

BOOK OF ABSTRACTS

5. Dortmunder Konferenz „Räume neu denken - Planung in einer Welt im Wandel“

17. - 18. Februar 2020 | Campus Süd

Rudolf-Chaudoire-Pavillon Baroper Straße 297 44227 Dortmund



Inhaltverzeichnis // Table of Content

Track 1 – Quartiersentwicklung / Neighbourhood development

Track 1.1 Quartiere entwickeln: Begegnungsräume, Aneignungsprozesse und Ko-Kreation

Zivilgesellschaftliche Projekte durch externe Intervention?

Dr. Anke Kaschlik

Reallabore als integrative und partizipative Konzepte für klimaresiliente Städte der Zukunft

Dipl. Umweltwiss. Stephanie Lübke

Das gefühlte Quartier - Zur Entstehung und Veränderung subjektiver Quartiersbindung

M.A. Annekatriin Kühn

Wissensökonomie im Quartier – Temporäre räumliche Nähe und Third Places

Jun.-Prof. Dr. Anna Growe

Track 1.2 Comprehending Neighbourhood Complexities

Safe street, safe neighbourhood?

M. Sc. Isti Hidayati

The (anti) adaptive neighbourhoods. Embracing complexity and distribution of design control in the ordinary built environment?

Dr. Stefano Cozzolino

Evaluating the utility of public places: Method and perspectives

PhD Sally Hamarneh

Evaluation of conservation process integration in Europe and Turkey within the scope of international conservation legislation

M. Sc. Mustafa Rahman Öncüler

Track 1.3 Wandel von Nachbarschaften und aufwertungsbedingte Verdrängung: Ursachen, Erscheinungsformen und Folgen

Wandel von Nachbarschaften und aufwertungsbedingte Verdrängung: Ursachen, Erscheinungsformen und Folgen

Dr. Jan Üblacker

Gentrifizierung zwischen Kommodifizierung und De-Kommodifizierung

Dr. Matthias Bernt

Gentrifizierungsdebatten und Nachbarschaftsmelancholie. Zur Deutung ambivalenter Gefühle in Phoenix-Hoerde, Dortmund

Prof. Dr. Susanne Frank

Die Bedeutung kommunalen Ordnungshandelns im Aufwertungs- und Verdrängungsprozess

Dr. Tim Lukas & Dr. Jan Üblacker

Verdrängung ohne Gentrifizierung? Konzeptionelle und empirische Erkenntnisse zu Verdrängungsprozessen auf einem angespannten Wohnungsmarkt

Dr. Fabian Beran

Track 1.4 Integration von Geflüchteten und Ankunftsräume

Sozialräumliche Integration von Geflüchteten – Siedlungstypische Differenzierungen?

Dipl.-Ing. Lutz Eichholz

Ressourcenzugänge in Ankunftsquartieren: Die Bedeutung von öffentlichen Räumen und Gelegenheitsstrukturen für Begegnung und Interaktion

M.A. Nils Hans

Räume des Ankommens – Identifikation und Typisierung von Ankunftsorten in der europäischen Stadt

M. Sc. Simon Liebig

„Was wir wissen und was nicht“ – Über (Un-)Möglichkeiten der datengestützten Stadt- und Quartiersforschung

Dr. Thomas Terfrüchte

Track 1.5 Diskussionen um Gentrifizierung in altindustriellen Regionen

Diskussionen um Gentrifizierung in altindustriellen Regionen

Prof. Dr. Susanne Frank & Dr. Sabine Weck

“So-called gentrification” – Gentrifizierungsprozesse in altindustriellen Städten

B. Sc. Kristina Ehrhorn

Two Detroits – Diskussionen um Gentrifizierung in einer geteilten Stadt

B. Sc. Verena Gerwinat

St. Louis – Aufschwung und Dynamiken von Gentrifizierungsdebatten

B. Sc. Tanja Schnittfinke

Saubere Wände = Höhere Mieten? Diskrepanzen zwischen Zahlen und Emotionen im Dortmunder Union- und Hafenviertel

B. Sc. Annika Guhl

Track 1 ZUKUR Wohnen im Spannungsfeld von Klimaresilienz und Umweltgerechtigkeit

Wohnen im Spannungsfeld von Klimaresilienz und Umweltgerechtigkeit

Dr. Sandra Huning & Dr. Anja Szypulski

The Price Impacts of Energy Efficiency Ratings for Buildings in the German Rental Market

Prof. Dr. Franz Fürst

GIS-ImmoRisk Naturgefahren

Prof. Dr. Sven Bienert & Dr. Jens Hirsch

Regionale Wohnungsmarktbeobachtung in der Metropole Ruhr – Von der Analyse zum Konzept?

Dr. Hadia Straub & Dr. Christoph Alfken

Steuerungsinstrumente zur Integration von Klimaresilienz und Umweltgerechtigkeit in die Wohnungspolitik – Erkenntnisse einer kommunalen und regionalen Fallstudie in der Metropolregion Ruhr

B. Sc. Kristina Klee

Track 2 - Stadtentwicklung / Urban development

Track 2.1 Stadt und Wohnen – neue Konflikte, neue Instrumente

Bezahlbares Wohnen auf nachgefragten Teilmärkten – Bestandsaufnahme und Reaktionen

M. Sc. Johannes Nießen

Fluch und Segen zugleich: Der §13b BauGB als Retter des Wohnraummangels?

Dr. Kathrin Prenger-Berninghoff

Der Mythos des Droharguments – Eine Analyse der Instrumente Baugebot und städtebauliche Enteignung in lokalen und regionalen Tageszeitungen

Dr. Dipl.-Ing. Michael Kolocek

Wohnen trotz(t) Lärm? Lebensqualität und Bewältigungsstrategien Betroffener in lärmbelasteten Wohnlagen

Dr. Anke Kaschlik

Home-Sharing und die Wirksamkeit von Regulierungen für Kurzzeitvermietungen in deutschen Städten

B.Sc. Diane Matuschek, Prof. Dr. Jan Polivka, Dipl.-Ing. Vilim Brezina, Martin Stark

Track 2.2 Urban Growth and Shrinkage – Drivers and Coping Strategies

Agglomeration economies and the internet – Mapping the digital economy in German Cities

Prof. PhD Christiane Hellmanzik

The role of culture-led regeneration strategies in shrinking cities

M. Sc. Anastasiya Matyushkina

Perception of urban change and its impact on person-place relation: The case of urban densification in Tehran

Vafa Dianati

The Gentrification of Informal Settlements: A Comparison of planned and unplanned growth

M. Sc. Deepika Jauhari

Track 2.3 Reurbanisierung – Planung in der wachsenden Stadt

Reurbanisierung in Mittelstädten: Steuerungsmöglichkeiten kommunaler Akteure

M. Sc. Henning Boeth

Wohngebietsentwicklung heute – was lernen wir aus den letzten 30 Jahren?

Dr. Pascal Guhl & Prof. Dr. Guido Spars

Bedeutung von Konflikten in der Flächenentwicklung - Eine Analyse

M. Sc. Nora Schmeer

Rethink the use // Neue Perspektiven für alte Warenhäuser

Dipl.-Ing. Nina Hangebruch

Track 2 ZUKUR Radschnellweg Ruhr (RS1)

Radschnellweg Ruhr (RS1)

Dipl.-Ing. Maria T. Wagener

Räumliche Gemeinschaftsgüter und Klimapolitik

Prof. Dr. Fabian Thiel

Der Leitfaden Radschnellverbindungen als neues Instrument der Radverkehrsplanung

Peter London

Regionale Mobilität: Mehr vernetzte Metropole Ruhr durch REG MOB, RRN und RS1?

Maria T. Wagener

Soziale Innovation am RS1? Das Vorhaben eines sozialen ZUKUR-Gartens

M. Sc. Julija Bakunowitsch

Track 2 ZUKUR Koproduktion von Wissen in Reallaboren

Koproduktion von Wissen in Reallaboren

Dr.-Ing. Raphael Sieber

Realitäten eines Reallabors – Erfahrungen aus dem ZUKUR-Projekt

Lisa Gülleken & Dr.-Ing. Raphael Sieber

Von der Theorie zur Praxis – Erfahrungen aus Bottrop

Julia Landowski

Reallabore in Ankunftsquartieren – Herausforderungen und Chancen für eine kooperative Quartiersentwicklung

Mona Wallraff & Dennis Zilske & Nils Hans

Das iSCAPE Reallabor Bottrop – Erfahrungen und Erfolgsfaktoren transdisziplinärer Forschung

M. Sc. Marisa Fuchs & M. Sc. Lisa Faulenbach

Track 3 - Raumentwicklung und Raumbeobachtung / Spatial development and monitoring

Track 3.1 Stadtregionale Entwicklungsmuster

Trends und Treiber urbaner Raumentwicklung

Dr. Kati Volgmann

Employment suburbanization in the 21st century: A comparison of German and US city regions

Dipl.-Geogr. Bastian Heider

Stadtregionale Prozesse der Zentralisierung und Peripherisierung im Zentralraum der Steiermark: raumstrukturelle Dynamiken und strategisch-planerische Handlungsansätze

Dipl.-Ing. Marc Michael Seebacher

Militärische Konversionsflächen in ländlichen Räumen – Potentielle Entlastungsstandorte für die wachsenden Verdichtungsräume?

M. Sc. Marten Runge

Track 3.2 Instrumente der räumlichen Planung

Die Förderung kompakter Siedlungsstrukturen durch die Regionalplanung als Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge – eine flächendeckende Analyse der eingesetzten Instrumente

M. Sc. David Pehlke

Vom Plan zur Planungspraxis – wie steuert die überörtliche Raumordnung?

M. Sc. Nadine Kiessling

Räume neu denken – Ansätze zur Nachhaltigkeitstransformation in der Lausitz?

Dr. Antje Matern

Evaluierung der Innenentwicklung im interkommunalen Kontext - Untersuchungsansatz und ausgewählte Ergebnisse

Dr. Dipl.-Ing. Sabine Müller-Herbers

Track 3.3 Digitalisierung, Onlinehandel und Raumentwicklung Track 3.4 Raumbeobachtung

Digitalisierung, Onlinehandel und Raumentwicklung

Nina Hangebruch & Frank Osterhage

Die Digitalisierung des stationären Einzelhandels und deren stadträumliche Auswirkungen

M. Sc. Juliane Ribbeck-Lampel

Versorgung in ländlichen Räumen in Zeiten der Digitalisierung: Innovative Konzepte aus dem In- und Ausland und ihre Bedeutung für die Raumentwicklung

Prof. Dr. Claus-C. Wiegandt, Julian Antoni, Lena van der Vlugt

Dynamische Entwicklungen des Onlinehandels als Ausgang für die Rekonfiguration von Stadt und Verkehr

Sören Groth, Prof. Dr. Dirk Wittowsky, Jan Garde

Einkaufsverhalten und Zentrennutzung in Zeiten des Onlinehandels: Eine vergleichende Untersuchung in drei ländlichen Regionen

Nina Hangebruch, Frank Osterhage

Zukunftsfähigkeit von Klein- und Mittelstädten

Prof. Dr. Silke Weidner, Dr. Tanja Korzer

Track 3.4 Raumbeobachtung

Of Local Knowledge and Community Mapping: the Role of Participatory 3-Dimensional Mapping (P3DM) in Disaster Risk Reduction and Management

Prof. Emmanuel Garcia

Land Subsidence Monitoring in Coal Mining Area through the Interferometry Synthetic Aperture Radar Technique

M. Sc. Yuchi Meng

New approach for population modelling – Small-scale disaggregation based on building density, dispersion measure and land use

PhD Sebastian Eichhorn

Formulation of a Settlements Development Model for New Growth Areas in the Philippines

Prof. Carmeli Marie Chaves

Track 3.5 Gleichwertige Lebensverhältnisse

Gleichwertige Lebensverhältnisse als Herausforderung für die Raumbewertung

Prof. Dr. Stefan Fina

Wie zentral sind unsere Zentralen Orte noch?

Dr. Matthias Furkert

Wohnen und Arbeiten in Klein- und Mittelstädten im deutschen Städtesystem – Regiopolisierung oder Regionalisierung?

Jun.-Prof. Dr. Anna Growe

Das Potential einer jugendorientierten Regionalentwicklung für von Abwanderung betroffene Räume

M.A. Martina Schorn

Track 3.6 New Statistical Methods for Spatial Analyses

Planning for Sustainable Development by using Fuzzy Synthetic Evaluation Technique

Komal Handore

Measuring territorial cohesion using geospatial datasets: A Colombian case study

Prof. Dr. Ivan Lizarazo

Mapping of Global System Mobile Mast Station in Bade Local Government Area, Yobe State, Nigeria

Dr. Anslem Rimau Bako

Simulating future land use patterns with road network as a driving factor of land use change using cellular automata: The case of Cebu City

Alyosha Ezra Mallari

Track 4 - Internationale und europäische Perspektiven der Raumplanung / International and European perspectives of spatial planning

Track 4.1 Europäische Raumplanung und aktuelle Herausforderungen für die Regionalentwicklung

Strategien der Bodenpolitik zur städtischen Nachverdichtung in Europa

Sebastian Dembski & Thomas Hartmann

Upscaling overdue: Stadtregionen als relevante Handlungsebene im Standortwettbewerb

Dipl.-Ing. Thomas Kiwitt

Steuerung der Siedlungsentwicklung durch Regionalplanung – Aktuelle Entwicklungen im französischen Planungssystem

Dr. Dipl.-Ing. Patricia Feiertag

Europäische Stadtregionen auf dem Weg zur Kreislauforientierung: Einblick in Governance-Herausforderungen

Dipl.-Geogr. Andreas Obersteg

Track 4.2 Reurbanisation and Suburbia in Northwest Europe: A Comparative Perspective on Spatial Trends and Policy Approaches

Reurbanisation and Suburbia in Northwest Europe: A Comparative Perspective on Spatial Trends and Policy Approaches

Stefan Siedentop, Sebastian Dembski, Karsten Zimmermann, Xavier Desjardins, David Evers, Frank Osterhage

Reurbanisation and Suburbia in Northwest Europe: A Comparative Perspective on Spatial Trends and Policy Approaches (Germany)

Stefan Siedentop, Frank Osterhage, Karsten Zimmermann

Reurbanisation and Suburbia in Northwest Europe: A Comparative Perspective on Spatial Trends and Policy Approaches (England)

Sebastian Dembski

Reurbanisation and Suburbia in Northwest Europe: A Comparative Perspective on Spatial Trends and Policy Approaches (France)

Xavier Desjardins

Reurbanisation and Suburbia in Northwest Europe: A Comparative Perspective on Spatial Trends and Policy Approaches (Netherlands)

David Evers

Track 5 - Planungstheorie / Planning theory

Track 5.1 Planning Conceptions in a World of Change

Managing and communicating in the digital age? Planner's roles in transformation between stepping back and responsible acting

Dr. Christian Lamker

Urban planning policy styles and the sustainable transition of cities

Prof. Dr. Frank Othengrafen

Challenges for Strategic Planning by Urban Shrinkage

M. Sc. Ruiying Liu

Performing governance through regimes: Land use planning and management in peri-urban areas

M.A. Judith AM Gollata

Track 5.2 Planungstheoretische Perspektivenwechsel

Konflikte in der Planung: zur Kritik der agonistischen Planungstheorie

Dr. Dipl.-Ing. Manfred Kühn

Die Dialektik der Transdisziplinarität

Prof. Dr.-Ing. Michael Wegener

Planung – Ein Schaukelprozess. Eine Betrachtung von Quartiersentwicklungen aus der zeitlichen Perspektive

Dipl.-Ing./M. Sc. Yvonne Siegmund

Potenziale transdisziplinärer Governance und transversaler Logiken in der raumbezogenen Planungspraxis zu Klimaschutz und Klimaanpassung – eine kritisch theoretische Analyse

Dr. Christina West

Track 5.3 Planungskommunikation zwischen Partizipation, Populismus und Illusion

Business as usual? Regionalplanung, Kohleausstieg und Populismus

M.A. Pia Thiele

Wie wirkt Beteiligung? Möglichkeiten und Grenzen von Wirkungsanalysen zu Beteiligungsprozessen der Stadtentwicklung

Dipl.-Ing. Moritz Maikämper

Positionalität und situiertes Wissen in der Beteiligung – Einsichten aus der feministischen Forschung

Dr. Sandra Huning

Umgang mit Ungewissheit in Stadt-Umland-Planungen: Zwischen illusionären Gewissheiten und Flexibilität

Dr. Thomas Zimmermann

Track 5.4 Transdisziplinäres Forschen im Reallabor - Operationalisierung, Methoden, Erfahrungen

Transdisziplinäres Forschen im Reallabor – Operationalisierung, Methoden, Erfahrungen

M. Sc. Robert Barbarino, Dr.-Ing Katrin Gliemann

Zwischen Struktur und Offenheit: Erfahrungen aus einem Reallabor zur Förderung aktiver Mobilität

M. Sc. Paula Quentin, M.A. PH Tanja Brüchert, Prof. Dr. Sabine Baumgart, Dr. Karsten Zimmermann, Prof. Dr. Gabriele Bolte

Risiken, Rollen und Realismus: Reallabore vergleichen, verstehen und verbessern

Dipl.Psych. Matthias Wanner

Reallabor „KultMIX“ – ein Erfahrungsbericht über Irritationen zwischen sowie in Wissenschaft und Praxis

M.A. Lars Bädeker, M.A. Joanna Jurkiewicz, M.A. Isabella Wehdanner, Dr. Jens Schneider

Fremde im eigenen Land? – Eine Studie über die Veränderbarkeit nationaler Narrative mithilfe Politischer Laboratorien (PoliLab)

M.A. Jamela Homeyer

Track 6 - Mobilität und Verkehr / Mobility and transport

Track 6.1 - Verkehrspolitik und Verkehrsplanung

Wirksamkeit strategischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik

M. Sc. Isabelle Wachter

Mobilitätsberichterstattung – Verkehrsplanung am Puls der Zeit

M. Sc. Sven Hausigke

Zur Governance von MaaS: Mobilität erfolgreich steuern

Prof. Oliver Schwedes

Autonomer ÖV in ländlichen Räumen – Transformative Innovation oder politische Imagination?

Dr. Jana Kühl

Track 6.2 Mobilität und Verkehr I

Neue Mobilitätsangebote: Gewährleisten sie gesellschaftliche Teilhabe für Einkommensarme?

Dipl. Pol. M.P.H. Stephan Daubitz

Einflussfaktoren von Verkehrsunfallrisiken

Inga Faller

Lebensereignisse und Mobilitätsmeilensteine als Opportunitätsfenster für Veränderungen des Mobilitätsverhaltens

Dr. Johannes Mahne-Bieder

Reorganisation betrieblicher Mobilität: Neue Instrumente zur Abkehr vom Pkw in der Arbeitswelt

Dipl.-Ing. Mechthild Stiewe

Track 6.3 Mobility and Transport II

Analysing the effect of constraints and partner interaction on individual's work trip mode choice in Germany

Dr. Bhuvanachithra Chidambaram

The impact of urban form, migration background and social network dispersion on air travel

Dr. Giulio Mattioli

Brain Train? Changing rail accessibility of German regions and its effects on urban development

M. Sc. Fabian Wenner

Perceptions of China's Belt and Road Initiative – A comparative discourse analysis of Newspaper Outlets

Dr. Franziska Sielker

Track 6.4 Mobilität, Raum und Gender - Perspektiven für Planung und Forschung I

Gender & Mobilität: Analysen zur Alltagsmobilität und Nutzung digitaler Mobilitätsdienste

Dr. Claudia Nobis

Pendeldistanzen in Paarhaushalten – die Bedeutung von ökonomischen Einflüssen, sozialen Rollen und Präferenzen

Dr. Bhuvanachithra Chidambaram & Prof. Dr. Joachim Scheiner

Track 6.5 Mobilität, Raum und Gender - Perspektiven für Planung und Forschung II

Geographien des Vater-seins nach Trennung: Kopräsenz, Abwesenheiten und Mobilität

Dr. Dipl. Geogr. Michaela Schier

Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Entwicklungen, Herausforderungen, Perspektiven

Assoz. Prof. PD Dipl.-Ing. Dr. Juliane Stark

**Transport Innovation Gender Observatory – die europaweite Plattform zu Gender und Mobilität
Ein Werkstattbericht**

Bauass. Dipl.-Ing. Juliane Krause

Gender und Mobilität – Gedanken über die gegenwärtige Forschung (Kurz-Statement)

Prof. Dr. Joachim Scheiner

**Track 7 - Grüne und blaue Infrastrukturen /
Green and blue infrastructures**

**Track 7.1 Städte und Regionen von der Landschaft her entwickeln: grüne Infrastruktur,
Ökosystemleistungen und naturbasierte Lösungen als neue Planungskonzepte**

**Städte und Regionen von der Landschaft her entwickeln: grüne Infrastruktur, Ökosystemleistungen
und naturbasierte Lösungen als neue Planungskonzepte**

Prof. Christian Albert & Prof. Dr. Rieke Hansen

Ökosystemleistungen in Kulturlandschaften – ein geeignetes Entwicklungskonzept?

