum erreicht werden? Damit hat sich das transnationale Kooperationsprojekt „Sustainable Freight Transport – Now and Tomorrow“ (SusFreight) im Jahr 2014 auseinandergesetzt, das der DV gemeinsam mit dem Logistik-Kompetenz-Zentrum Prien koordiniert hat.

Analyse abgeschlossener Verkehrsprojekte

Im Rahmen von SusFreight untersuchten die sechs Partner aus Deutschland, Österreich, Slowenien und Italien abgeschlossene Projekte, die bereits verschiedene Maßnahmen und Konzepte für den Güterverkehr in den Alpen erarbeitet haben. Im Mittelpunkt der Analyse standen Fragen der Umsetzung: Inwieweit konnten die untersuchten Projekte ihre ursprünglich geplanten Maßnahmen durchführen? Auf welche Hindernisse sind sie gestoßen und welchen Fragen muss noch intensiver nachgegangen werden? Im Ergebnis erstellten die SusFreight-Partner 18 Empfehlungen für Güterverkehrs-Themen im Alpenraum, die kurz- bis mittelfristig in den Blick genommen werden sollten. Ziel war es, dass Projekte im Förderzeitraum 2014–2020 noch stärker als bisher auf bestehenden Ergebnissen aufbauen und Redundanzen möglichst vermieden werden.

18 Empfehlungen erarbeitet

Die Empfehlungen richten sich zunächst auf die Verbesserung der Transportkette und gezielte Investitionen. So wird u.a. vorgeschlagen, ein Optimal-Modell einer Lieferkette zu erarbeiten und das Konzept des Hinterland-Umschlages („Dry Port“) weiterzuentwickeln. Zudem empfiehlt es sich, kleine Engpässe in der Infrastruktur (z. B. Brücken mit zu geringen Lastobergrenzen) zu beseitigen, da diese vergleichsweise geringen Investitionen eine große Hebelwirkung für den effizienten Transport haben. Auch die Entwicklung von Technologien zur Verladung nicht kranbarer Sattelaufleger wird angestrebt, wobei auf Einheitlichkeit geachtet werden muss, damit nicht eine Vielzahl von nebeneinander existierenden inkompatiblen Systemen entsteht. Im Bereich der öffentlichen Raumplanung fordern die Projektpartner u. a. eine Aktualisierung der Richtlinien zur Förderung von Güterterminals, da sich die Anforderungen in den letzten Jahren stark verändert haben. Zudem sollten integrierte, dauerhafte Governance-Strukturen für transnationale Verkehrskorridore eingerichtet werden.



Auch die Integration der Privatwirtschaft ist ein wichtiger Punkt, vor allem die der kleinen und mittleren Unternehmen, die 80 Prozent aller Verkehrsunternehmen ausmachen. Die Entwicklung von Geschäftsmodellen, die diesen Unternehmen den Weg hin zum kombinierten Verkehr ebnen, ist deshalb sinnvoll und erforderlich. In der Logistikbranche herrscht derzeit ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften. Eine wichtige Empfehlung ist es auch, praxisorientierte Ausbildungsprogramme in Güterverkehrszentren zu entwickeln. Nicht zuletzt ist es notwendig, einen Überblick der Standards im europäischen Schienenverkehr zu erstellen, Normen zu harmonisieren und eine Datenbank für den kombinierten Verkehr zu entwickeln.

Vom nachhaltigen Güterverkehr profitieren

Werden die im Rahmen von SusFreight empfohlenen Maßnahmen durch künftige Projekte angestoßen, so können die beteiligten Partner und Regionen erheblich vom nachhaltig organisierten Güterverkehr profitieren. Der Deutsche Verband wird diesen Prozess weiterhin begleiten und als Plattform für Diskussionen zwischen Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Politik und Verwaltung zur Verfügung stehen.

ANSPRECHPARTNER

Jonas Scholze | j.scholze@deutscher-verband.org

INFORMATION

Die Ergebnisse des Projektes SusFreight sind in der Broschüre „Für einen nachhaltigen Güterverkehr in den Alpen. Thematische Empfehlungen für Verkehrsprojekte“ zusammengefasst. Diese finden Sie unter:

www.deutscher-verband.org/publikationen/dokumentationen

Gute Ideen für ein gutes Wohnen

„Anlaufstellen für ältere Menschen“ stellen sich bei bundesweiter Aktionswoche vor



Zuhause IM ALTER

Unter dem Motto „Gemeinsam. Neu. Gewohnt“ präsentieren sich bundesweit etwa 80 lokale „Anlaufstellen für ältere Menschen“ der Öffentlichkeit. Vom 9. bis 16. Oktober 2015 informieren sie darüber, wie ältere Menschen und deren Angehörige wohnortnah unterstützt werden. Ob durch kleine Hilfen im Alltag, Umbaumaßnahmen, gesicherte Nahversorgung, Wohnberatung, Gemeinschaftseinrichtungen, Mobilitäts- und Freizeitangebote – Anlaufstellen helfen, beraten und sind Fundgruben für eigene Wohn- und Lebensideen. Dabei sind sie so vielfältig wie die Menschen in den Quartieren, Städten und Gemeinden Deutschlands. Sie zeigen, welche Lösungen es gibt, die ohne bürgerschaftliches Engagement, kommunale Initiativen, Wohnungsunternehmen und Trägerinnovationen nicht denkbar wären. Als Geschäftsstelle des Programms unterstützt der Deutsche Verband die Aktivitäten gemeinsam mit einem Pressebüro und informiert über spannende Details.