Prof. Christine Fürst

**Integration des ökonomischen Wertes von Ökosystemleistungen in politische Gestaltungs- und
Entscheidungsprozesse – regionale Reallabore zur Anpassung an den Klimawandel**

Prof. Alexandra Dehnhardt

**Wie kann der Nutzen integraler wassersensibler Projekte der Stadt- und Entwässerungsplanung
bewertet und transparent dargestellt werden?**

Dr. Nadine Gerner

**Erste Ergebnisse des ARL Arbeitskreises zu Ökosystemleistungen / Teilaspekt formelle Integration
in die räumliche Planung**

Christian Poßner

Track 7.2 Planung und Steuerung von grün-blauer Infrastruktur

**Integration grüner Infrastruktur in lokale Entscheidungsprozesse. Inspiration aus der Literatur zur
Koordination und Umweltpolitikintegration?**

Dr. Gerd Lintz

Wie wir blau-grün denken können, um Städte an Dürren und Überflutungen anzupassen – der Versuch einer Anleitung für eine gelungene Hitze- und Starkregenvorsorge

M. Sc. Alice Neht

Bewertung der Grünflächenversorgung unter quantitativer und qualitativer Aspekten

M. Sc. Christian Gerten

Urbane Akupunktur – Ein Ansatz zur städtischen Grünentwicklung?

Dr. Juliane Mathey

Track 7.3 Green Infrastructure and Climate Change

The importance of green infrastructure investments in urban landscape scale during the adaptation process to climate change: The case of KadiKoy (Istanbul)

PhD Şeyma Sariarmağan

Green Infrastructure Planning: A Strategy to Safeguard Urban Settlements in Pakistan

PhD Muhammad Rayan

The Governance of Nature-Based Solutions

M. Sc. Niklas Effenberger

River basin approach to climate change adaptation in the case of the Philippines

M. Sc. Rocelyn De Vera

Track 8 - Klimawandel und Gesundheit / Climate change and public health

Track 8.1 Stärkung urbaner Resilienz gegenüber Extremereignissen durch räumliche Planung

Stärkung urbaner Resilienz gegenüber Extremereignissen durch räumliche Planung

Prof. Dr.-Ing. habil. Jörn Birkmann & Stefan Greiving

Stärkung der Resilienz gegenüber Starkniederschlägen – Neue Erkenntnisse zu Vorsorgepotentialen und Ansatzpunkte für die räumliche Planung und Eigenvorsorge

M. Sc. Britta Weißer

Die Analyse von Starkregengefahren- und Risiken am Beispiel der Stadt Olfen – die Methode der Risikoanalysen kritisch beleuchtet

M. Sc. Dennis Becker & M. Sc. Felix Julian Othmer

Hitze in der Stadt: Was wir aus Befragungen lernen können

Dr. Antje Otto

Klima – und Vulnerabilitätsbetrachtung und ihre Anwendungsmöglichkeiten gegenüber Hitzestress in Bonn und Ludwigsburg

Prof. Dr. Matthias Garschagen, M. Sc. Mia Wannowitz, Dr. Mark Fleischhauer, Dr. Simone Sandholz,

M. Sc. Dominic Sett, B.A. Kevin Laranjeira, B. Sc. Franziska Götttsche

Track 8.2 Klimafolgen- und Kritikalitätsanalysen in der Raumplanung

Kleinräumige Modellierung urbaner Wärmebelastung – Modellierung städtebaulicher / stadtplanerischer Maßnahmen mit ENVImet

Dipl.-Ing. Jörg Peter Schmitt

KLIMPRAX Stadtklima – Klimawandel als Herausforderung für die kommunale Planung

M. Sc. Harald Hoeckner

Abschätzung der systemischen Kritikalität von Verkehrsinfrastrukturen im Kontext konvektiver Starkwindereignisse

B. Sc. Philip Kruse

Chaos oder Kaskade? Kritische Infrastrukturen als komplexes System

M. Sc. Hanna Christine Schmitt

Track 8.3 Gesundheitsfördernde Stadtentwicklung

Soundscape Planning in der Raumplanung

B. Sc. Moritz Lippold

Einbindung unterrepräsentierter Gruppen in Beteiligungsprozesse der gesundheitsfördernden Stadtentwicklung – Digitale Methoden der partizipativen Sozialraumanalyse (DiPS)

M. Sc. Daniel Simon

Wasserverbrauch in der irakischen Region Kurdistan und Anwendung der Landschaftsplanung als Rahmen für Nachhaltigkeit und Widerstandsfähigkeit gegen den Klimawandel

Dr. Bryce Lawrence

Umsetzung der Klimaanpassung in die Bauleitplanung – Erkenntnisse einer Pilotstudie

Dr. Denise Böhnke

Entwicklung StädteRegionaler KlimaAnpassungsprozessE in der StädteRegion Aachen (ESKAPE)

M. Sc. Sabrina Hoenen

Track 8.4 Klimaanpassung auf stadtregioalder Ebene

Klimawandel, Vulnerabilität und Klimaanpassung. Eine Untersuchung anhand der Städte Alsdorf und Eschweiler

B. Sc. Loisa Welfers

Vorsorge mit Mehrwert: Klimaanpassung in Klein- und Mittelstädten

Dr. Christoph Hemberger

Integrierte Klimaanpassung: das Projekt LIRCA

M.A. Katharina Schrot

Track 8 ZUKUR Umweltgerechtigkeit und Klimaresilienz

Umweltgerechtigkeit und Klimaresilienz

M. Sc. Madeleine Kirstein & Dr.-Ing. Raphael Sieber

Umweltbezogene Gerechtigkeit - Ein inter- und transdisziplinärer Ansatz zur Vermeidung sozialräumlich konzentrierter Ungerechtigkeiten

Dr.-Ing. Raphael Sieber

Klimaresilienz und sozial-ökologische Ungleichheiten in Dortmund - Eine GIS-basierte gesamtstädtische Erfassung und Kartierung

M. Sc. Mathias Schaefer

Umweltgerechtigkeitsanalyse und -konzeption am Beispiel der Stadt Bottrop

M. Sc. Kristina Ohlmeyer & M. Sc. Madeleine Kirstein

Grüne Infrastrukturen in Dortmund-Marten – Maßnahmen zur Verbesserung von Umweltgerechtigkeit und Klimaresilienz

Dr.-Ing. Raphael Sieber

Roundtables

Post-growth from international planning perspectives: Digital roundtable on the future of planning in a post-growth world

Dr. Christian Lamker, Viola Schulze Dieckhoff, Kim Carlotta von Schönefeld

Forschung in Reallaboren - transformativ, experimentell, nachhaltig?

Dr.-Ing. Sandra Huning & Dr.-Ing. Raphael Sieber

Innenentwicklung und die neue Wohnungsfrage – Wie gelingt eine nachhaltige Stadtentwicklung unter Wachstumsdruck und konkurrierenden Raumansprüchen in Deutschlands Metropolen?

Dr. Dipl.-Ing. Ilka Mecklenbrauck & Dipl.-Ing. Hendrik Jansen

Roundtable der Planungsfakultäten

Prof. Dr. Thorsten Wiechmann

OFFENE STADT – Perspektiven auf Offenheit in Stadt und Stadtentwicklung

Dr. Nadine Appelhans

ABSTRACTS

Zivilgesellschaftliche Projekte durch externe Intervention?

Dr. Anke Kaschlik

*HAWK | Hochschule für angewandte Wissenschaften und Kunst, Fakultät Management,
Soziale Arbeit, Bauen*

Jaqueline Schmidt

Grundlage des Beitrags ist ein vom BMBF (Bundesministerium für Bildung und Forschung, Deutschland) gefördertes Praxisforschungsprojekt (TransZ, Förderzeitraum 2/2017-1/2020, Verlängerungsantrag ist in Arbeit). Es stehen Stadtzentren von zwei nahe beieinanderliegenden Mittelstädten mit umfangreichen funktionalen Verflechtungen und sehr unterschiedlichen Umgangsweisen mit anstehenden Herausforderungen im Mittelpunkt. Aus diversen Gründen sind die Stadtzentren von tiefgreifenden Veränderungen bis hin zu umfangreichen Leerständen betroffen. Für die Bewohner*innen und Gewerbetreibenden in den Zentren bedeutet dies zunächst überwiegend eine Abnahme von Wohn- und Aufenthaltsqualitäten für die Eigentümer*innen den Wertverfall von Immobilien. Damit einher gehen oftmals auch zurückgehendes Interesse der übrigen Bevölkerung und teilweise sogar von Stadtverwaltung und -politik. Im Praxisteil des Projekts werden hinsichtlich der Potenziale vor Ort zivilgesellschaftliche Projekte in «Reallaboren» initiiert, unterstützt und umgesetzt. Dabei geht es um die Schaffung von Begegnungsräumen für kulturelle Anlässe für Menschen im Quartier ebenso wie um die Nutzung von Leerständen, um gemeinschaftliches Wohnen, Grünflächen-gestaltung oder genossenschaftliche Immobilienentwicklung. Die Themensetzung erfolgt ausschließlich durch die engagierten Personen. Diese sind nur zum Teil in Organisationen eingebunden. Stadtverwaltung und -politik werden nur bei Bedarf hinzugezogen. Zentrale Fragestellung im analytischen Teil ist, ob und inwieweit gemeinschaftliche Projekte und Prozesse zu einer nachhaltigen Entwicklung der Zentren beitragen können. Die bisherigen Erfahrungen und Erkenntnisse lassen sich im Wesentlichen unter dem Stichwort Pfadabhängigkeiten lokaler Entwicklungen sub-summieren: Die gewohnten Handlungsweisen von Stadtverwaltung und -politik prägen die Handlungsweisen bzw. das Engagement der Bevölkerung mit. So scheint die relativ partizipativ angelegte Arbeit einer Stadtverwaltung die Notwendigkeit für zivilgesellschaftliches Engagement für die Stadtentwicklung «überflüssig» zu machen, zumindest in den Augen der Bevölkerung. Auf der anderen Seite scheint die Bevölkerung unsere Angebote für zivilgesellschaftliches Engagement, bedingt durch das Handeln bzw. das als Nichthandeln empfundene Vorgehen der Stadtverwaltung dankbar anzunehmen. Die durch unser Angebot unkompliziert begonnenen Projekte und Prozesse benötigen umfangreiche Unterstützung und Betreuung über einen längeren Zeitraum, um erfolgreich verstetigt werden zu können. Der Aufbau von Vertrauen in die eigene Wirksamkeit und in die Verlässlichkeit der Unterstützung benötigt Zeit, Kommunikation und resiliente Strukturen. Die anhaltende Arbeit und regelmäßige positive Berichterstattung in unterschiedlichen Medien deuten nun in Richtung einer verbesserten Stimmung sowie Wahrnehmung der Altstadt in einem besseren Licht durch die Bewohner*innen als auch durch die Bevölkerung insgesamt. Bis zum Februar 2020 werden zur vergleichenden Analyse der Reallabor-Prozesse weitere (narrative) Interviews mit den Beteiligten der Projekte geführt. Diese werden inhaltsanalytisch ausgewertet und in Akteurs- und Situationsanalysen verdichtet, um breiter abgestützte Aussagen über die Potenziale von gemeinschaftlichem Handeln treffen zu können. Zudem werden Aussagen über erzieltes Empowerment der Beteiligten, über Erfolgsfaktoren für die Umsetzung und die Nachhaltigkeit von extern initiierten Projekten und Prozessen erwartet.

Reallabore als integrative und partizipative Konzepte für klimaresiliente Städte der Zukunft

Dipl. Umweltwiss. Stephanie Lübke

TU Dortmund, Sozialforschungsstelle

M. Sc. Carolin Bauer

Um eine Transformation hin zu einer klimaresilienten und nachhaltigen Gestaltung von Städten zu befördern, ist die Kooperation vieler unterschiedlicher Akteure gefordert. Die Einbindung relevanter Stakeholder und Akteure aus allen Sektoren (Wissenschaft, Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft) in die Entwicklung sozialer Innovationen ist eine zentrale Voraussetzung nicht nur für die Einbindung verschiedener Kompetenzen und Verantwortlichkeiten. Sie sind auch die Voraussetzung für die nachhaltige Verankerung und Verbreitung in bestehende Strukturen. Statt prioritär auf Ziele, Einzelmaßnahmen und normative Vorgaben zu fokussieren, werden Nachhaltigkeit, Klimaresilienz und Anpassungskapazität als kollaborative Entwicklungs-, Lern- und Innovationsprozesse verstanden: Klimaresiliente Quartiere nutzen technische Lösungen und verändern ihre soziokulturellen Praktiken, um mit Folgen der Klimaänderungen vor Ort besser leben zu können (vgl. UBA 2014). Reallabore bieten als Rahmen für Experimente ein institutionalisiertes Setting, um vom Wissen zum Handeln zu kommen (vgl. MWK 2013, S. 31). Als Erfolgsfaktoren und Gütekriterien gelten dabei die Reflexivität von Akteuren, Organisationen und Verfahren, ihre Fähigkeit, Befähigung und Bereitschaft zu Partizipation, Kollaboration und Selbstorganisation, ihre institutionalisierten Regeln, Normen und Ressourcen der Interessen- und Konfliktmoderation sowie ihr Entwicklungspotenzial für technische, ökonomische, organisatorische und soziale Innovationen (vgl. Schwarz, Birke, Berheide, 2010). Im Projekt „iResilience: Soziale Innovationen und intelligente Stadtinfrastrukturen für die resiliente Stadt der Zukunft“ steht die modellhafte Entwicklung und Erprobung neuer Praktiken und Technologien zur kontinuierlichen Verbesserung der urbanen, klimaangepassten Resilienz im Fokus. Ziel des Projektes ist die Entwicklung, Erprobung und Untersuchung von innovativen Prozessen, Formaten und Instrumenten (d.h. u.a. sozialen und digitalen Innovationen) auf Quartiersebene, die zu einer Verbesserung der Klimaresilienz der Städte, Quartiere und einzelnen Akteure beitragen, und auf andere Quartiere und Städte übertragbar sind. Diese innovativen Lösungen für komplexe, dynamische Herausforderungen des Klimawandels werden identifiziert und mit Akteuren vor Ort in urbanen Reallaboren erprobt. Mithilfe sozialer Innovationen, ko-kreativer Planungsprozesse sowie digitalen Tools werden beispielsweise zielgerichtete Wege der Umsetzungsvorbereitung von Klimavorsorgemaßnahmen entwickelt. Die drei Stadtquartiere Köln-Deutz, Dortmund-Jungferntal und Dortmund-Nordstadt werden als Reallabore und somit geografische Orte und Räume verstanden, in denen Realexperimente innerhalb eines festen Kreises Verantwortlicher aus der Verwaltung, Bürgerinnen und Bürgern sowie unterschiedlicher Experten in einem definierten Zeitraum umgesetzt werden, um in wechselseitiger Impulsvermittlung ein bestimmtes Problem oder Leitthema zu bearbeiten und dabei koevolutionär voneinander zu lernen. Aus den Erfahrungen der Reallaborprozesse in beiden Städten wird ein übertragbarer Reallaborprozess für eine resiliente Stadtentwicklung entstehen. Erste Erkenntnisse der Beteiligungsprozesse in den Pilotquartieren, die sich aus der Erprobung der innovativen Formate und Instrumente einer kollaborativen transdisziplinären Zusammenarbeit ableiten lassen, werden vorgestellt und diskutiert.

Schwarz, M.; Birke, M.; Berheide, E. (2010): Die Bedeutung sozialer Innovation für eine nachhaltige Entwicklung. In: Howaldt, J.; Jacobsen, H. (Hrsg) Soziale Innovation – Auf dem Weg zu einem postindustriellen Innovationsparadigma. S. 165-180.

MWK - Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Baden-Württemberg (2013) Wissenschaft für Nachhaltigkeit, Stuttgart. Abrufbar unter: https://mwk.baden-wuerttemberg.de/fileadmin//redaktion/m-mwk/intern/dateien/publikationen/RZ_MWK_Broschuere_Nachhaltigkeit_Web.pdf.

*Dortmunder Konferenz 2020
Räume neu denken
Planung in einer Welt im Wandel*

*Dortmund Conference 2020
Rethinking Spaces
Planning in a Changing World*

Umweltbundesamt (2014): Deutschland im Klimawandel: Anpassungskapazität und Wege in eine klimarobuste Gesellschaft 2050, Ufoplan Endbericht, Forschungskennzahl FKZ 3711 41 102.

Track 1 – Quartiersentwicklung

Session: Quartiere entwickeln: Begegnungs-
räume, Aneignungsprozesse und Ko-Kreation

Das gefühlte Quartier - Zur Entstehung und Veränderung subjektiver Quartiersbindung

M.A. Annetrin Kühn

TU Dortmund, Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie

Mathis Fragemann

Die Frage ‚Was ist eigentlich ein Quartier?‘ beschäftigt Forscherinnen und Forscher seit vielen Jahren. Unternimmt man den Versuch Quartiere abzugrenzen oder räumlich greifbar zu machen, wird schnell deutlich, dass viele Indikatoren stark an die Lebenswelt, Interaktion und das Empfinden der Bewohnerinnen und Bewohner gebunden sind (Chaskin 1998; Galster 2001; Schnur 2008). Hinzu kommt, dass Quartiere als soziale Räume gemeinsamen Lebens und Interagierens aufgrund gesamtgesellschaftlicher Entwicklungen und Veränderungen permanent neu konstruiert werden (Hamm 2000; Neef 2011). Bereits seit dem Ende der 1950er Jahre machen Nachbarschaftsuntersuchungen deutlich, dass ‚Wohneigentum, soziale Schicht, Alter, Stellung im Lebenszyklus, Geschlecht [...] wichtige Einflussfaktoren für die Entwicklung von sozialen Beziehungen [sind]‘ (Bertels 1990: 71f.). Die ‚Gefühlslage‘/ subjektive Wahrnehmung des Quartiers kann sich somit im Laufe bestimmter Lebensabschnitte und/oder durch äußere Einflüsse verändern. Wir möchten in unserem Vortrag den Fragen nachgehen ‚Welche Umstände führen dazu, dass Bewohnerinnen und Bewohner einen Raum als ihr Quartier fühlen?‘ und ‚Wie und warum verändern sich diese Gefühle?‘. Die vorzustellenden empirischen Daten konnten wir im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Forschungsprojekts MOSAIK (2017-2020) erheben. So wurden rund 35 leitfadengestützte Interviews mit Bewohnerinnen und Bewohnern in vier ausgewählten Fallstudienquartieren in der Stadt Remscheid geführt. Anhand eines Fallstudienquartiers möchten wir aufzeigen, wie unterschiedliche subjektive Wahrnehmungen entstehen und wodurch sich diese verändern können.

Bertels, Lothar 1990: *Gemeinschaftsformen in der modernen Stadt*. Opladen: Leske und Budrich Verlag.

Chaskin, Robert J. 1998: *Neighborhood as a Unit of Planning and Action: A Heuristic Approach*. *Journal of Planning Literature* 13(1): 11-30.

Galster, George 2001: *On the Nature of Neighbourhood*. *Urban Studies* 38(12): 2111-2124.

Hamm, Bernd 2000: *Nachbarschaft*. In: Häußermann, Hartmut (Hg.): *Großstadt. Soziologische Stichworte*. Opladen: Leske, Budrich, 173-182.

Neef, Rainer 2011: *Quartiersleben und soziale Klassen*. In: Hermann, Heike; Keller, Carsten; Neef, Rainer; Ruhne, Renate (Hg.): *Die Besonderheit des Städtischen. Entwicklungslinien der Stadt(soziologie)*. Wiesbaden: VS Verlag, 235-264.

Schnur, Olaf (Hg.) 2008: *Quartiersforschung - Zwischen Theorie und Praxis*. Wiesbaden: VS Verlag

Track 1 – Quartiersentwicklung

Session: Quartiere entwickeln: Begegnungs-
räume, Aneignungsprozesse und Ko-Kreation

Wissensökonomie im Quartier – Temporäre räumliche Nähe und Third Places

Jun.-Prof. Dr. Anna Growe

Universität Heidelberg, Geographisches Institut

In der Geographie werden Arbeitsprozesse in der Wissensökonomie seit langem hauptsächlich unter Berücksichtigung sozialer Theorien analysiert, wobei der Schwerpunkt auf Akteuren, Netzwerken und Interaktionen liegt. Akteure, Netzwerke und Interaktionen sind jedoch an bestimmten physischen Orten lokalisiert, wobei diese Orte auch in temporären Konstellationen verwendet werden und durch die temporäre Nutzung eine ganz eigene Dynamik im Prozess der Wissensarbeit entfalten. Der Wissensaustausch durch persönliche face-to-face Interaktionen sowie die Wissensgenerierung an bestimmten physischen Standorten spielen eine zentrale Rolle bei der Generierung von immateriellen Produkten in der wissensbasierten Wirtschaft. Diese Geografien der Wissensgenerierung implizieren, dass die Wissensgenerierung nicht auf städtischer oder regionaler Ebene stattfindet, sondern an spezifischen Standorten wie Büros, Konferenzräumen, Cafés, Restaurants oder Werkstätten. Mit dieser Perspektive rückt auch das Quartier in den Fokus. Einige Orte werden häufig und über lange Phasen in der Wissensarbeit genutzt, andere temporär und in seltenen Abständen innerhalb des Arbeitsprozesses. Wie genau soziale Prozesse der Wissensgenerierung mit der temporären Nutzung dieser spezifischen Orte verbunden sind, wird noch diskutiert. Der Beitrag befasst sich mit zwei Aspekten. Zunächst wird auf der Grundlage von qualitativen Interviews mit Akteuren wissensintensiver Dienstleister aufgezeigt, welche Rolle die temporäre Nutzung von spezifischen Orten jenseits der firmen- oder kundeneigenen Arbeitsräume (third places) für die Wissensgenerierung spielt. Darauf aufbauend werden am Beispiel von zwei konkreten Fallstudien - dem Heidelberger SAP APP House und dem Heidelberger Dezernat 16 im Heidelberger Quartier Bergheim - Möglichkeiten diskutiert, die im ersten Schritt identifizierten Vorteile von temporär genutzten third places für die Entwicklung von Stadtquartieren zu nutzen.

Safe street, safe neighbourhood?

M. Sc. Isti Hidayati

University of Groningen, Faculty of Spatial Science

Prof. Claudia Yamu

Following Jacob's (1961) 'eyes on the street', there has been a growing discussion on the safety in public spaces, yet little is understood on how spatial configuration, intertwined with local social constructs, creates the sense of safety. This study aims to understand the spatial perception of safety by looking at the socio-spatial structure of four neighbourhoods each in Jakarta, Indonesia, and Kuala Lumpur, Malaysia. A mix of qualitative and quantitative method is applied by combining (1) an on-street survey with 383 participants reporting their sense of safety, (2) walking with video approach to record local experiences on the street within the neighbourhood, and (3) a visibility analysis using spatial modelling of eight selected neighbourhoods. This innovative method allows for a comprehensive investigation of spatial configuration and the underlying social structure that influence a person's perceived safety while walking or having activities in the neighbourhood. The findings indicate that the sense of safety is spatially and socially constructed. This highlights the importance of designing a safe street as a local network which encourage natural surveillance and social interactions within the neighbourhood.

The (anti) adaptive neighbourhoods. Embracing complexity and distribution of design control in the ordinary built environment?

Dr. Stefano Cozzolino

ILS - Research Institute for Regional and Urban Development

While cities as a whole work as complex adaptive systems, the same cannot be said of many of their neighbourhoods constructed in the twentieth century. The formation and perpetuation of anti-adaptive-neighbourhoods (AANs) is a very recent and still under-explored phenomenon in urban history. The paper investigates the causes behind this phenomenon and suggests policy and design implications to generate neighbourhoods and built environments that are more adaptable. It demonstrates that contemporary discussions can be enriched if we pay more attention to certain underestimated urban factors that guarantee the incremental adaptation of the built environment: action, ownership and time. In order to delve deeper into these issues, this article first presents the main differences between the traditional (adaptive) and the modern (anti-adaptive) built environments. Second, it explores the main problems of AANs, their main characteristics, and the conditions under which public planners and designers have direct responsibility for their creation and perpetuation. Lastly, certain theoretical and practical devices are provided to recover existing AANs and avoid the design of new AANs.

Evaluating the utility of public places: Method and perspectives

PhD Sally Hamarneh

Université Paris 8, Vincenne-Saint Denis, Laboratoire CITU

Today, during the age of digital medias, crowds continue to seek physical massive gatherings, underlining an essential social need and revealing the most suitable sustainable media adapted for this specific need; What is the utility of public squares, as territorialized medias for modern urban societies? How can we evaluate the impact of an architectural element over social cohesion and democratization process in today's cities suffering from human and natural catastrophes? The paper will touch on these questions based on a recent Phd research combining architecture, urbanism, and sciences of information, through a multi-methodological approach that analyses the results of three qualitative methods, (conceptual, empirical and comparative) by the method of grounded theory, concluding in formulating a method for utility assessment applied to renovated public squares, for indicating the durability of social cohesion in the city and the depth of democratization process in the country. The method was applied on two renovated squares (Paris /Amman) where constants confirmed the social need for massive territorialized communication in today's societies, and variables exposed how each city reacts to meet this need in its new urbanism strategies. Paradigmatic results of the evaluation assessment distinguish two type of "modern" urban strategies applied today: inclusivist: which enhances constantly evolving social needs for inhabitants and visitors at all times, exclusivist: that prioritizes security aspects while undermining social needs for inhabitants and visitors. The paper concludes by highlighting the risks of exclusivists strategies, and showing how restrictive conditions applied to pedestrian squares in today's cities encourage the symptoms of tribalisation and the phenomenon of schismogenesis, which leads to endangering the durability of social cohesion in the city and to blocking the evolution process of democratization in the country.

Evaluation of conservation process integration in europe and turkey within the scope of international conservation legislation

M. Sc. Mustafa Rahman Öncüer

Fadim Yavuz

The historical places with the highest commercial function in the city center are under pressure of intensive use. Therefore, historical places in the city center must be protected and functionalized in the most correct and effective way. The importance of protection of historical and natural places is increasing day by day against the pressure of urban, economic and political factors. In this period, while the first acknowledged conservation approach is “single structure conservation” understanding, the conservation approach has been progressed in time and ‘Active and integrated conservation approach’ has been adopted. The European based integrated conservation understanding has started to spread all over the world in time and it has been the subject of international regulations in many areas. The integrated conservation understanding has a quite important place in the spatial planning literature. UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization) is a mechanism which incorporates different nations based in Europe as well as it is an organization that attaches importance to the spatial planning and conservation approaches. The concept of field management which is one of the conservation approaches and appeared with the changes of conservation understandings in historical city centers or different places in time has a quite significant place. Providing urban conservation in the context of sustainability principles of cultural heritage management is at the forefront and in order to transfer historical textures and artifacts to future generations by using, “Area Management” mechanism is the most powerful element appeared in the conservation legislation. Field management is more than a plan, it is defined as a multidisciplinary strategic action plan. In fact, this multidisciplinary study is the best way to examine the place and it is a research process and implementation action plan that comprises of working groups coming together from different professional disciplines which correctly identify the opportunities and the threats with strengths and weaknesses. In accurate and effective conservation actions, the importance of field management is proved by the European Union policies and its different legal regulations. In this study, the examination of the historical process of conservation approaches in Turkey in the context of legal and administrative frame and it is aimed to prove the international policies in legislation development and the legal regulations for its integration. In this context, it is clearly revealed how Turkey’s conservation legislation was shaped in specific periods towards international regulations. Also with the integrated conservation understanding, examining the work process of the Area Management Plan which is actively continuing its activities in Europe, conservation approach in the field management process that has an accelerating work today is scrutinized in Turkey. Bergama Multilayer Landscape Area (İzmir) which was accepted into the UNESCO World Heritage List from Turkey and historical city center of Florence (Italy) based in Europe has been discussed extensively as a Management Plan in the context of Area Management examples. In international aspect, the documents of constitution, laws, regulations and resolutions etc. which are used effectively in construction processes have been decided in legal frameworks. As a result of this study, the problems and the missing parts of the area management plan were determined referring to the conservation legislations in Turkey and Europe within the framework of international conservation, suggestions have been developed to solve these problems.

Wandel von Nachbarschaften und aufwertungsbedingte Verdrängung: Ursachen, Erscheinungsformen und Folgen

Dr. Jan Üblacker

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Die deutsche Gentrification-Forschung hat sich über lange Zeit intensiv mit Fragen der Messung von Gentrification und der Analyse der verschiedenen Trägergruppen (beispielhaft: Pioniere, Gentrifier) beschäftigt. Während sich die Betrachtung der Aufwertungsprozesse stetig weiterentwickelte und in verschiedene Dimensionen (sozial, baulich, gewerblich, symbolisch) ausdifferenzierte, wurde die Untersuchung von Ursachen und Folgen aufwertungsbedingter Verdrängung lange Zeit vernachlässigt. Ursächlich hierfür waren u.a. methodische Probleme. So sind die Verdrängten typischerweise nicht mehr im Untersuchungsgebiet anzutreffen und folglich nur schwer für Befragungen zu erreichen. Wanderungsanalysen auf Basis amtlicher Daten zeigen zwar das Ausmaß innerstädtischer Ummzugsbewegungen, enthalten jedoch keine Informationen über den sozialen Status oder die Motive der wandernden Bevölkerung. Qualitative Forschungen hingegen schildern eindrucksvoll die wechselseitigen Wahrnehmungen der unterschiedlichen Statusgruppen, ein sich veränderndes „Wohngefühl“ und individuelle Strategien im Umgang mit dem drohenden Wohnungsverlust, können jedoch keine Aussagen über den Umfang der in einem Gebiet betroffenen Bevölkerung machen. Auch in den internationalen Debatten wurde aufgrund der quantitativen Befundlage lange Zeit davon ausgegangen, dass Verdrängungsprozessen eine geringe Bedeutung zukommt (z.B. Freemann/Braconi 2004). In Folge dessen nahm Mitte der 2000er Jahre die Kritik an einer zunehmend „positiven“ Auslegung von Gentrification zu (Slater 2005; 2009) und es folgten eine Reihe von Forschungen, denen ein konzeptionell erweiterter Verdrängungsbegriff nach Marcuse zu Grunde liegt (z.B. Cole 2013; Shaw/Hagemans 2015; Valli 2015). Im Überblick zeigt sich jedoch auch, dass Einschätzungen über Ausmaß und Form von Gentrification und Verdrängung nach wie vor entlang methodologischer Trennlinien verlaufen (Brown-Saracino 2017). Für den deutschen Kontext blieben einige drängende Fragen über lange Zeit unbearbeitet. Wohin ziehen die Verdrängten? Wie nehmen verschiedene Bewohner_innengruppen den Aufwertungsprozess wahr? Welche Folgen hat der Verbleib im Aufwertungsgebiet? Welche weiteren Aspekte jenseits von Mietsteigerungen, Sanierungen und Umwandlungen beeinflussen die Wohnzufriedenheit und führen zu Verdrängungsdruck? Welchen Einfluss haben staatliche Rahmenbedingungen und kommunale Akteure auf Aufwertungs- und Verdrängungsprozesse? In den letzten Jahren haben sich einige Forscher_innen auf den Weg gemacht, Antworten auf diese Fragen zu finden. Das Panel versammelt aktuelle Forschungen und möchte diskutieren, welche Folgen diese Prozesse für die betroffenen Bewohner_innen und die Stadtgesellschaft haben.

Track 1 – Quartiersentwicklung

Session: Wandel von Nachbarschaften und aufwertungsbedingte
Verdrängungen: Ursachen, Erscheinungsformen und Folgen

Gentrifizierung zwischen Kommodifizierung und De-Kommodifizierung

Dr. Matthias Bernt

Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (IRS)

Obwohl Gentrifizierung seit mehr als einem halben Jahrhundert zu den Kernthemen stadtsoziologischer Forschung gehört, ist die Beziehung zwischen Aufwertungsprozessen, Verdrängung einkommensschwacher Bewohner und staatlichen Politiken unklar geblieben. Seit den 2000er häufen sich zwar Aufsätze, die dem „neoliberalen“ Staat eine Schlüsselrolle bei der aktiven Unterstützung von Gentrifizierung zuweisen („state-led-gentrification“) – argumentiert wird aber in der Regel vor dem Hintergrund von Einzelfällen, die sich in jeweils spezifischen Kontexten verorten. Auf der Grundlage einer empirischen Untersuchung über das Zusammenspiel von öffentlichen Stadtentwicklungspolitiken und Gentrifizierungsprozessen in London, Berlin und St. Petersburg schlage ich eine neue Perspektive auf Gentrifizierung vor. Ich argumentiere, dass die raumzeitlichen Muster von Gentrifizierungsprozessen nur aus der Analyse des historisch konkreten Zusammenspiels von Kommodifizierungs- und Dekommodifizierungsprozessen zu verstehen sind. Auf dieser Grundlage entwickle ich das Konzept einer „Kommodifizierungslücke“. Ich verstehe darunter die Differenz zwischen der potenziellen Grundrente, die für ein bestimmtes Stück Land erreicht werden kann, wenn dieses vollständig kommodifiziert ist, und der tatsächlich realisierbaren Grundrente unter den Bedingungen einer teilweisen Dekommodifizierung. Ich argumentiere, dass die Möglichkeiten zur Schließung dieser Lücke in unterschiedlichen Kontexten stark variieren und dass diese Varianz die unterschiedlichen Erscheinungsformen von Gentrifizierung erklärt. Im Ergebnis weise ich sowohl partikularistische, als auch universalistische Perspektiven auf Gentrifizierung zurück und plädiere dafür, den Staat stärker in das Zentrum der Erklärung zu rücken.

Track 1 – Quartiersentwicklung

Session: Wandel von Nachbarschaften und aufwertungsbedingte
Verdrängungen: Ursachen, Erscheinungsformen und Folgen

Gentrifizierungsdebatten und Nachbarschaftsmelancholie. Zur Deutung ambivalenter Gefühle in Phoenix-Hoerde, Dortmund

Prof. Dr. Susanne Frank

TU Dortmund. Fakultät Raumplanung

*Sehr zum Ärger der Stadtspitze flammen in Dortmund regelmäßig Gentrifizierungsdebatten um das stadtentwicklungspolitische Prestigeprojekt „Phoenix“ auf. Mitten im Arbeiterviertel Hörde, Wohnort der einstigen „Hoeschianer“, ist rund um einen künstlich angelegten See ein Quartier des gehobenen Wohnens entstanden. In der Folge leben dort Arme und Reiche in unmittelbarer Nachbarschaft. Für Neubaugentrifizierung im „alten“ Hörde gibt es bislang allerdings keine empirischen Belege. Wie unsere Langzeitforschung zeigt, reagieren viele alteingesessene Hörder*innen mit gemischten Gefühlen auf die Transformation ihres Stadtteils. In den verbreiteten Enthusiasmus über das unerwartete Privileg, in Seenähe zu wohnen, mengen sich Traurigkeit und Verlustängste angesichts einer Stadt- und Quartiersentwicklung, die die eigene soziale, kulturelle und politische Marginalisierung unmissverständlich vor Augen führt. Diese letzteren Empfindungen durften im offiziellen Jubeldiskurs, der das Phoenix-Projekt als strahlenden Ausweis gelungenen Strukturwandels ikonisiert, allerdings keinen Platz finden. Im Vortrag interpretiere ich die Debatte um Gentrifizierung als Vehikel, mit dem unterdrückten Gefühlen Ausdruck verliehen wird. Das medial popularisierte Konzept ist polyvalent, politisch, polemisch und kritisch. Es wird von Bürger*innen, Künstler*innen, Journalist*innen und Wissenschaftler*innen aufgegriffen, um auf die eklatanten sozialen Ungleichheiten und Machtungleichgewichte hinzuweisen, die sich im Phoenix-Projekt materiell und symbolisch kristallisieren. Wie ich meine, trifft diese Artikulation diffuser Emotionen zwar einige, verfehlt zugleich aber wesentliche andere Aspekte des verbreiteten Unbehagens an der Stadt- und Quartiersentwicklung. Hier geht es vor allem um die Unmöglichkeit bzw. das Verbot, den Verlust des geliebten Objekts – des vertrauten Quartiers mit allem, wofür es stand – öffentlich zu beklagen. Der Verlust kann so nicht durch kollektive Trauerarbeit überwunden werden. Vor diesem Hintergrund schlage ich „Nachbarschaftsmelancholie“ als geeignetes Konzept vor, um die unklaren, teils unbewussten und zutiefst ambivalenten Gefühle zu fassen, die der radikale Wandel des Quartiers bei seinen alteingesessenen Bewohner*innen hervorruft.*

Die Bedeutung kommunalen Ordnungshandelns im Aufwertungs- und Verdrängungsprozess