Mehr als 50 Projektstandorte

Viele Anlaufstellen laden zum Mit- und Selbermachen ein. An den mehr als 50 Projektstandorten werden z. B. Tage der offenen Tür, Workshops, Vorträge und Stadtteilkonferenzen angeboten oder zu Ausstellungen, gemeinsamen Freizeitangeboten oder Informationsveranstaltungen eingeladen. Höhepunkt der bundesweiten Aktionswoche ist eine fachpolitische Tagung am 13. Oktober 2015 in Berlin, bei der Strategien für ein Wohnen mit Zukunft erörtert werden. In Fachvorträgen und Praxisbeispielen wird gezeigt, wie ein altersgerechtes, inklusives und Generationen verbindendes Wohnen in Stadt und Land funktionieren kann.



Manuela Schwesig und Malu Dreyer beim Besuch des Stifts St. Martin in Bingen | © BMFSFJ

Bundesfamilienministerin besucht Anlaufstelle in Bingen

Im Vorfeld der Aktionswoche hat sich Bundesfamilienministerin Manuela Schwesig bereits ein ganz persönliches Bild des Bundesprogramms gemacht: Im Rahmen ihrer diesjährigen Sommerreise besuchte sie ein Anlaufstellen-Projekt in Bingen. Dort machte sie gemeinsam mit der Ministerpräsidentin von Rheinland-Pfalz, Malu Dreyer, einen Rundgang durch das Stift St. Martin. Im Gespräch überzeugten sich die beiden Frauen von den Angeboten des Alten- und Pflegeheims. „Es ist toll, dass sich ein Altenheim öffnet und auch für die Belange der Menschen im Quartier einsetzt. Dies ermöglicht gerade älteren Menschen Begegnungen und niedrigschwellige Hilfen und bindet sie in die Gemeinschaft ein“, so Schwesig.

Mit Förderung des Bundesprogramms „Anlaufstellen für ältere Menschen“ wurde im „Treff im Stift“ ein Bürgerschaftsbüro mit Internetcafé eingerichtet. Das Büro dient Menschen aus Bingen und Umgebung als Beratungsstelle zu Fragen rund um das Alter. Gleichzeitig werden dort ehrenamtliches Engagement und kulturelles Zusammenleben gefördert. Im angrenzenden Internetcafé lernen ältere Menschen den Umgang mit neuen Medien. Über die Ehrenamtsbörse werden Angebote und Gesuche für freiwilliges Engagement gesammelt und koordiniert.

ANSPRECHPARTNERIN

Nadja Ritter | n.ritter@deutscher-verband.org

INFORMATION

Informationen zu Programm und Anmeldung der Fachtagung sowie zu den Anlaufstellen-Veranstaltungen in Ihrer Nähe finden Sie unter:

anlaufstellen.deutscher-verband.org

In eigener Sache

Christoph Pienkoß verabschiedet

Im September 2015 hat der DV den Geschäftsführer seiner Service-GmbH und stellvertretenden Generalsekretär, Christoph Pienkoß, verabschiedet. Der Diplomingenieur der Stadt- und Regionalplanung setzte wichtige inhaltliche Akzente als langjähriger Projektleiter in der europäischen transnationalen Zusammenarbeit (Interreg). Er beantragte und koordinierte zahlreiche EU-Projekte, die sich vor allem mit Regionalentwicklung und Mobilität auseinandersetzten. Die als Interreg-Projekt gestartete „Europäische Route der Backsteingotik“ (EuRoB) verstetigte er zum Kulturrouten-Verein „EuRoB e.V.“, dessen Vorstandsvorsitzender er bis heute ist. Ab Oktober 2015 wird er als Geschäftsführer der Deutschen Gesellschaft für Qualität e. V. in Frankfurt am Main arbeiten. Christoph Pienkoß war uns fachlich und menschlich ein sehr geschätzter Kollege.

Wir danken Dir für die stets sehr gute Zusammenarbeit, Deine Impulse und das freundschaftliche Miteinander und wünschen Dir alles Gute!



Jahresbericht 2014

Einen Überblick zu allen Aktivitäten und Projekten des Deutschen Verbandes im Jahr 2014 finden Sie in unserem Jahresbericht, der kürzlich erschienen ist. Dieses Jahr gibt es erstmals eine zusammenfassende Kurzversion, die auch gedruckt erhältlich ist. Die detaillierte Langfassung unserer Aktivitäten 2014 steht Ihnen als PDF zur Verfügung.

www.deutscher-verband.org/publikationen/jahresbericht

Betriebsausflug in den Spreewald

Der diesjährige Betriebsausflug am 20. August 2015 führte das DV-Team ausnahmsweise einmal nicht in eine Stadt, sondern in den Spreewald. Von Vetschau aus paddelten die Mitarbeiter in Zweier-Kajaks über verschiedene Schleusen zehn Kilometer bis nach Leipe. Nach einem stärkenden Mittagessen wurde dann der Rückweg in den Booten angetreten.



Neue Mitglieder

Stadt Forst (Lausitz), vertreten durch Philipp Wesemann (Bürgermeister)
Christoph Pienkoß, Königstein im Taunus

Wir heißen unsere neuen Mitglieder herzlich Willkommen und wünschen eine gute Zusammenarbeit!