Dr. Tim Lukas & Dr. Jan Üblacker

Bergische Universität Wuppertal & ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Die jüngeren Entwicklungen auf den Wohnungsmärkten einerseits sowie die sozioökonomische und soziokulturelle Differenzierung der Wohnungsnachfragenden andererseits erzeugen in den Innenstädten sehr dynamische Aufwertungs- und Veränderungsprozesse der sozialen, baulichen und gewerblichen Strukturen. Eine Ausnahme von diesen Aufwertungstrends stellen bislang die in vielen deutschen Städten zentral gelegenen Bahnhofsviertel dar, die häufig nach wie vor durch soziale Benachteiligung, unterdurchschnittliche Wohnstandards und ungenutzte Brachflächen gekennzeichnet sind (Benkel 2010). Viele der Bahnhofsviertel erfahren in den letzten Jahren jedoch auch steigende Aufmerksamkeit in Form von Neubauvorhaben, städtebaulichen Gestaltungsmaßnahmen und dem stetigen Zuzug statushöherer Gruppen (Graf/Reichle 2018). Von ihren Bewohner*innen werden die Gebiete als Räume mit einer hohen sozialen Durchmischung erfahren. Die Einstellung gegenüber der sozialen Mischung im eigenen Wohngebiet und der alltägliche Umgang mit Diversität stellen sich dabei je nach Bewohner*innengruppe höchst unterschiedlich dar und können zu Aneignungskonflikten um öffentliche Räume führen. Gerade im Kontext sozial gemischter Gebiete kommt dem Verwaltungs- und Ordnungshandeln eine entscheidende Bedeutung beim weiteren Verlauf des Aufwertungs- und Verdrängungsprozesses und beim (Miss-)Erfolg von Aneignungsstrategien der beteiligten Bewohner*innengruppen zu. Verschiedene Forschungen deuten darauf hin, dass sich unter den zuziehenden Mittelschichtshaushalten sowohl Befürworter*innen als auch Gegner*innen der sozialen Mischung finden und sich die jeweiligen Einstellungen auch auf das kommunale Ordnungshandeln auswirken (Üblacker/Lukas 2019). Am Beispiel der Bahnhofsviertel in Düsseldorf, Leipzig und München möchten wir mit unserem Beitrag die folgenden Fragen beantworten: 1. Welche Bewohner*innen fordern kommunales Ordnungshandeln in ihrem Wohngebiet? 2. Welche Strategien wenden kommunale Sicherheits- und Ordnungsdienste an, um marginalisierte Gruppen aus dem öffentlichen Raum zu verdrängen? 3. Welche Folgen hat das kommunale Ordnungshandeln für die marginalisierten Gruppen im Quartier? Der Vortrag berichtet Ergebnisse des Forschungsprojektes „Sicherheit im Bahnhofsviertel (SiBa)“, dem eine Triangulation quantitativer und qualitativer Methoden zugrunde liegt (Haferkamp et al. 2018). Die Analyse der amtlichen Sozialstatistiken der Städte Düsseldorf, Leipzig und München zeigt, dass es sich bei den Bahnhofsvierteln im Vergleich zur Gesamtstadt um sozial eher benachteiligte Quartiere handelt, in denen in den vergangenen Jahren ein Zuzug besser situerter Bewohner*innen zu beobachten ist. Die in den drei Städten im Herbst 2018 durchgeführte schriftlich-postalische Bevölkerungsbefragung adressiert neben den sozioökonomischen Merkmalen der Befragten insbesondere das subjektive (Un-)Sicherheitsempfinden, die Erwartungen und Einstellungen gegenüber den kommunalen Ordnungsdiensten und die wahrgenommene Aufwertung des Wohnumfelds. Teilnehmende Beobachtungen bei polizeilichen und kommunalen Sicherheitsakteuren, leitfadengestützte Interviews mit Akteur*innen unterschiedlicher Organisationen (Soziale Arbeit, Stadtplanung, Sicherheitsbehörden) und Gruppendiskussionen mit Menschen mit Lebensmittel-punkt Straße geben Hinweise auf die angewandten Strategien der kommunalen Ordnungsdienste und deren Wirkungen im Sozialraum Bahnhofsviertel. Der Vortrag thematisiert die Zusammenhänge zwischen Prozessen der Gentrification, kriminalitätsbezogener (Un-)Sicherheit und abweichendem Verhalten am Beispiel der Bahnhofsviertel in den Städten Düsseldorf, Leipzig und München. Betrachtet werden dabei die Sicherheitserwartungen beschwerdemächtiger Bewohner*innen, die das kommunale Ordnungshandeln der Sicherheitsakteure als eine Begleiterscheinung kleinräumiger Aufwertungsprozesse erscheinen lassen. Beschrieben werden die Verdrängungsstrategien kommunaler

Ordnungsdienste und ihre Folgen für das (Zusammen-)Leben im Quartier, die besonders für die marginalisierten Gruppen der Wohnungslosen und Suchtkranken zu erheblichen Einschränkungen führen. Die Beschreibung der jeweiligen (Verdrängungs-)Strategien der kommunalen Ordnungsdienste ermöglicht die Reflexion über möglicherweise unerwünschte Folgen.

Benkel T. (Hrsg.) (2010), Das Frankfurter Bahnhofsviertel. Devianz im öffentlichen Raum. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften

Graf K., Reichle N. (2018), Hinter den Gleisen. Die Entwicklung der Bahnhofsquartiere in Schweizer Städten, Seismo Verlag, Zürich

Üblacker J., Lukas T. (2019), Keine Angst, es ist nur Gentrification? Soziale und ökonomische Ängste, Kriminalitätsfurcht und Verdrängungsdruck im Düsseldorfer Bahnhofsviertel, sub\urban 1 (im Erscheinen)

Haferkamp R. et al. (2018), Sicherheit im Bahnhofsviertel (SiBa), forum kriminalprävention 3, 24–27

Track 1 – Quartiersentwicklung

Session: Wandel von Nachbarschaften und aufwertungsbedingte
Verdrängungen: Ursachen, Erscheinungsformen und Folgen

Verdrängung ohne Gentrifizierung? Konzeptionelle und empirische Erkenntnisse zu Verdrängungsprozessen auf einem angespannten Wohnungsmarkt

Dr. Fabian Beran

Humboldt-Universität zu Berlin, Geographisches Institut

Verdrängung nimmt in der Debatte über Gentrifizierung einen wesentlichen Stellenwert ein. Für die meisten Autoren stellt Verdrängung die Ursache für den Austausch der Bevölkerung in Gentrifizierungsprozessen dar und ist damit ein konstituierendes Merkmal von Gentrifizierung. Andere Autoren verstehen dagegen unter Gentrifizierung einen Aufwertungsprozess, der nicht notwendigerweise mit Verdrängung einhergehen muss. Eine soziale Aufwertung in Gentrifizierungsgebieten kann nach diesem Ansatz beispielsweise durch den sozialen Aufstieg der Bewohner oder durch einen Zuzug von Bewohnern mit höherem Einkommen erklärt werden. Beiden konzeptionellen Ansätzen ist gemein, dass sie Verdrängung dort suchen und messen, wo sie Gentrifizierung vermuten. Dieses Vorgehen hat den Nachteil, dass Verdrängung nur in den Gebieten untersucht wird, in denen überdurchschnittliche Aufwertungen festgestellt werden. Im Vortrag wird ein alternativer Forschungsansatz vorgestellt, der im Kooperationsprojekt „Verdrängungsprozesse in Berlin“ der Wüstenrot Stiftung und der Humboldt-Universität zu Berlin verwendet wurde. Im Projekt wird Verdrängung auf einem angespannten Wohnungsmarkt erforscht, ohne zuerst Gentrifizierungsgebiete auszuwählen. Im Mittelpunkt steht eine standardisierte postalische Befragung von 10.000 Fortzüglern aus den Berliner Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte. Um unter den Befragten die Verdrängten zu identifizieren, liegt ein Schwerpunkt der Befragung auf der Ermittlung von Umzugsanlässen. Im Vortrag werden das konzeptionelle Vorgehen, insbesondere die Definition und Operationalisierung von Verdrängung, erläutert und anschließend empirische Erkenntnisse zur Quantifizierung des Phänomens vorgestellt. Von den Ergebnissen zu Verdrängungsprozessen werden anschließend Rückschlüsse auf Gentrifizierung in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte gezogen.

Sozialräumliche Integration von Geflüchteten – Siedlungstypische Differenzierungen?

Dipl.-Ing. Lutz Eichholz

TU Kaiserslautern, Fachgebiet Stadtsoziologie

Annette Spellerberg

Wissenschaftliche Studien belegen, dass die überwiegende Mehrheit der Geflüchteten in Großstädten wohnen will. Hauptgrund ist die Hoffnung, dort leichter Arbeit und Kontakt zu anderen Geflüchteten zu finden. Aufgrund geringerer Einkommen, mangelnder Sprachkenntnisse und Diskriminierungen bekommen Geflüchtete allerdings nur schwer Zugang zum Wohnungsmarkt. Befürchtungen, dass gerade Metropolen mit der Unterbringung überfordert sind, führen zu Forderungen, Geflüchtete verstärkt in ländlichen Räumen unterzubringen. Ob eine Integration in ländlichen Regionen jedoch gelingen kann, hängt von der Verfügbarkeit von geeignetem Wohnraum, Arbeitsplätzen, ÖPNV, Kapazitäten im Bildungssystem und einer Akzeptanz von Zuwanderung in der Bevölkerung ab. Das Wohnumfeld nimmt dabei eine entscheidende Rolle für die Integration ein. Im Vortrag wird anhand dreier Fallbeispiele in Rheinland-Pfalz dargestellt wo und wie Geflüchtete wohnen, inwiefern sie von Segregation betroffen sind, welche Einbindung sie in ihr Umfeld haben und was ihnen bei der Unterbringung wichtig ist. Methodisch beruht der Beitrag auf der Auswertung der SOEP-Flüchtlingsstudie – differenziert nach siedlungsstrukturellen Merkmalen - sowie amtlichen Daten aus der kleinen Großstadt Kaiserslautern, der Schwarmstadt Mainz und dem ländlichen Landkreis Kusel. Des Weiteren haben wir im Jahr 2018 53 leitfadengestützte Interviews mit Geflüchteten, Anwohnern und Anwohnerinnen sowie Expertinnen und Experten aus drei Untersuchungsräumen geführt. Der Vergleich von städtischen und ländlichen Räumen zeigt, dass die sozialräumlichen Bedingungen für eine gelungene Integration nicht ausschließlich in Städten vorhanden sind. Multiethnische Quartiere in Metropolen können die Vernetzung begünstigen, sie bergen aber auch die Gefahr einer wachsenden unfreiwilligen Segregation. Die Interviews aus Kusel zeigen, dass Geflüchtete, die zentral im ländlichen Raum wohnen, mit dem Leben dort zufrieden sind. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass Geflüchtete – ebenso wie andere Migrantengruppen auch – Quartiere mit dichter Bebauung, einer Nutzung, die Erwerbsmöglichkeiten beinhaltet, und in denen zentrale Angebote zu Bildung, Arbeit und kostenfreien Treffpunkten vorhanden sind, bevorzugen. Diese Quartiere kann es in Metropolen, Mittelstädten, aber auch im ländlichen Raum geben.

Ressourcenzugänge in Ankunftsquartieren: Die Bedeutung von öffentlichen Räumen und Gelegenheitsstrukturen für Begegnung und Interaktion

M.A. Nils Hans

ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

.....

Eine steigende migrationsbedingte Diversität und sich rapide verändernde Bevölkerungszusammensetzung (Vertovec 2015) sowie eine hohe mobilitätsbedingte Fluktuation der Bewohnerinnen und Bewohner stellen urbane Räume vor Herausforderungen. Diese Prozesse, die sich in besonderer Weise in Ankunftsquartieren beobachten lassen (Hans et al. 2019) und mit einem Bedeutungsgewinn multilokaler Verortungen und transnationaler Sozialräume einhergehen (Glick Schiller/Çağlar 2009), bringen besondere Herausforderungen für das Zusammenleben mit sich. Diverse Forschungen bestätigen die besondere Bedeutung von Begegnungen in öffentlichen Räumen für das Zusammenleben und den Ressourcenaustausch, wobei die Rolle und Ausgestaltung lokaler Settings für diesen Prozess betont wird (Amin 2002; Valenti-ne/Harris 2016). Die aktuelle Literatur zu Ankunftsquartieren, die als eine neue Perspektive der Stadtforschung – anknüpfend u.a. an Debatten um „ethnic enclaves“ (Zhou 1992) – zu verstehen ist und einen Gegenpol zur eher stigmatisierenden Debatte um benachteiligte Quartiere darstellt, legt nahe, dass diese Quartiere Potenziale bieten, Menschen unterschiedlicher Gruppen zusammenzubringen und Interaktionen zu ermöglichen: So lässt sich in bestimmten Ankunftsräumen eine hohe Dichte an ankunftsspezifischen Gelegenheitsstrukturen beobachten, die niedrigschwellige Ausgangspunkte für Begegnungen, Interaktionen und Ressourcenaustausch sein können und somit Neuzugewanderte im Ankommensprozess unterstützen können (Kurtenbach 2015; Hall et al. 2017; Schillebeeckx et al. 2018). Der Beitrag nimmt diese Gelegenheitsstrukturen in den Blick und fragt nach deren Bedeutung für den Zugang zu Ressourcen. Neben theoretisch-konzeptionellen Annahmen werden empirische Ergebnisse von qualitativen Interviews mit Neuzugewanderten in der Dortmunder Nordstadt vorgestellt. Die Ergebnisse verweisen auf die alltäglichen Aktionsräume und individuellen Alltagspraktiken von Neuzugewanderten in einem Ankunftsquartier und verdeutlichen die besondere Rolle von Gelegenheitsstrukturen für den Ankommensprozess. Die Forschung leistet damit einen Beitrag zum Verständnis von Ankommensprozessen Zugewanderter und trägt zu einer systematischen Einordnung des Quartierstypus ‚Ankunftsquartier‘ und seiner Funktionen für Integration bei.

Amin, A. (2002): *Ethnicity and the multicultural city: living with diversity*. In: *Environment and Planning A* 34, 6, 959-980.

Glick Schiller, N.; Çağlar, A. (2009): *Towards a Comparative Theory of Locality in Migration Studies: Migrant Incorporation and City Scale*. In: *Journal of Ethnic and Migration Studies* 35, 2, 177-202.

Hall, S.; King, J.; Finlay, R. (2017): *Migrant infrastructure. Transaction economies in Birmingham and Leicester, UK*. In: *Urban Studies* 54, 6, 1311-1327.

Hans, N.; Hanhörster, H.; Polívka, J.; Beißwenger, S. (2019): *Die Rolle von Ankunftsräumen für die Integration Zugewanderter. Eine kritische Diskussion des Forschungsstandes*. In: *Raumforschung und Raumordnung*, 77, 5, S. 1-14.

Kurtenbach, S. (2015): *Ankunftsgebiete – Segregation als Potenzial nutzen*. In: El-Mafaalani, A.; Kurtenbach, S.; Strohmeier, K.P. (Hrsg.): *Auf die Adresse kommt es an. Segregierte Stadtteile als Problem- und Möglichkeitsräume begreifen*. Weinheim, Basel, 306-328.

Schillebeeckx, E.; Oosterlynck, S.; de Decker, P. (2018): *Migration and the Resourceful Neighborhood: Exploring Localized Resources in Urban Zones of Transition*. In: Meeus, B.; Arnaut, K.; van Heur, B. (Hrsg.): *Arrival Infrastructures. Migration and Urban Social Mobilities*. New York, 131-152.

Valentine, G.; Harris, C. (2016): Encounters and (in)tolerance: perceptions of legality and the regulation of space. In: Social and Cultural Geography 17, 7, 913-932.

Vertovec, S. (2015): Introduction: Migration, Cities, Diversities 'Old' and 'New'. In: Vertovec, S. (Hrsg.): Diversities Old and New: Migration and Socio-Spatial Patterns in New York, Singapore and Johannesburg. New York, 1-20.

Zhou, M. (1992): Chinatown. The socioeconomic potential of an urban enclave. Philadelphia Pa. = Conflicts in urban and regional development

Räume des Ankommens – Identifikation und Typisierung von Ankunftsorten in der europäischen Stadt

M. Sc. Simon Liebig

ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Christian Gerten

Das Konzept der „Arrival Cities“ wird seit dem Erfolg des gleichnamigen Buches von Doug Saunders und mit der Zunahme der Fluchtmigration seit einigen Jahren u.a. nach Europa breit und durchaus kontrovers diskutiert. Saunders (2011) hat einen Perspektivwechsel angestoßen, der die Bedeutung von Stadträumen als Zielorte von MigrantInnen einer neuen Bewertung unterzieht. Das bis dato vielfach negative konnotierte Image von migrationsgeprägten Stadträumen als „Parallelgesellschaften“ (Heitmeyer 1998) kann, so Saunders Argument, den Blick auf die gesellschaftlichen (Integrations-)Leistungen, die in diesen Quartieren erbracht werden, verstellen (vgl. auch Hans et al 2019). Die Vielfalt der Begrifflichkeiten („Arrival Cities“, „Arrival Neighbourhoods“, „Ankunftsquartiere“, oder „Räume des Ankommens“) zur Charakterisierung dieser Ankunftsorte zeigt jedoch bereits die analytische Unschärfe in diesem Forschungsbereich. Mit unserem Beitrag wollen wir einen aktuellen Überblick über den Stand der Forschung und Diskussion in Europa geben. Aus bisherigen Studien zu „Arrival Cities“ in europäischen Städten und eigenen Forschungsergebnissen entwickeln wir einen analytischen Rahmen, welcher die kleinräumige Identifikation von Ankunftsorten ermöglicht. Am Beispiel der Städte Dortmund und Düsseldorf werden Ankunftsorte auf der statistischen Ebene der Baublöcke quantitativ identifiziert. Hierzu wurde ein mehrstufiges Verfahren entwickelt, das die Charakterisierung der Quartiere anhand ihrer (potenziellen) Funktionen ermöglicht und damit eine Grundlage für kommunale Planungen bietet. Basierend auf einer hierarchischen Clusteranalyse wurden in einem ersten Schritt Baublöcke identifiziert, die durch eine kurze Wohndauer, einen hohen Ausländeranteil und starken Zuzug aus dem Ausland geprägt sind. Anschließend wurden weitere soziodemographische und ökonomische Faktoren, die Ankunftsquartiere prägen, herangezogen, um die räumlichen Einheiten besser charakterisieren und typisieren zu können (bspw. dominierende ethnische Gruppen, ankunftspezifische Infrastrukturen, bauliche Struktur, Mietpreise, SGB II-Quote). In einem dritten Schritt wird die Analyse durch qualitative Elemente (Fotodokumentation, (ExpertInnen-)Interviews) ergänzt, um die bisherigen quantitativen Ergebnisse und Typisierungen zu validieren. Mit der laufenden Forschung soll ein Beitrag geleistet werden zu einer genaueren Differenzierung und Typisierung von Ankunftsräumen in unterschiedlichen Stadttypen.

Saunders, D. 2011: *Arrival City*. Random House. München.

Heitmeyer, W. 1998: *Versagt die Integrationsmaschine Stadt? Zum Problem der ethnisch-kulturellen Segregation und ihrer Konfliktfolgen*. In: Heitmeyer et al (Hrsg.): *Die Krise der Städte*. Frankfurt a.M.

Hans, N. et al 2019: *Die Rolle von Ankunftsräumen für die Integration Zugewanderter. Eine kritische Diskussion des Forschungsstandes*. In: *Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning*, Jg. 77.

„Was wir wissen und was nicht“ – Über (Un-)Möglichkeiten der datengestützten Stadt- und Quartiersforschung

Dr. Thomas Terfrüchte

TU Dortmund, Fachgebiet Raumordnung und Planungstheorie

Prof. Dr. Thorsten Wiechmann, Prof. Dr. Susanne Frank

In Zeiten von Big Data, Smart Cities, fake news oder alternativen Fakten kommt der datengestützten Raum-, Stadt- und Quartiersforschung eine bedeutende Rolle zu. Einerseits bieten etwa die modernen Datenverarbeitungstools unfassbar viele Möglichkeiten insb. der Verknüpfung unterschiedlicher (raumbezogener) Datensätze. Andererseits, und das wird gelegentlich auch zu wenig hinterfragt, sind diese Daten irgendwie, irgendwo und irgendwann von irgendjemandem zu einem bestimmten Zweck erhoben worden. Daraus resultiert eine mitunter erhebliche Unsicherheit in Bezug auf ihre Validität. Auf regionaler oder gesamtstädtischer Maßstabsebene dürften sich die daraus resultierenden Qualitätsunterschiede nivellieren; je kleiner jedoch die Beobachtungsräume werden, desto gravierender wirken sie sich aus.

Der Beitrag widmet sich im Kern der Frage, was wir über eine Stadtbevölkerung in all ihren standardisiert beobachtbaren Facetten tatsächlich wissen – und was nicht. Wenn wir schon nicht wissen – und das zeigen die zahlreichen Zensusklagen –, wie viele Einwohnerinnen und Einwohner eine Stadt zu einem Stichtag hat (hier liegt auch der Unterschied zwischen Fakten und amtlichen Daten), so wissen wir, dem Elternbeitrag für die Kinderbetreuung sei Dank, dafür aber recht gut, welche Kinder zu welcher Kita gehen, welche Kitas „klassische Quartierskitas“ sind und welche ein gesamtstädtisches Einzugsgebiet haben. Wir wissen (zumindest für Kassenpatienten), ob und wie oft sie zu welchem (Quartiers-)Arzt gegangen sind. Wir wissen über die Patienten aber nicht, ob diese auch privatärztliche Leistungen in Anspruch genommen haben – und wenn ja, wo. Wir wissen, wo Minderjährige in (betreuten) Wohngruppen zusammenleben oder wo Hochbetagte allein an einer Adresse gemeldet sind – aber nicht, ob sie dort auch tatsächlich alleine leben. Ebenso wissen wir nicht, ob es sich um einen Familienhaushalt handelt, wenn mehrere Generationen in einem freistehenden Einfamilienhaus gemeldet sind. Und wir wissen auch nicht, ob ein in Deutschland geborenes Kind eines Deutschen und Tschechin nach der Anmeldung in Deutschland auch die tschechische Staatsbürgerschaft angenommen hat. Und vor allem: Welchen Unterschied würde das denn machen? Sagt die doppelte bzw. mehrfache Staatsbürgerschaft etwas über den Integrationsbedarf aus? Und bezogen auf die Familienhaushalte: Wenn wir wissen, wo viele Kinder leben, reicht das nicht, um daran eine Spielplatzplanung zu orientieren? Braucht es Kenntnisse über den Haushaltstyp, in denen die Kinder leben – und wenn ja, warum?

In unserem Vortrag diskutieren wir die Frage, wie aussagekräftig solche statistischen Daten also sind und wie sie – dennoch – für die Raum-, Stadt- und Quartiersentwicklung in Wert gesetzt werden können. Die methodischen Überlegungen und Implikationen werden mit Daten aus einem vom BMBF geförderten Verbundvorhaben beispielhaft veranschaulicht.

Diskussionen um Gentrifizierung in altindustriellen Regionen

Prof. Dr. Susanne Frank & Dr. Sabine Weck

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung & ILS – Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung

Gentrifizierung ist zu einem globalen Phänomen geworden (Lees et al. 2016). Die Verknappung von preisgünstigem Wohnraum und die Verdrängung einkommensärmerer durch einkommensstarke Bevölkerungsgruppen gilt als Indikatoren für Gentrifizierungsprozesse. Was aber, wenn es – wie in zahlreichen altindustriell geprägten deutschen und amerikanischen Städten – nicht an preisgünstigem innerstädtischem Wohnraum mangelt und die alteingesessene Bevölkerung den (punktuellen) Zuzug von einkommensstarken Bevölkerungsgruppen als gutes Zeichen ausdrücklich begrüßt? Sind solche Prozesse mit dem Begriff „Gentrifizierung“ dann richtig bezeichnet? „Most research on revitalizing neighbourhoods views them as cases of „gentrification“, so die Autoren einer Studie zur Revitalisierung von Stadtvierteln in der Industriestadt St. Louis, US-Bundesstaat Missouri (Webber, Swanstrom, 2014, S. 9). Die wissenschaftliche Debatte über Gentrifizierung ist in den letzten Jahren zwar nuancierter geworden, dennoch gibt es noch wenige Studien, die sich mit den Besonderheiten von Gentrifizierungsdiskussionen und -prozessen in altindustriellen Regionen beschäftigen (siehe z.B. Mallach 2018). Die Beschäftigung mit diesen Prozessen ist auch und gerade deshalb besonders interessant, weil – so eine zu diskutierende Ausgangsthese dieser Session – es sich hier um eine Stellvertreterdebatte handeln könnte. Dass praktisch alle Formen der Aufwertung von Stadtteilen als Gentrifizierung betrachtet werden – auch in Räumen, in denen Gentrifizierungsprozesse kaum nachweisbar sind bzw. eher selektiv auf wenige innerstädtische Straßen oder Nachbarschaften beschränkt bleiben –, könnte damit begründet werden, dass „Gentri-fizierung“ in der öffentlichen Diskussion als Chiffre verwendet wird, um dem wachsenden Unbehagen großer Teile der alteingesessenen Bevölkerung gegenüber einer Stadtpolitik und -planung Ausdruck zu verleihen, die vor allem den Kreativen, den Kaufkräftigen, den Konsumstarken zugutekommt. So argumentiert jedenfalls Alan Mallach (2018): It is the cri de coeur of the thousands of people who rightfully feel marginalized by their city’s transformati-on.“ Ziel der Beiträge in dieser Session ist es, zu einem differenzierteren Verständnis von Stadtentwicklungspolitik und Gentrifizierungsprozessen in altindustriellen Regionen in den USA und Deutschland beizutragen. Anhand von Fallbeispielen wird untersucht, welche Anliegen, Interessen, Gefühle, Kritiken o.a. in den lokalen Debatten unter der Überschrift „Gent-rifizierung“ jeweils verhandelt werden. Dabei geht es schließlich auch um die Frage, ob und inwiefern Mallachs Annahme, dass Gentrifizierungsdiskussionen heute primär auf Fragen von (rassifizierter) Macht und Ungleichheit hinauslaufen, auf den hiesigen Kontext übertragbar ist.

“So-called gentrification” – Gentrifizierungsprozesse in altindustriellen Städten

B. Sc. Kristina Ehrhorn

Gentrifizierung hat sich inzwischen zu einem allgegenwärtig diskutierten Phänomen entwickelt, das durch eine zunehmende Unschärfe und Differenzierung des Begriffs nicht mehr nur für das einst von Ruth Glass beschriebene Konzept der Verdrängung der Bewohnerschaft, Aufwertungsprozesse und Veränderung des Charakters der Nachbarschaft verwendet wird. Auch räumlich beschränkt sich die Verwendung des Begriffs nicht mehr auf stark wachsende Großstädte, sondern ist inzwischen auch in der Diskussion über Städte mit einem geringen Nachfragedruck auf dem Wohnungsmarkt zu finden. Um über die auftretenden Gentrifizierungsdebatten in altindustriellen Städten sprechen zu können, muss zuerst das ursprüngliche Konzept der Gentrifizierung in prosperierenden Städten von den Entwicklungen in altindustriellen Regionen abgegrenzt werden. Diese Abgrenzung wurde mithilfe einer Analyse wissenschaftlicher Gentrifizierungsliteratur durchgeführt. Dabei wurde Literatur, die die klassische Gentrifizierung behandelt, und Veröffentlichungen mit dem Fokus auf entsprechende Prozesse in altindustriellen Städten herangezogen, und die jeweiligen Merkmale herausgearbeitet und verglichen. Der bisherige Stand der Forschung zu Gentrifizierung in altindustriellen Städten bezieht sich vor allem auf den US-amerikanischen Kontext, während sich der Großteil der auf Deutschland bezogenen Gentrifizierungsliteratur weiterhin mit prosperierenden Städten beschäftigt. Im Gegensatz zu aufstrebenden, stark wachsenden Städten ist der Druck auf den Wohnungsmarkt in altindustriellen Städten meist gering. Leerstand, Desinvestition, Verfall und lediglich punktuelle Aufwertungen bzw. Aufschwünge prägen ihre Quartiere. Wie Mallach (2015) und Webber und Swanstrom (2014) beschreiben, bieten die sogenannten “anchor institutions” wie Universitäten oder große Arbeitgeber der Wachstumsbranchen einen Ausgangspunkt dieser punktuellen Revitalisierungsprozesse. Die Investitionen finden dabei allerdings kaum in Nachbarschaften statt, die aufgrund von Leerstand und heruntergekommener Bausubstanz theoretisch Platz und Aufwertungsbedarf aufweisen, sondern eher in ohnehin attraktiven Quartieren sowie den Innenstädten bzw. Downtowns. Als treibende Nachfragegruppe des Wohnens in dichten urbanen Räumen wird die Generation der Jahrtausendwende, die sogenannten Millennials, benannt. Obwohl positive Effekte auf betroffene Quartiere nicht von der Hand zu weisen seien (Mallach 2018), vertiefen diese Prozesse nicht nur die sozioökonomische, sondern auch die ethnische Segregation innerhalb der Städte. Umstritten ist jedoch, ob dabei tatsächlich von Gentrifizierung im klassischen Sinne die Rede sein kann: wo zuvor niemand wohnte, könne niemand verdrängt werden, argumentieren einige Forscher*innen und Stadtplaner*innen. Es könne somit lediglich von einer “Residentialization” (Mallach 2018: 109) der Innenstädte gesprochen werden, die in Form von Aufwertungen auf die angrenzenden Quartiere übergreife. Auch hat sich gezeigt, dass in der Forschung die räumliche, ethnische und soziale Polarisierung mit dem Begriff der Gentrifizierung in altindustriellen Städten einhergeht. Vor allem in altindustriellen amerikanischen Städten machen weit verbreitete Armut und tief verankerte Rassenkonflikte Gentrifizierung zu einem hochgradig emotionalen Thema. Deutlich wird, Gentrifizierung in altindustriellen Städten ist nicht vergleichbar mit Gentrifizierung in prosperierenden “Hot Market Cities”. Der Beitrag diskutiert, inwiefern unter dem Begriff der Gentrifizierung eine Debatte geführt wird, durch die primär Fragen der Ungleichheit und Marginalisierung angesprochen sind. Dies bedeutet, dass im Kontext der einzelnen Städte herausgefunden werden muss, welche Problematiken durch diese Debatte vertreten werden.

Two Detroits – Diskussionen um Gentrifizierung in einer geteilten Stadt

B. Sc. Verena Gerwinat

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

Im Gegensatz zu wachsenden Großstädten wie den sogenannten Boomtowns Seattle oder Washington D.C., in denen Gentrifizierungsprozesse großflächig um sich greifen, sind in Detroit auf den ersten Blick Schrumpfung, Verfall und Leerstand zu beobachten. Dennoch finden räumlich konzentrierte Revitalisierungsprozesse in der Down- und Midtown Detroits statt und es wird eine lebhaft, teilweise hitzige Gentrifizierungsdebatte geführt. Welche Bedeutung hat der Begriff Gentrifizierung in einer Stadt, die innerhalb eines Jahrhunderts über 60% ihrer Bevölkerung verloren hat? Zur Beantwortung dieser Forschungsfrage wurde eine kritische Diskursanalyse durchgeführt, die auf 44 vor allem medialen Veröffentlichungen aus dem Zeitraum Juli 2013 bis September 2018 beruht. Deutlich wird, dass unter dem Begriff Gentrifizierung (entsprechend seiner Bezeichnung als fuzzy concept) verschiedene Themen und Positionen diskutiert werden. Daher wurden die spezifischen Aspekte identifiziert, die im Kontext des Gentrifizierungsbegriffs in Detroit diskutiert werden. Zum einen handelt es sich dabei um das Thema Armut bzw. Segregation, das vor allem im Zusammenhang mit dem Kollektivsymbol der Two Detroits die Gleichzeitigkeit von Aufschwung und Verfall betrachtet und die räumliche, sozioökonomische und ethnische Polarisierung thematisiert. Eine vor allem ökonomische Position sieht dabei in Gentrifizierung eine Möglichkeit zur Diversifizierung der Bevölkerung und insgesamt zur Lösung des Armutsproblems über Spillover-Effekte. Für eine andere Position führt Gentrifizierung jedoch zu einer verschärften Ungleichheit und Polarisierung innerhalb Detroits, während stattdessen die Stärkung der Nachbarschaften im Vordergrund stehen sollte. Zum anderen wird die Frage der Machtverteilung diskutiert. Macht wird dabei vor allem privaten Investoren zugesprochen, denen die Stadt im Rahmen des Insolvenzverfahrens und einer neoliberalen Stadtpolitik städtische Funktionen übertragen hat. Als machtlos hingegen wird die afroamerikanische Bevölkerung Detroits gesehen, die sich von der Stadtentwicklungspolitik diskriminiert und ignoriert fühlt. Deutlich wird, dass bei beiden Diskurssträngen die Frage nach der ethnischen Zugehörigkeit entscheidend ist. Der Gentrifizierungsdiskurs wird in Teilen zur Stellvertreterdebatte der herausgestellten Aspekte und zum kritischen Gegendiskurs zum positiven Comeback-Narrativ Detroits, wobei Gentrifizierung als catch-all term verwendet wird. Gentrifizierung in Detroit ist somit einerseits ein Ausdruck von Angst, Machtlosigkeit und Ungerechtigkeit - andererseits ist sie ein medial wirkungsvolles Schlüsselwort der Benachteiligten, das hilft, auf die Missstände und die extreme Ungleichheit der Two Detroits aufmerksam zu machen.

St. Louis – Aufschwung und Dynamiken von Gentrifizierungsdebatten

B. Sc. Tanja Schnittfinke

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

*Die US-Legacy City St. Louis hat noch mit den Folgen des Postindustrialismus zu kämpfen, doch in den Stadtteilen, in denen punktuell Erholung zu beobachten ist, werden Diskussionen über Gentrifizierung laut (Harrison, 2017, S. 265ff) – an Orten, in denen noch vor kurzem "so much decay that neighborhood gentrification never received serious consideration" (Larsen, 2004, S. 60) war und in einer Stadt, die eine Leerstandsquote von 19 Prozent hat (Krewson, 2018). Expert*innen sind sich einig, dass in St. Louis keine groß angelegte, den prosperierenden Küstenstädten vergleichbare Gentrifizierung stattfindet, und argumentieren, dass vor allem die „eigentlichen“ Probleme der Stadt, nämlich Armut, Segregation und Desinvestitionen, weiterhin fokussiert werden sollten (Segedy, 2018a; Swanstrom, 2014b; Mallach, 2018, S. 101ff). Vor diesem Hintergrund stellt der Vortrag die Frage, aus welchen Gründen in St. Louis überhaupt eine Gentrifizierungsdebatte entstanden ist und durch welche Dynamiken sie gekennzeichnet ist. Um mögliche Diskrepanzen zwischen Fakten und Empfindungen aufzudecken, werden zunächst Entwicklungen in der physischen Welt und anschließend subjektive Wahrnehmungen, die von der Gesellschaft konstruiert wurden untersucht. Auf diese Weise ist es möglich, einen Vergleich zwischen den Entwicklungen vor Ort und der Art und Weise, wie über sie gesprochen wird, anzustellen und schließlich zu diskutieren, warum eine Gentrifizierungsdebatte entstanden ist. Die These lautet, dass bestimmte Voraussetzungen die Entstehung von Gentrifizierungsdebatten in von Schrumpfung und Leerstand betroffenen Legacy Cities, in denen die gängigen Voraussetzungen für Gentrifizierung nicht gegeben sind, begünstigen. Hierzu zählen bedeutende Ereignisse (z.B. lokale Stadtteilentwicklungen oder Großprojekte), die eine Diskussion anregen können. Darüber hinaus haben externe Faktoren wie besondere gesellschaftliche Ereignisse, Reden oder Medienberichte von nationaler Bedeutung Auswirkungen auf die städtischen Debatten.*

Saubere Wände = Höhere Mieten? Diskrepanzen zwischen Zahlen und Emotionen im Dortmunder Union- und Hafenviertel

B. Sc. Annika Guhl

Dem Ruhrgebiet "täte ein wenig Gentrifizierung ganz gut", hieß es noch vor wenigen Jahren. Inzwischen ist Gentrifizierung ein Tabu-Wort der Stadtentwicklung geworden. Im Rahmen eines Amerikanisch-Deutschen Forschungsprojekts wurde die Gentrifizierungsdebatte in zwei ausgewählten innerstädtischen Dortmunder Quartieren, dem Unionviertel und dem Hafenviertel, mit quantitativen und qualitativen Methoden untersucht. Dazu wurden drei Fragen beantwortet. Wie sieht Gentrifizierung in Dortmund aus? Die ehemaligen Arbeiterquartiere leiden zwar noch immer unter den Folgen von Desinvestition und Armut, befinden sich jedoch in sozialer, ökonomischer und physischer Hinsicht im Wandel, wobei es Unterschiede zwischen dem Unionviertel und dem Hafenviertel gibt. Besonders die städtebaulichen Großprojekte auf der HSP-Fläche im Unionviertel und an der Speicherstraße im Hafenviertel lösen Bedenken über mögliche Gentrifizierungsprozesse in den beiden Quartieren aus. Wie wird über Gentrifizierung geredet? In Interviews mit Stadtteilakteur*innen und einer Online-Befragung von Stadtteilbewohner*innen zeigt sich, dass Quartiersveränderungen sehr unterschiedlich wahrgenommen werden. Physische Veränderungen wie Street Art im Unionviertel werden zwar überwiegend positiv bewertet, lösen aber andererseits Bedenken bezüglich der Richtung der Quartiersentwicklung aus. Viele Befragte sind hin- und hergerissen zwischen verbesserter Wohnqualität und den negativen Effekten wie Verdrängung und Verlust des Quartierscharakters, und wünschen sich mehr echte Partizipationsmöglichkeiten. Im Zuge der bevorstehenden Großprojekte entstehen Spannungen zwischen den Quartiersakteur*innen. Mangelhafte Kommunikation zwischen Bewohnerschaft, privaten und städtischen Akteuren verhindert derzeit die Verfolgung eines gemeinsamen Ziels für die Quartiersentwicklung. Was kann getan werden bezüglich des Missverhältnisses von Fakten und Wahrnehmung? Um die Kommunikation zwischen Quartiersakteur*innen und die Einbeziehung von Bewohner*innen zu verbessern, wurden im deutschen Kontext auf der lokalen administrativen Ebene vorhandene Instrumente bezüglich ihrer Anwendbarkeit auf die Dortmunder Situation betrachtet. Die vorgeschlagenen Instrumente wie kooperative Stadtentwicklung durch die intensivere Nutzung des Quartiersmanagements und die Gründung von Stadtteilinitiativen sollen die Kommunikation zwischen Akteur*innen ermöglichen bzw. verbessern und die Bewohnerschaft ermächtigen, um eine inklusive und nachhaltige Quartiersentwicklung voranzubringen.

Wohnen im Spannungsfeld von Klimaresilienz und Umweltgerechtigkeit

Dr. Sandra Huning & Dr. Anja Szypulski

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

Wohnen ist ein zentrales menschliches Bedürfnis und hat großen Einfluss auf die Lebensqualität. Die nachhaltige Bereitstellung eines bedarfsangepassten, bezahlbaren und klimaresilienten Wohnungsangebots ist deshalb eine wichtige Aufgabe für Städte und Kommunen. Seit Jahrzehnten führen demographischer, gesellschaftlicher und technologischer Wandel regelmäßig zu Verschiebungen in der Wohnraumnachfrage und einer Neubewertung von Qualitäten des Wohnens. Gesellschafts-, klima- und umweltpolitische Zielvorgaben machen außerdem eine ständige Anpassung bzw. Weiterentwicklung des Wohnungsbestands notwendig. Klimabedingte Extremwetterereignisse und Umweltprobleme beeinträchtigen die Wohnqualität in verschiedenen Lagen und Siedlungstypen auf unterschiedliche Weise. Um globale, nationale und lokale Nachhaltigkeitsziele zu erreichen, steht derzeit die klimagerechte Nachrüstung von Wohnungsbeständen und ihre Ertüchtigung zur Bewältigung kurzfristiger krisenhafter Ereignisse (Hochwasser, Extremtemperaturen) hoch auf der politischen Agenda. Vor diesem Hintergrund stellt die Schaffung einer bezahlbaren, bedarfs- und klimaresilienten Wohnungsversorgung eine zentrale sozial-ökologische Herausforderung für alle Städte und Kommunen dar. Diese Special Invited Session präsentiert die Erkenntnisse mehrerer Studien im Spannungsfeld zwischen Wohnungspolitik, Klimaresilienz und Umweltgerechtigkeit. Prof. Dr. Franz Fürst (University of Cambridge) stellt Ergebnisse aus einer Untersuchung der Preisauswirkungen durch Energieeffizienzbewertungen für Gebäude auf dem deutschen Mietwohnungsmarkt vor. Prof. Dr. Sven Bienert (Universität Regensburg) und Dr. Jens Hirsch (Institut für Immobilienökonomie) präsentieren das Geoinformationssystem "GIS-ImmoRisk Naturgefahren" des ExWoSt-Projekts, in dem die Gefahren eines Standortes mit schadensrelevanten Verletzbarkeiten eines Gebäudes gegenüber verschiedenen Klimasignalen und dem daraus resultierenden Schadenswert verknüpft werden. Das BMBF-geförderte ZUKUR-Projekt (Zukunft – Stadt-Region-Ruhr) diskutiert Steuerungsinstrumente zur Integration von Klimaresilienz und Umweltgerechtigkeit in die (regionale) Wohnungspolitik. In diesem Zusammenhang stellen Dr. Hadia Straub und Dr. Christoph Alfken vom Regionalverband Ruhr, ein Verbundpartner im ZUKUR-Projekt, aus Praxissicht ein im Verbandsgebiet erfolgreiches regionales Wohnungsmarktbeobachtungssystem und dessen Wegbereitung für eine regionale Konzeptionen Wohnen vor. Anschließend präsentieren Kristina Klee, Lisa Gülleken und Marisa Fuchs (TU Dortmund) die Erkenntnisse des ZUKUR-Projekts zu Integrationsmöglichkeiten der Themen Klimaresilienz und Umweltgerechtigkeit in die Wohnungspolitik in einem Multi-Level-Ansatz.

The Price Impacts of Energy Efficiency Ratings for Buildings in the German Rental Market

Prof. Dr. Franz Fürst

University of Cambridge

Improving the energy efficiency levels of the housing stock is of particular concern in the private rental market where capital costs and utility cost savings are not shared in equal measure by landlords and tenants. This problem is particularly pronounced in the German housing market with its predominance of rented accommodation over owner occupancy. The present study is the largest to date to investigate the effect of energy efficiency ratings on rental values. Using a semiparametric hedonic model and an empirical sample of nearly 760 thousand observations across 403 local markets in Germany with full hedonic characteristics, we find evidence that energy-efficient rental units are rented at a premium. However, this effect is not confirmed for the largest metropolitan housing markets. In a second step, a survival hazard model is estimated to study the impact of the energy ratings on time-on-market. The findings suggest that energy inefficient dwelling have longer marketing periods and are hence less liquid than their more energy efficient counterparts.

GIS-ImmoRisk Naturgefahren

Prof. Dr. Sven Bienert & Dr. Jens Hirsch

Universität Regensburg & Institut für Immobilienökonomie

Ohne entsprechende Anpassungsmaßnahmen auf städtebaulicher und Gebäudeebene wird der Klimawandel zu einem weiteren drastischen Anstieg der Schäden durch Wetterextreme wie Stürme, Hagel- und Starkregenereignisse an Gebäuden führen. Notwendige Maßnahmen unterbleiben jedoch in vielen Fällen mangels ausreichender Informationen zur Gefährdung an einzelnen Standorten und zu den spezifischen Risiken einzelner Immobilien. Das frei zugängliche Geoinformationssystem „GIS-ImmoRisk Naturgefahren“ stellt entsprechende Informationen in einem interaktiven Online-Werkzeug zur Verfügung und unterstützt sowohl in der Planungsphase als auch bei nachträglichen Anpassungsmaßnahmen. Dank der Zusammenarbeit mit dem Deutschen Wetterdienst, dem Karlsruher Institut für Technologie und weiteren Forschungseinrichtungen stehen den Nutzern hochaufgelöste Karten zur örtlichen Gefährdungssituation zur Verfügung. Für Winterstürme, Hagel, Hitze, Starkregen und Waldbrand sind dabei auch Karten zur durch den Klimawandel veränderten, zukünftigen Gefährdungslage abrufbar. Ergänzt wird dies durch Karten zur Gefährdung durch Blitzschlag, Schneelast und Erdbeben. Das „GIS-ImmoRisk Naturgefahren“ ermöglicht eine standort- und gebäudespezifische Risikoanalyse für Winterstürme, Hagel, Hitze und die direkte Einwirkung von Starkregen. Die örtliche Gefahrenlage wird hierzu mit der basierend auf Nutzereingaben geschätzten Widerstandsfähigkeit bzw. Vulnerabilität der Immobilie gegenüber den vier genannten Naturgefahren kombiniert und das Ergebnis jeweils in Form einer sog. Risiko-Matrix dargestellt. Für Winterstürme und Hagel liefert das Werkzeug darüber hinaus eine quantitative Bewertung des gegenwärtigen und zukünftigen Risikos der Immobilie: Der sog. jährlich zu erwartende Schaden ist prinzipiell mit der Prämienhöhe einer entsprechenden Gebäudeversicherungspolice vergleichbar – zzgl. Risikoprämie und Sicherheitszuschlag der Versicherer – und bietet eine gute Vergleichsgröße insbesondere in Kombination mit dem ebenfalls dargestellten sog. Schadensatz, der den erwarteten Schaden in Beziehung zum Gebäudewert setzt. Die Schadensberechnung erfolgt anhand eines dreiteiligen Modells aus Gefährdung, Vulnerabilität und Gebäudewert. Eine extremwertstatistische Funktion beschreibt zunächst wie häufig an einem Standort mit einem Naturereignis einer bestimmten Intensität zu rechnen ist. Der Zusammenhang zwischen der Intensität eines Wintersturm- oder Hagelereignisse und den möglichen Schäden am Gebäude wird durch sogenannte Schadensfunktionen dargestellt. Die im „GIS-ImmoRisk Naturgefahren“ verwendeten Modelle wurden empirisch abgeleitet und beziffern den Schaden relativ zum Wert eines Gebäudes, der im Hintergrund gemäß den in der Sachwertrichtlinie definierten Regeln zur Bestimmung von Normalherstellungskosten geschätzt wird. Die integrierte Funktion zur Portfolioverwaltung bietet Eigentümern mehrerer Immobilien einen praktischen Überblick über die Naturrisiken im eigenen Bestand und ermöglicht es Maßnahmen zur Risikoreduktion bzw. -diversifizierung sinnvoll zu planen. Eine Vielzahl von Dokumenten mit weiterführenden Hintergrundinformationen zu den einzelnen Naturgefahren, ihrer Versicherbarkeit und den baulichen Faktoren, die die Widerstandsfähigkeit beeinflussen, runden das Informationsangebot ab. Das „GIS-ImmoRisk Naturgefahren“ wurde vom Institut für Immobilienökonomie (IÖ) im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) entwickelt.

Regionale Wohnungsmarktbeobachtung in der Metropole Ruhr – Von der Analyse zum Konzept?

Dr. Hadia Straub & Dr. Christoph Alfken

Regionalverband Ruhr

Der Vortrag thematisiert die regionale Wohnungsmarktbeobachtung in der Metropole Ruhr. Hierbei stehen die Entwicklung der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung und deren Akteure im Vordergrund. Zudem wird der inhaltliche Wandel von auf eher objektiv analytischen Arbeitsschwerpunkten der AG zu mehr konzeptionell wohnungspolitischen Themen beschrieben. Die regionale Wohnungsmarktbeobachtung wurde im Jahr 2007 durch die Initiative der sogenannten „Städteregion Ruhr 2030“ ins Leben gerufen. Zu Beginn umfasste die AG die elf kreisfreien Städte der Metropole Ruhr: Duisburg, Oberhausen, Mülheim an der Ruhr, Bottrop, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Bochum, Hagen, Dortmund und Hamm. Unterstützt wurde die AG dabei vom Team Wohnungsmarktbeobachtung der NRW.BANK. Ein wichtiges Produkt der AG sind die Regionalen Wohnungsmarktberichte. Im Jahr 2009 erschien der erste Bericht und seither wurde das Berichtswesen im Dreijahresturnus verstetigt. Der aktuellste Bericht stammt aus dem Jahr 2019. Die AG Wohnungsmarkt Ruhr hat sich im Laufe der Jahre kontinuierlich erweitert. Zunächst wurden der Kreise Wesel, Recklinghausen, Unna sowie der Ennepe-Ruhr-Kreis eingebunden. Seit dem Dritten Regionalen Wohnungsmarktbericht arbeitet der Regionalverband Ruhr mit. In der Vergangenheit hatte die Stadt Dortmund die Federführung inne. Diese wurde bis 2015 sukzessive an den Regionalverband Ruhr (RVR) abgegeben. Die erfolgte Heterogenisierung der AG führt zu einer inhaltlichen Bereicherung der vorhandenen Perspektiven und gleichzeitig zu einer Ausdifferenzierung der unterschiedlichen Interessenslagen. Vor diesem Hintergrund behielten die Regionalen Wohnungsmarktberichte ihren vornehmlich deskriptiven Charakter und fassen die vorhandenen Daten zum Wohnungsangebot, zur Wohnungsnachfrage und den Immobilienpreisen in einer regionalen Gesamtschau zusammen. Zusätzlich hat die AG im Jahr 2014 die sogenannten „Perspektiven Wohnungsmarkt Ruhr“ erarbeitet, ein Positionspapier mit stärker wohnungspolitischen Inhalten. Im Jahr 2019 wurde zudem die „Regionalen Nachfrageanalyse 2040“ zusammen mit dem Gutachter empirica ag veröffentlicht. Die Studie setzt sich vor allem mit den langfristigen Trends auf dem Wohnungsmarkt Ruhr und der zu erwartenden qualitativen Veränderung der Nachfrage nach Wohnraum und den Wohnumfeld auseinander. In Folge der etablierten regionalen Wohnungsmarktbeobachtung und deren positiver Reputation in der Region, wurde die Verwaltung des RVR vom Ruhrparlament nun damit beauftragt ein „Regionales Wohnungsmarktkonzept“ zu entwickeln. Dieses soll auf die vorhandenen Produkte aufbauen und insbesondere das Thema bezahlbares Wohnen aufgreifen. Es soll eine Orientierungsgrundlage für die strategische Steuerung des regionalen Wohnungsmarktes in der Metropole Ruhr bilden. Der RVR sondiert in bewährter Weise zusammen mit der AG Wohnungsmarkt Ruhr und weiteren relevanten Akteuren in der Region die Operationalisierung dieses Auftrags der Politik. Im Zuge dessen wurde im Rahmen des Forschungsprojektes „ZUKUR – Zukunft Stadt-Region-Ruhr“ die Beteiligung der TU Dortmund bei der Konzeptionierung vereinbart. Bei einem gemeinsamen Workshop sollen die Ziele, Bausteine und organisatorischen Schritte eines möglichen regionalen Wohnungsmarktkonzeptes diskutiert werden. Der Vortrag beleuchtet an dieser Stelle die Ergebnisse des ersten Workshops zum Regionalen Wohnungsmarktkonzept und damit auch den inhaltlichen Wandel der Ausrichtung der AG auf wohnungspolitische Themen.

Steuerungsinstrumente zur Integration von Klimaresilienz und Umweltgerechtigkeit in die Wohnungspolitik – Erkenntnisse einer kommunalen und regionalen Fallstudie in der Metropolregion Ruhr

B. Sc. Kristina Klee

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

M. Sc. Marisa Fuchs, B. Sc. Lisa Gülleken

Zur Sicherstellung einer nachhaltigen und klimaresilienten Wohnungsversorgung sind nicht nur die Anforderungen von klima- und siedlungsbedingten Umweltauswirkungen zu berücksichtigen, sondern auch die Belange der Umweltgerechtigkeit im Zusammenhang mit unterschiedlichen Vulnerabilitäten verschiedener Bevölkerungsgruppen. Die nachhaltige Bereitstellung einer klimaresilienten, bedarfsgerechten und bezahlbaren Wohnraumversorgung ist eine zentrale Herausforderung für die Regional-, Stadt- und Quartiersentwicklung, die einen integrierten Multi-Level-Governance-Ansatz erfordert. In dieser Untersuchung des BMBF-geförderten ZUKUR-Projekts wurden im Rahmen zweier Reallabore in Bottrop (kommunale Ebene) und im Verbandsgebiet des Regionalverbands Ruhr (regionale Ebene) Ansätze zur Integration von Klimaresilienz und Umweltgerechtigkeit in das politische Handlungsfeld Wohnen entwickelt. Reallabore verfolgen einen partizipativen Forschungsansatz, der sich auf die Zusammenarbeit mit relevanten Akteuren aus Forschung und Praxis konzentriert, d.h. mit Fachexpert*innen der Stadtverwaltung(en), zivilgesellschaftlichen Akteuren, Wirtschaftsakteuren und (regionalen) Verbänden. Ziel ist es, gemeinsam und fachübergreifend Mechanismen bzw. Instrumente zu identifizieren und weiterzuentwickeln, die zur Integration dieser Themen in das politische Handlungsfeld Wohnen genutzt werden können. Dieser Vortrag zeigt Integrationsmöglichkeiten der Themen Klimaresilienz und Umweltgerechtigkeit in die Wohnungspolitik, die aktuell im untersuchten Gebiet kaum zusammen diskutiert werden. Die Sensibilisierung für Umwelt- und Klimafragen ist eine Schlüsselaufgabe für deren bessere Integration in die Wohnungspolitik. Dies beginnt mit der Einbindung von Klima- und Umweltinformationen in kommunale und regionale Wohnungsmarktbeobachtungssysteme, die grundsätzlich eine zentrale Datenverwaltung erfordern und im RVR-Verbandsgebiet auf regionaler Ebene fester Bestandteil und auf kommunaler Ebene weitestgehend etabliert sind. Durch eine Neudefinition kommunaler Handlungskonzepte Wohnen können Klima- und Umweltaspekte mit den Zielen der Wohnungspolitik verknüpft werden. Die Umsetzung solcher Konzepte erfordert die Schaffung von Anreizstrukturen für eine Vielzahl an unterschiedlichen Akteurs- und Interessengruppen. Die Bottroper Fallstudie zeigt, wie mit Hilfe eines abgestimmten Großprojekts (InnovationCity), das aufgabenorientierte inneradministrative Kooperationsstrukturen unterstützt, Fortschritte erzielt werden können. Die ZUKUR-Untersuchungen zeigen aber auch, dass einige Fragen der Klimaresilienz und Umweltgerechtigkeit nur auf regionaler Ebene mit Hilfe eines regionalen Wohnungsmarktkonzeptes angegangen werden können. Die Definition regionaler Ziele ist in einer polyzentrischen und heterogenen Struktur wie der des RVR-Verbandsgebietes besonders herausfordernd, doch bietet ein regionales Wohnungsmarktkonzept ein enormes Potenzial zur Verbesserung der regionalen Klimaresilienz und zum Abbau sozial-ökologischer Ungleichheiten im Bereich Wohnen.

Bezahlbares Wohnen auf nachgefragten Teilmärkten – Bestandsaufnahme und Reaktionen

M. Sc. Johannes Nießen

RWTH Aachen, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr

Simon Hein

Die Mietpreisentwicklung und eine damit einhergehende Knappheit an bezahlbarem Wohnraum sind wesentliche Herausforderungen deutscher Großstädte. Um die Bezahlbarkeit von Wohnen im lokalen Kontext zu verbessern, existieren in Politik und Wissenschaft verschiedene Ansätze. Neben regulatorischen Maßnahmen wird insbesondere die Angebotsausweitung als zentrale Maßnahme zur Verbesserung der Bezahlbarkeit von Wohnen angesehen. Grundsätzlicher ökonomischer Logik folgend sollte eine Ausweitung des Angebots zu einer Reduzierung der Preise führen. Der Ware Wohnen steht Wohnen als Gut zur Befriedigung zentraler Grundbedürfnisse, das kaum durch andere Güter substituierbar ist, gegenüber (Rottke und Markmann 2017). Der Einfluss einer lokalen Ausweitung des Angebots auf die Bezahlbarkeit ist in der Wissenschaft nicht abschließend geklärt. Die Filtering-Theorie, die häufig herangezogen wird, um Neubau unabhängig vom Preissegment zu legitimieren, gilt unter idealtypischen Rahmenbedingungen (Westphal 1978). Inwiefern diese auf stark nachgefragte Teilmärkte zu übertragen ist, wird weiterhin diskutiert. Studien zeigen, dass ein erhöhtes Angebot zu steigender Nachfrage führen kann, sodass Preissenkungen kaum zu verzeichnen sind (Anenberg und Kung 2018, Fingleton et al. 2018). Eindeutig hingegen ist, dass aufgrund eines hohen Anteils renditeorientierten Wohnungsbaus am Wohnungsneubau sowie dem generell geringen Beitrag des Wohnungsneubaus zum Gesamtbestand der Altbestand den überwiegenden Bedarf an bezahlbaren Wohnungen decken muss. Aber ist dies der Fall oder führen Marktmechanismen dazu, dass auch der Altbestand für große Teile der Bevölkerung nicht bezahlbar ist? Ziel dieses Beitrages ist es, die (fehlende) Verfügbarkeit von bezahlbarem Wohnraum in Großstädten aufzuzeigen und demgegenüber die Reaktionen der zentralen Akteure auf die aktuelle Marktlage kritisch einzuordnen. Eine Grundlage bildet eine quantitative Analyse des Wohnungsbestandes, um das Potential an bezahlbarem Wohnraum für verschiedene Bevölkerungs-/Einkommensgruppen zu ermitteln. Eine Auswertung von Immobilieninseraten dient in Kombination mit Erreichbarkeits- und Wohnumfeldanalysen der Ermittlung marktüblicher Angebotsmieten mittels hedonischer Regression. Anschließend zeigt der Beitrag auf, dass einige (neue) Wohnformen als angebotsseitige Reaktion auf die beschriebenen Marktdynamiken einzuordnen sind. So verdeutlicht sich mit Blick auf das Transaktionsgeschehen am deutschen Wohnungsmarkt der Stellenwert von bspw. Mikroapartmanlagen am Investitionsmarkt (Savills 2018), der wiederum mit bislang kaum erforschten stadtentwicklungsbezogenen Implikationen einhergeht. Die kritische Analyse jener Implikationen soll für die Interdependenzen zwischen Wohnungs- bzw. Investitionsmarkt und Stadtentwicklung sensibilisieren und knüpft dabei zugleich an übergeordnete Fragestellungen der Zukunft urbanen Wohnens an. Dieser Beitrag soll einerseits das Problem von fehlendem bezahlbarem Wohnraum insbesondere in urbanen Räumen quantifizieren. Andererseits soll er helfen, angebotsseitiges Handeln unter stadtentwicklungsbezogenen Kriterien zu verstehen. Damit stellt er eine Basis dar, auf der die Steuerungsfähigkeit gängiger Marktakteure einer kapitalisierten Wohnraumversorgung kritisch hinterfragt werden kann.

Anenberg, Elliot; Kung, Edward (2018): Can more housing supply solve the affordability crisis? Evidence from a neighborhood choice model. *Regional Science and Urban Economics*.

Fingleton, Bernard; Fuerst, Franz; Szumilo, Nikodem (2018): Housing affordability: Is new local supply the key? *Environment and Planning A: Economy and Space* 0 (0), S. 1-26

Rottke, Nico B.; Markmann, Holger (2017): Geschichte des deutschen Wohnimmobilienmarktes. In: Daniel Arnold, Nico B. Rottke und Ralph Winter (Hg.): Wohnimmobilien. Lebenszyklus, Strategie, Transaktion. Wiesbaden: Springer Gabler, S. 41–72

Savills (Hg.) (2018): Temporary living – a convergence of concepts. Online verfügbar unter <https://pdf.euro.savills.co.uk/germany-research/ger-eng-2018/temporary-living--a-convergence-of-concepts.pdf>, zuletzt geprüft am 26.07.2019

Westphal, Helmut (1978): Die Filtering-Theorie des Wohnungsmarktes und aktuelle Probleme der Wohnungsmarktpolitik. Leviathan 6 (4), S. 536-557

Fluch und Segen zugleich: Der §13b BauGB als Retter des Wohnraummangels?

Dr. Kathrin Prenger- Berninghoff

RWTH Aachen, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr

André Simon, Stefan Frerichs

Der demographische Wandel hat einen enormen Einfluss auf die Entwicklung deutscher Großstädte. Eine wachsende Bevölkerung in den Städten benötigt bspw. zusätzliche Wohnungen und beeinflusst dadurch den Immobilienmarkt. Oftmals ist das Bauland in Großstädten allerdings so knapp, dass der Baubedarf nur in den seltensten Fällen gedeckt werden kann (Deschermeier et al. 2017). Daher wird v.a. eine Bereitstellung von Brachen im innerstädtischen Bereich (Baulandmobilisierung) gefordert. Um bezahlbaren Wohnraum in den Innenstädten zu schaffen, sollten Städte eine zügige Baulandbereitstellung gemäß der Zielvorgabe „Innen- vor Außenentwicklung“ gewährleisten (Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen 2015). Mit der BauGB-Novelle 2017 wurde der § 13b neu in das Baugesetzbuch eingeführt. Die Einführung hatte zum Ziel, der starken Dynamik im Wohnungsmarkt vor allem in den wachsenden Großstädten entgegenzuwirken. Über die schnellere Ausweisung von Bauland sollten die zum Teil deutlichen Mietpreissteigerungen und die gestiegenen Baulandpreise sowie der Wohnraummangel insgesamt abgepuffert werden. Mit seiner Einführung wurden die bisherigen Regelungen des § 13a BauGB jedoch auf Flächen übertragen, die bauplanungsrechtlich dem Außenbereich nach § 35 BauGB zuzuordnen sind. Insofern wirkt der § 13b mit der Einbeziehung von Außenbereichsflächen einer flächensparenden Siedlungsentwicklung grundsätzlich entgegen. Bisherige Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, der §13b BauGB habe bisher keine adäquate Antwort auf die Linderung der Wohnungsnot in Großstädten gefunden (Forbert et al. 2019, Hartl 2018). Im Auftrag des Umweltbundesamtes (UBA) wurde das Forschungsteam im Rahmen eines Ergänzungsauftrags zum Vorhaben "Evaluierung der Klima- und Innenentwicklungs-Novellen des BauGB 2011 / 2013 – Fallstudien" mit einer Stichprobenuntersuchung des aktuellen Standes der Anwendung des §13b BauGB beauftragt. Auf Basis von Recherchen des BfN (105 Fälle) und Dr. Hartl/Planungsbüro Stadtgrenze (95 Fälle) sowie eigener Recherchen von Anwendungsfällen wurden insg. 250 Bebauungspläne vertiefend betrachtet und bewertet. Darüber hinaus wurde eine Online-Befragung unter den bei der Recherche ermittelten anwendenden Kommunen konzipiert und durchgeführt. Ziel der Umfrage war die Untersuchung der bisherigen kommunalen Erfahrungen mit der Anwendung des § 13b BauGB, insbesondere hinsichtlich der Wertigkeit von umwelt- und naturschutzfachlichen Belangen nach BauGB. Vor diesem Hintergrund standen im Fokus dieser Untersuchung vor allem die Fragen, welche Beweggründe Kommunen für die Anwendung haben und welche Erfahrungen mit der Durchführung der Verfahren gemacht wurden. Die Ergebnisse der Stichprobenuntersuchung zeigen, dass die mit der Einführung des §13b BauGB verbundenen Zielsetzungen bislang nicht erreicht wurden. Statt einer vermehrten Ausweisung von Wohnbauland in Kommunen mit Wohnungsbedarf werden die Regelungen insb. von kleinen Landgemeinden angewendet, die nur zu einem kleinen Anteil über einen ungedeckten Wohnungsbedarf verfügen, häufig jedoch zu den stagnierenden und schrumpfenden Gemeinden zählen. Der Beitrag präsentiert Ergebnisse der für das UBA durchgeführten Untersuchung und diskutiert die Fehlsteuerungsmöglichkeiten der Anwendung des §13b BauGB sowie alternative Verfahren und Instrumente für wachsende Großstädte einerseits und kleinere Gemeinden andererseits.

Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen (2015): Kernempfehlungen und Maßnahmen. Auftraggeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) & Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Stand: 25. November 2015.

Deschermeier, P.; Henger, R.; Seipelt, B. und Voigtländer, M. (2017): Wohnungsmarkt – politische Implikationen des zukünftigen Baubedarfs, in: Institut der deutschen Wirtschaft Köln (Hrsg.) (2017): Perspektive 2035 - Wirtschaftspolitik für Wachstum und Wohlstand in der alternden Gesellschaft, Institut der deutschen Wirtschaft Köln: Köln, S. 198-206.

Forbert, J.; Hucke, J.; Koch, A.; Stelzl, M. und Zemke, R. (2019): Zwischen Wohnraummangel und Flächenschutz: Evaluation zur Anwendung des §13b BauGB im Freistaat Bayern, in: PlanerIn 3_19, S. 59-61.

Hartl, J. (2018): Die Anwendung des §13b BauGB in der Praxis, in: UVP-Report 32, S. 139-145.

Der Mythos des Droharguments – Eine Analyse der Instrumente Baugebot und städtebauliche Enteignung in lokalen und regionalen Tageszeitungen

Dr. Dipl.-Ing. Michael Kolocek

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

Andreas Hengstermann

Das System der räumlichen Planung in Deutschland beruht grundsätzlich darauf, dass BodeneigentümerInnen einen ökonomischen Anreiz haben, die im Plan zugesprochene bauliche Nutzbarkeit zu realisieren. Somit sorgen sie intrinsisch motiviert für die Planumsetzung und tragen damit auch indirekt zur Erreichung öffentlicher Ziele bei. Den vielen geistigen Vätern und den wenigen geistigen Müttern des deutschen Bundesbaugesetzes war diese Abhängigkeit der öffentlichen Hand von den privaten BodeneigentümerInnen bewusst. Um die Machtpositionen auszubalancieren, haben sie daher einige hoheitliche Instrumente im Planungsrecht verankert, die eine Planumsetzung gewährleisten sollen für den Fall, dass der sonst übliche ökonomische Umsetzungsmechanismus nicht greift. Die Instrumente des Baugesetzbuchs unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Eingriffsintensität. Als besonders eingriffsintensiv gelten beispielsweise die städtebauliche Enteignung (§§ 85 – 112 BauGB) und das Baugebot (§176 BauGB). Neben dieser starken Eingriffsintensität haben beide Instrumente gemeinsam, dass sie selten tatsächlich angewandt werden. Kommunale EntscheidungsträgerInnen greifen zunächst auf weniger eingriffsintensive Instrumente zurück, profitieren aber davon, dass es das Baugebot und insbesondere die Enteignung als „ultima ratio“ gibt. Beiden Instrumenten wird daher eine gewisse „Drohkulisse“ unterstellt, häufig verbunden mit dem Hinweis, dass diese Drohwirkung kaum empirisch nachzuweisen ist. Der vorliegende Beitrag präsentiert die Ergebnisse einer Untersuchung dieses „Droharguments“ in 300 überwiegend lokalen und regionalen Tageszeitungen der vergangenen 25 Jahre. Unserer Analyse lag die Vermutung zugrunde, dass EntscheidungsträgerInnen in diesen Medien mit den Instrumenten Baugebot und städtebauliche Enteignung EigentümerInnen einschüchtern und so zur Kooperation zu überzeugen versuchen. Wir fragten: Wie häufig wurde die Anwendung des Instruments in den Zeitungsartikeln angekündigt oder in Erwägung gezogen? Als wie wahrscheinlich stellten die Autoren und Autorinnen die erfolgreiche Umsetzung des Instruments dar? In welchem thematischen Zusammenhängen wurden die Instrumente erwähnt (Wohnen, Gewerbe, Infrastruktur, Bauruinen, Baulücken, Spekulation, etc.)? Wie reagierten die betroffenen GrundstückseigentümerInnen? Unsere Analyse hat gezeigt, dass sich die Vermutung der Drohkulisse nur zum Teil verifizieren lässt. Zwar nutzen kommunale EntscheidungsträgerInnen lokale Medien und ziehen sowohl das Baugebot als auch die Enteignung in Erwägung. Häufig wird diese Androhung allerdings noch im selben Artikel relativiert, durch andere EntscheidungsträgerInnen (beispielsweise aus der Opposition), unabhängige ExpertInnen oder die AutorInnen des Zeitungsartikels. Auf Ebene der lokalen und regionalen Zeitungen ist das Drohargument ein Mythos, welcher die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer kaum beeindruckt.

Wohnen trotz(t) Lärm? Lebensqualität und Bewältigungsstrategien Betroffener in lärmbelasteten Wohnlagen

Dr. Anke Kaschlik

ZHWA | Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften, Departement Soziale Arbeit

Die Wohnungsfrage ist in vielen großen Städten zurück. In diesem Zusammenhang spielen auch Verkehrs- und Lärmbelastungen eine große Rolle. Die gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm sind umfassend untersucht. Lärmschutzverordnungen schreiben Maßnahmen an der Quelle (Temporeduktion, geräuscharme Strassenbeläge u.a.) erste Priorität zu, ihre Wirksamkeit ist vielfach belegt. Passive Lärmschutzmassnahmen (Schallschutzwände, isolierende Fenster u.a.) sind mit hohen Kosten verbunden und wirken nur lokal begrenzt. Auch die Möglichkeiten städtebaulicher Planungen und der Grundrissgestaltung sind für Neubauvorhaben in Teilen aufgearbeitet. Derzeit werden die Notwendigkeiten und Möglichkeiten des Lärmschutzes überwiegend disziplinar betrachtet. Die integrale Betrachtung der sich teilweise in ihren Wirkungen widersprechenden Teilaspekte sowie sozialräumliche Faktoren werden ungenügend verfolgt. Der Zielkonflikt zwischen notwendigem Lärmschutz und der Notwendigkeit, günstigen Wohnraum zu erhalten bzw. zu fördern kann so nur unzureichend bearbeitet werden. Vor allem erfolgen die Beurteilungen der Problemlagen bisher fast ausschließlich aus Sicht von Expert*innen. Anliegen und Bedürfnisse der betroffenen Personen an lärmbelasteten Wohnlagen finden kaum Berücksichtigung. Über ihre Bedarfe, Bedürfnisse und Wünsche auf der einen Seite und über die Coping-Strategien zum Umgang mit dem lärmbelasteten Wohnumfeld liegen kaum gesicherte Erkenntnisse vor. Dies wiegt umso schwerer, da steigende Wohnkosten auf großstädtischen Wohnungsmärkten finanziell benachteiligten Haushalten ein Leben in großen Städten zunehmen unmöglich machen. Dabei stellen sich Fragen, wie: Werden die Lärmschutzvorschriften überhaupt den Bedürfnissen der betroffenen Personen gerecht? Wie gehen die Menschen an belasteten Wohnlagen mit Lärm um? Welchen Stellenwert nimmt die Lärmbelastung im Kontext der sonstigen Herausforderungen für die Alltagsbewältigung überhaupt ein? In wie weit sind die Vorschriften ein Hindernis für Nachbarschafts- und Quartiersentwicklung, z. B. weil sie die Abschottung des Innenraums gegen außen verstärken? Der Beitragsvorschlag beruht auf einem interdisziplinären Forschungsprojekt der Departemente Architektur und Soziale Arbeit an der ZHAW. Bis zur Konferenz im Februar liegen erste Untersuchungsergebnisse für eine fundierte Diskussion der aufgeworfenen Fragen vor. Mit Hilfe von Interviews zur Wohn- und Lebenssituation sowie walking talks und Beobachtungen zur Ermittlung der Nutzung öffentlicher Räumen werden unterschiedliche Wohnlagen in Zürich (sanierte und unsanierte Gebäude, Neubauten sowie Quartiere mit Lärmschutzwänden) beleuchtet. Situationsanalytische Auswertungen sollen Grundlagen für Abwägungen der Belange des Gesundheitsschutzes mit Belangen des kostengünstigen urbanen Wohnens sowie Maßnahmen, die den Bedarfen und Bedürfnissen der Zielgruppe gerecht werden, identifizieren.

Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (2002) Zurechnung von lärmbedingten Gesundheitsschäden auf den Strassenverkehr, Bern

Umweltbundesamt (2010): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Dessau

Kanton Zürich (2018): Leitfaden Gute Wohnqualität mit städtebaulich verträglichem Lärmschutz, Zürich Bereswill

Mechthild et al. (Hrsg.) (2018): Bewältigung von Nicht-Anerkennung. Modi von Ausgrenzung, Anerkennung und Zugehörigkeit, Weinheim und Basel

Home-Sharing und die Wirksamkeit von Regulierungen für Kurzzeitvermietungen in deutschen Städten

B.Sc. Diane Matuschek, Prof. Dr. Jan Polivka, Dipl.-Ing. Vilim Brezina, Martin Stark

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Die Sharing Economy gewinnt zunehmend an wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedeutung und ist inzwischen zum festen Bestandteil vieler Sektoren innerhalb des globalen Wirtschaftssystems geworden. Dazu stellt sie heute eine ernsthafte Konkurrenz zu herkömmlichen Wirtschaftsdienstleistungen dar und betrifft eine Vielzahl an Lebensbereichen. Sie verändert Kommunikation, Verbraucherverhalten, Mobilität sowie die Art und Weise, wie Touristen in Ferienwohnungen unterkommen. Ein erheblicher Teil der einst von Langzeitbewohnern genutzten Stadtwohnungen wird heute in Kurzzeitwohnungen umgewandelt und ist damit ein integraler Bestandteil des globalen Tourismusmarktes.

Diese Entwicklung der Kurzzeitvermietungen geht einher mit mehreren Konflikten im regulären Wohnungsmarkt und der traditionellen Hotellerie. Der Wohnungsmangel wird neben der zunehmenden Nutzung von Wohnungen zu Ferienwohnungs Zwecken zusätzlich durch die Reurbanisierung, die globale Investitionspolitik im Immobilienmarkt sowie städtebauliche Nutzungskonflikte und den wachsenden Bedarf nach bezahlbarem Wohnraum verschärft.

Die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der Städte weltweit führen zu standortspezifischen Entwicklungen und Regulierungsformen, die auf die Sharing-Economy und ihre Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt abzielen. Während einige Städte mit einer Laissez-faire Einstellung reagieren, ergreifen andere individuell angepasste Maßnahmen, um das Ausmaß der Sharing-Economy zu kontrollieren. Maßnahmen werden dabei von kommunaler Seite sowie von Sharing-Plattformen selbst umgesetzt. Das tatsächliche Ausmaß missbräuchlich genutzter Wohnungen als Ferienwohnungen ist unbekannt und kann nur aufgrund von Daten diesen Plattformen benannt werden. Die mangelhafte Berichterstattung sowie die Volatilität von Angebot und Nachfrage stellen einige der vielen Herausforderungen dar, mit denen die Kommunen bei Regulierungsversuchen konfrontiert sind: Auch wenn oftmals eine Einigung über die Schwelle zwischen tolerierbarem und untragbarem Ausmaß der Sharing-Economy besteht, bleibt die Kontrolle und Durchsetzung der Gesetze weiterhin schwierig.

Der Vortrag befasst sich mit den Ergebnissen eines Forschungsprojekts, das den Zusammenhang zwischen Kurzzeitvermietungen und den Regulierungsansätzen der Kommunen zum Schutz des Wohnungsmarktes analysiert. Darüber hinaus wird durch den Einsatz einer QCA-basierten Methode die tatsächliche Wirksamkeit und Machbarkeit solcher Maßnahmen überprüft. Anhand einer Wirkungsanalyse wird untersucht, inwieweit die Ausweitung digitaler Plattformen durch planerische Steuerungsmaßnahmen beeinflusst werden können. Zu diesem Zweck werden zunächst die lokalen Wohnungsmarktdaten aus sieben deutschen und neun weiteren europäischen Städten analysiert. Anschließend werden die Daten zum Kurzzeitvermietungsmarkt, die eingeführten Regulierungsmaßnahmen und ihre kurz- und langfristige Wirksamkeit gegenübergestellt und diskutiert. Ziel ist es u.a., eine Methodik zur Messung von Wirksamkeit planerischer Maßnahmen zur Steuerung von Schwarmphänomenen wie der digitalen Marktplattformen zu etablieren.

Agglomeration economies and the internet – Mapping the digital economy in German Cities

Prof. PhD Christiane Hellmanzik

TU Dortmund, Volkswirtschaftslehre

Vanessa Hellwig

Cities have always been shaped by their inhabitants, but also by their economic strengths. In the light of global competition and digitalization, cities seem to be shaped more and more by their innovation capacities and the presence of high-skilled workers. Urban policy makers are faced with the key challenge how to provide good life quality to its inhabitants while sustaining their systems. When considering the rise of the internet and ICT sector as well as a shift to a more service based economy, global urbanization patterns seem the result and thus the ever more pressing task of attracting and keeping high-skilled workers. In recent urbanization economies and the rise of the internet economy predominant success factors are considered to be a good infrastructure and presence of industry-relevant, tacit knowledge (cf. e.g. Jaffe 1986; Audretsch et al. 2015). Research also shows that innovative actors tend to self-select into certain urban neighborhoods (Katz and Bradley 2013; Katz and Wagner 2014). Moreover, Glaeser et al. (2001) highlight the role of amenities in creating conducive environment for innovation while Bell et al (2019) emphasize the important role of exposure to innovations as an incentive for innovators. To all of these trajectories urban policy makers can contribute in more or less direct ways. While it is well established that ICT and the digital economy contribute significantly to national GDP (cf. e.g. OECD 2014), there is little research on the impact of the digital economy on the shape and structure of cities and ii. which factors are conducive to developing the digital economy of a city. To this end, our paper uses a quantitative approach to assess the digital firm landscape in Germany and empirically link it to several urban indicators. The firm level dataset used contains business information based on statutory publications of German corporations (announcements in the commercial register) (see North Data 2019) encompassing dates of incorporation, dates of termination, economic field and a description of the company's main business area. Furthermore, historic information on address changes are included allowing for a dynamic spatial analysis. For proximity measures, we use OpenStreetMap data as well as novel indicators on local knowledge infrastructure, such as links and cooperations between universities and research institutions. Our paper contributes to the literature in two ways. First, we construct a novel, granular firm-level index to capture the strength of the local digital economy. The strength of our index is that it considers self-identified ICT sector companies as well as companies whose subjects of business are digital in a wider sense. Moreover, we do not only focus on entrepreneurship or startups (extensive margin), but also consider established companies (intensive margin). Second, we analyse the role of proximity to different kinds of infrastructure (transportation, broadband and knowledge) and urban amenities such as parks, cafés and cultural facilities for firms' location decisions using panel analysis. Thus, we want to shed more light on frictions which might enhance spatial disparities not only between regions, but also within cities.

Audretsch, D. B., Heger, D., & Veith, T. (2015). Infrastructure and entrepreneurship. *Small Business Economics*, 44(2), 219-230.

Bell, A., Chetty, R., Jaravel, X., Petkova, N., Van Reenen, J. Who Becomes an Inventor in America? The Importance of Exposure to Innovation, *The Quarterly Journal of Economics*, Volume 134, Issue 2, May 2019, Pages 647–713.

Glaeser, E. L., Kolko, J., Saiz, A. (2001). Consumer city. *Journal of economic geography*, 1(1), 27-50.

Jaffe, A. B. (1989): Real effects of academic research. *American Economic Review* 79, 957-970.

Katz, B., & Bradley, J. (2013). *The metropolitan revolution: How cities and metros are fixing our broken politics and fragile economy*. Brookings Institution Press. Katz, B., & Wagner, J. (2014). *The rise of innovation districts: A new geography of innovation in America*. Washington: Brookings Institution.

*Dortmunder Konferenz 2020
Räume neu denken
Planung in einer Welt im Wandel*

*Dortmund Conference 2020
Rethinking Spaces
Planning in a Changing World*

OECD (2014), Measuring the Digital Economy: A New Perspective, OECD Publishing.

The role of culture-led regeneration strategies in shrinking cities

M. Sc. Anastasiya Matyushkina

TU Dortmund University, School of Spatial Planning

Shrinking cities as places in transition and transformation provide a fertile ground to energize innovative capacities and develop novel forms of planning strategies. Culture-led regeneration presents an opportunity to move from the traditional “hard” urban intervention strategies to-wards alternative “soft” planning tools that have high potential for the robust and sustainable development of shrinking cities, while supporting elements of economic prosperity, liveability, social stability and innovation. Because of the diversity of cultural elements (e.g. music, archi-tecture, fashion, recreation and festivals) culture-led regeneration strategies can trigger not only physical but also social, economic as well as governance processes. A considerable amount of literature has been produced on different types of regeneration strategies in shrin-king cities, however a comprehensive research on culture-led regeneration strate-gies has been absent. Little is known so far about the types of culture-led regeneration strategies applied in shrinking cities, about actors and their roles in the development and implementation of such strategies, and their outcomes for shrinking cities. This research places a critical view on cul-ture-led strategies to address shrinkage. It aims to explore to what extend culture-led regene-ration strategies contribute to spatial, social, economic, environmental and gover-nance condi-tions of shrinking cities by carrying out an extensive literature review and in-depth case stu-dies in Riga and Ruhr area.

Perception of urban change and its impact on person-place relation: The case of urban densification in Tehran

Vafa Dianati

University College London

We live in the age of urban revolution (Lefebvre 1970; Brenner 2013), chiefly characterised by massive urban growth and a sheer passion for redevelopment. Under such conditions, urban land is increasingly becoming a machine of value creation. Successive redevelopment of urban land through creative destruction of the existing fabric (Harvey 2007) is a common narrative of change in most of the large cities across the world. It is not surprising thus, that urban change has become a prevalent phenomenon of this age and arguably, one of the most contentious topics within urban debates. In this context, what seems to be neglected is the fact that urban setting is the very place in which human-beings live, work, and play; therefore, the socio-spatial qualities of this place are very much associated with life quality of the urbanites. There is a recognised need for addressing the influences of rapid changes in the built environment on people's relation with place as the setting of life experience (e.g. Sell and Zube 1986; Devine-Wright 2009; von Wirth et al. 2016). Over the past decades, the urban landscape in Tehran has witnessed massive changes, predominantly in the form of densification of the existing residential neighbourhoods. Residential rebuilding in Tehran can be best explained as an unregulated, piecemeal, private-led, speculative and plot-based process of creative destruction. Through this process, the existing residential buildings are being demolished and replaced by higher buildings; a process that eventually leads to more compact urban areas and creation of surplus land value. Within the local discourses, the above-mentioned process of urban change is widely recognised as detrimental to the future of the city and lives of its inhabitants. This paper seeks to unravel the complexities of the nexus between perception of urban densification and place attachment in Tehran. Through conducting a mixed method research encompassing resident survey and semi-structured interviews across three residential neighbourhoods, the multifaceted impacts of urban densification on residents' lived experience and their relationship with place are captured and investigated. The preliminary findings suggest that (1) Although density is not a buzzword among the residents, the consequences of urban densification on various domains of their lived experience are severe and identifiable; (2) Urban change through densification in Tehran has effectively contributed to a set of negative outcomes including socio-demographic turnover and loss of familiar social ties; forced relocation of the most vulnerable due to home price escalation; disruption in neighbourhood's functionality; degradation of environmental qualities; and finally, reduction of neighbourhood from a meaningful place to a mere setting of habitation. On the other hand, densification has been also perceived by a group of residents as a positive change towards modernisation, renewal and revitalisation of their aged neighbourhoods; (3) The key determinant of the relationship between perception of densification and place attachment is the residents' reaction to such positive and negative perceptions. The findings highlight two prominent modes of reaction: adaptation and personal relocation; (4) Lastly, the findings signify the strong impact of external factors such as household economic situation and socio-cultural perspective on the impact of densification of place attachment.

The Gentrification of Informal Settlements: A Comparison of planned and unplanned growth

M. Sc. Deepika Jauhari

DARS

Delhi is one of the largest urban agglomeration and one of the fastest-growing megacities in the world plagued by many urban planning issues. The rapid development has, in turn, manifested into acute housing shortage, most of which is absorbed by the various forms of informal settlements across Delhi. Informal settlements within Delhi exist in the form of slums, squatter settlements, refugee colonies, urban villages and unauthorised colonies. More than fifty per cent of the Delhi population lives in these informal settlements. Economic growth, immigration, the housing shortage has led to the gentrification of these informal settlements, putting more pressure on the existing deplorable conditions within such settlements. These informal settlements are known to have a distinct built and social character when compared to the other urban parts of the city. The feeling of neighbourhood and belonging is vigorous in the informal settlements. However, the gentrification of these settlements to accommodate the growing city is gradually taking a toll on them. This paper compares gentrification of informal settlements in Delhi taking contrary examples. The first example is the unplanned, organic, unauthorised gentrification within and around the various urban villages of Delhi (like Hauz Khaz, Shahpur jat). The second example is the planned gentrification as a form of insitu rehabilitation of slum dwellers in a public-Private Partnership model (PPP) of Kathputli colony in Delhi. The paper is an attempt to understand the process of gentrification in rapidly growing megacities and illustrate the positives and negatives of the gentrification of the informal settlements. It will further attempt to answer the following questions:

- *Whom are the actors involved in the gentrification of informal settlements?*
- *How does the PPP model for slum re-habilitation work?*
- *Who benefits from the gentrification/rehabilitation?*
- *What are the impacts on social dynamics due to gentrification (planned or unplanned)?*
- *Is there a need for planned gentrification?*
- *What are the issues that arise in achieving planned gentrification?*
- *What is the future of informal settlements? What can be done to safeguard the future of such settlements?*

To conclude, this paper will question policies and methods like, densification, land pooling and affordable housing by which planned gentrification can be employed within the informal settlements to bring in some order, improve the living conditions of the dwellers and in turn address the issue of the housing shortage and gentrification.

Banda, S., Vaidya, Y., & Adler, D. (2013). THE CASE OF KATHPUTLI COLONY: Map-ping Delhi's First Insitu Slum Rehabilitation Project. Delhi: Centre for Policy Research.

Delhi Development Authority. (2007). Master Plan of Delhi 2021. New Delhi: Delhi Development Authority.

Directorate of Economics and Statistics. (2014). Statistical Abstract of Delhi 2014. Delhi: Government of National Capital Territory of Delhi.

Shrivastav, P. (2007). Lal Dora and Extended Lal Dora in Delhi. New Delhi: Union Ministry of Urban Development.

Reurbanisierung in Mittelstädten: Steuerungsmöglichkeiten kommunaler Akteure

M. Sc. Henning Boeth

Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (IRS)

Reurbanisierung war lange Zeit ein großstädtischer Forschungsgegenstand. Wurden die Perspektiven für eine Reurbanisierung in Mittelstädten vor einigen Jahren noch eher skeptisch betrachtet, verdeutlichen neuere Studien, dass vor allem kleinräumige und nahräumliche Reurbanisierungstendenzen auch in Mittelstädten zu beobachten sind. Die Bezeichnung einiger Mittelstädte als Schwarmstädte, vor allem Hochschulstandorte, lässt darüber hinaus auch Entwicklungsprozesse vermuten, die sonst eher Großstädten zugeschrieben werden und unterstreicht die unterschiedlichen Ausprägungen von Reurbanisierung sowie die Heterogenität des Stadttyps Mittelstadt. In der Literatur herrscht Einigkeit darüber, dass wirtschaftliche, demografische und soziokulturelle Trends sowie die Lage im Raum entscheidende Erklärungsansätze für die unterschiedlichen kommunalen Entwicklungsmuster sind. Besonders für Mittelstädte bleibt es jedoch weitestgehend unklar, welche Bedeutung der lokalen Stadtpolitik in diesem Prozess zukommt und welche Handlungsmöglichkeiten Kommunen besitzen, um aktivierende Politiken zu entwickeln und Reurbanisierung womöglich zu steuern. In diesem Zusammenhang wird der Begriff der planerischen Reurbanisierung verwendet, der das Ergebnis einer aktiv und planerisch initiierten Inwertsetzung von Stadtmarketing, Immobilienwirtschaft und Stadtpolitik beschreibt und mit einer Zunahme der Bedeutung des Städtischen auf planerischer bzw. politischer Seite einhergeht. Vor dem Hintergrund des häufig zitierten Wandels von Government zu Governance, soll der Beitrag aufzeigen, welche Handlungsmöglichkeiten kommunale Akteure zur Steuerung von Reurbanisierung besitzen und welche Akteurskonstellationen und -beziehungen sich hierbei herausbilden; Steuerung wird in diesem Zusammenhang als interaktiver Prozess der Governance verstanden. Hierzu werden in zwei Fallstudien zunächst politische Ziele und planerische Handlungsansätze im Bereich der Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik dargestellt. Mithilfe einer Governance-Perspektive folgt im Anschluss die Analyse der Akteursbeziehungen zwischen öffentlichen (Verwaltung/Politik) und privatwirtschaftlichen Akteuren, eingebettet in die Fragestellung, welche lokalen Koalitionen sich im Kontext der Entwicklung von Reurbanisierungspolitikern herausbilden. Der Zugang über das Konzept der Planungspolitik zielt hierbei auf den politischen Charakter von Planung ab und soll somit das Verhältnis von Politik und Planung bei der Entwicklung von Reurbanisierungspolitikern beschreiben. Zur Darstellung der oben genannten Aspekte wird auf Ergebnisse des DFG-Projekts „Zuwanderungsstrategien – Planungspolitikern der Regenerierung von Städten“ (2018-2020) zurückgegriffen, in dessen Rahmen zwei mittelstädtische Fallstudien miteinander verglichen werden und zurzeit eine Dissertation angefertigt wird. Die Auswahl der Untersuchungsstädte mit jeweils unterschiedlichen Rahmenbedingungen hinsichtlich der Lage und der Wachstumsdynamiken, bietet neben der Darstellung der Reurbanisierungstreiber, die Möglichkeit sowohl divergierende Steuerungsbedarfe als auch Steuerungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Der mögliche Beitrag schließt somit an die zentralen Themen des Tracks Stadtentwicklung an, indem er einerseits den Prozess der Reurbanisierung behandelt sowie darüber hinaus die Handlungsmöglichkeiten politischer und planerischer Steuerung auf der lokalen Ebene untersucht.

Wohngebietsentwicklung heute – was lernen wir aus den letzten 30 Jahren?

Dr. Pascal Guhl & Prof. Dr. Guido Spars

Stadtwerke Köln, Bergische Universität Wuppertal

Die aktuelle Lage auf den Wohnungsmärkten der wachsenden Großstadtreionen ist von erheblichen Defiziten geprägt. Ein wesentliches Defizit zeigt sich beim Wohnungsneubau im Verhältnis zu den Bedarfszahlen. Denn die Fertigstellungszahlen bleiben in fast allen Wachstumsstädten weit hinter den Bedarfen zurück, mit der Konsequenz einer weiter zunehmenden Verknappung von Wohnflächen und damit einhergehenden steigenden Miet- und Verkaufspreisen. Aber warum verharren wir trotz dieser Preissteigerungen und dem offensichtlichen Bedarf derzeit auf einem so niedrigen Fertigstellungsniveau? Die Knappheit an Bauland ist als der wesentliche Engpass auszumachen. Es stellt sich daher die Frage, ob nicht größere Vorhaben der Quartiers- bzw. Wohngebietsentwicklung eine wichtige Rolle bei dieser außergewöhnlichen Neubauherausforderung in deutschen Wachstumszentren spielen könnten. Doch was kann man für diese neuen und auch die fehlenden Quartiersentwicklungen aus den größeren Wohngebietsentwicklungen der letzten 30 Jahre lernen? Der Versuch, Antworten auf die aufgeworfenen Fragen zu geben stützt sich auf empirische Analysen zu der Entwicklung neuer Stadtquartiere. Dazu wurden die in den letzten 30 Jahren in Deutschland entwickelten 435 neuen Stadtquartiere genauer betrachtet. Als neues Stadtquartier bzw. größere Wohngebietsentwicklung gelten alle Gebiete seit 1990, die einen Schwerpunkt in der Wohnnutzung haben, über 4 Hektar groß sind und als ein großes Projekt mit einheitlicher Planungskonzeption umgesetzt wurden. Diese wurden vor allem in den Innenbereichen der Großstädte bzw. großen Agglomerationsräume entwickelt. Sie sind vielfach im Zuge von Brachflächenrevitalisierungen bzw. Nachnutzungen von zuvor anderweitig genutzten Flächen entstanden. Gerade in den Großstädten werden solche Flächenreserven zukünftig immer seltener werden. Damit rücken Entwicklungen im sogenannten Außenbereich, d.h. am Stadtrand, wieder stärker in den Fokus. Dies ist auch in Hinblick darauf von Bedeutung, dass neue Stadtquartiere in solchen nicht integrierten Lagen in vergleichsweise kürzerer Zeit entwickelt werden können. Die Entwicklung neuer Stadtquartiere erfolgte bislang zu zwei Dritteln durch die Kommunen selbst, wobei diese sich hauptsächlich externer Partner oder Dienstleister bedienen, die ihre fachliche Expertise in die Entwicklung einbringen. In der Vergangenheit haben dabei Maßnahmen des besonderen Städtebaurechts eine wesentliche Rolle gespielt, die eine förderfähige Beauftragung eines Sanierungs- oder Entwicklungsträgers und die Finanzierung über ein Treuhandkonto ermöglichen. In den letzten Jahren sind allerdings immer weniger dieser städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen in den Kommunen umgesetzt worden. Die empirischen Analysen haben jedoch gezeigt, dass gerade städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen mit einer verhältnismäßig kurzen Laufzeit durchgeführt werden können und dabei eine hohe Zahl an Wohneinheiten realisiert werden konnte. Um durch die Entwicklung neuer Stadtquartiere zügig Wohnraum zu schaffen ist es aber genauso wichtig, für das Projekt eine eigene Organisationsstruktur aufzubauen, die schnelle Entscheidungsfindungen und Beschlüsse ermöglicht. Auch sollte das Projekt außerhalb des kommunalen Haushalts finanziert werden, wobei externe Akteure unterstützend eingebunden werden können. Da kommunale Genehmigungsprozesse einen wesentlichen Einfluss auf die Projektlaufzeit haben, sollte die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers in der Stadtverwaltung und Kommunalpolitik priorisiert werden. Auch eine effiziente Durchführung der Bebauungsplanverfahren mit klaren Prozessen wäre wünschenswert. Eine rechtzeitige Bereitstellung von Infrastrukturen, was durch Großveranstaltungen gefördert werden kann, wirkt sich ebenfalls positiv auf die Entwicklung insgesamt und die Vermarktung von Grundstücken oder Wohn- und Gewerbeeinheiten aus.

Bedeutung von Konflikten in der Flächenentwicklung - Eine Analyse

M. Sc. Nora Schmeer

TU Dortmund, Fachgebiet Raumordnung und Planungstheorie

Tobias Henning

Soziale Konflikte, definiert als Situationen oder Prozess, bei denen mindestens zwei Parteien ein antagonistisches Verhältnis zueinander oder eine antagonistische Interaktion miteinander haben (vgl. (Fink 1968: 456), treten auch in der Stadt- und Regionalentwicklung auf. Gewissermaßen ist jede Inanspruchnahme von Raum gekennzeichnet durch die „Auseinandersetzung zwischen unterschiedlichen Parteien, von administrativer bis privater Ebene“ (Ossenbrügge 1983: 30). Das Interesse unterschiedlicher Planungsträger bestimmte Vorhaben durchzusetzen oder zu unterbinden, die Ansprüche der Anwohnenden, die einer geplante Nutzung entgegenstehen und viele weitere Interessen und Ansprüche, die bei der Inanspruchnahme der durchaus begrenzten Ressource Land aufeinandertreffen, münden vielfach in Konflikten, durch deren Austragung die räumliche Entwicklung beeinflusst wird. Diese Tatsache gibt gleich in mehrfacher Hinsicht Anstoß für weitergehende Untersuchung – denn mit Hinblick auf das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung, gilt, dass „unterschiedliche Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen und die auf der jeweiligen Planungsebene auftretenden Konflikte auszugleichen“ (Raumordnungsgesetz § 1 (1) Nr. 1) sind. Daraus resultiert zunächst die übergeordnete Fragestellung, welche Konflikte planerisches Handeln auf welche Weise beeinflussen. Unter Berücksichtigung des breitgefächerten Feldes der (raumbezogenen) Konfliktforschung, die sich u. a. häufig mit Konflikten um Land als Eigentum und Identifizierung von Nutzungskonflikten beschäftigt, bleibt die Frage bisher unbeantwortet, welche Konflikte sich in öffentlichen Kommunikationsprozessen widerspiegeln, wie sich diese kategorisieren lassen und inwiefern bestimmten Konflikttypen spezifische Auswirkungen bzw. Beeinträchtigung auf planerische Eingriffe und räumlichen Gegebenheiten zuzuordnen sind. Dieser Beitrag befasst sich daher mit der Darstellung von Ergebnissen einer Medienanalyse in der Region Bonn/ Rhein-Sieg/ Ahrweiler, in der unterschiedliche Konflikte identifiziert und typologisiert und ihre Auswirkung auf die (städtische) Planung eingeschätzt wurden. Darüber hinaus sollen die Erkenntnisse der Inhaltsanalyse mit der Perspektive der Träger der Planungshoheit auf Überschneidungen oder gar konträre Aussagen verglichen werden. Dafür wurden im Rahmen des Forschungsprojekts NEILA (Nachhaltige Entwicklung durch interkommunales Landmanagement) Interviews mit Vertreter*innen der kommunalen Planung bzw. Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern geführt – die hier getroffenen Aussagen zu Konflikten in der Region sollen mit den Ergebnissen der Medienanalyse auf Übereinstimmung und Widersprüche verglichen werden. Ziel ist es, unterschiedliche Konflikte thematisch zu kategorisieren, die jeweiligen Akteure zu identifizieren und ihren Einfluss auf die räumliche Planung zu bestimmen, um anhand dieser Erkenntnisse die Auseinandersetzungen, die ein besonders hohes Konfliktpotenzial bergen, zu extrahieren, sodass sie in kommenden Planungsprozessen frühzeitig erkannt und vermieden werden können.

Brown, G.; Raymond, C. M. (2014): *Methods for identifying land use conflict potential using participatory mapping*. In: *Landscape and Urban Planning* (122), Elsevier: 196-208.

Durner, W. (2005): *Konflikte räumlicher Planung. Verfassungs-, verwaltungs- und gemeinschaftsrechtliche Regeln für das Zusammentreffen konkurrierender planerischer Raumansprüche*. Tübingen: Mohr Siebeck.

Fink, Clinton F. (1968): *Some Conceptual Difficulties in the Theory of Social Conflict*. In: *The journal of conflict resolution* 12 (4). Sage Periodicals Press: 412–460.

Ossenbrügge, J. (1983): *Politische Geographie als räumliche Konfliktforschung. Konzepte zur Analyse der politischen und sozialen Organisation des Raumes auf der Grundlage anglo-amerikanischer Forschungsansätze* Hamburg.

Rethink the use // Neue Perspektiven für alte Warenhäuser

Dipl.-Ing. Nina Hangebruch

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

Die Innenstädte und Stadtteilzentren in Deutschland sind durch vielfältige Wandlungsprozesse und Herausforderungen geprägt, die sich vielfach gegenseitig überlagern und räumlich divergent verlaufen. Beispiele hierfür sind wachsende und schrumpfende Kommunen, die Entstehung neuer Handelsformate und der Rückzug etablierter Betriebsformen, der Nutzungsdruck auf die Fläche und anhaltende Leerstände, neue Formen des urbanen Wohnens in den Zentren und ein weiteres Siedlungswachstum in peripheren Lagen. Die strukturellen Umbrüche in den Zentren und im innerstädtischen Nutzungsgefüge sind durch immer kürzere Innovationszyklen gekennzeichnet. Gerade im Einzelhandel wird der Transformationsprozess durch die Umsatzdynamik im Onlinehandel erheblich beschleunigt. Der innerstädtische Flächen- und Nutzungswandel bedingt vielfältige Unsicherheiten für die in der Stadt- und Immobilienentwicklung sowie im Handel tätigen Akteure. Dabei stellt die Nachnutzung ehemaliger Warenhausstandorte – obschon kein neues Phänomen – eine besondere Aufgabe dar: Warenhäuser waren vielerorts prägend für die Innenstadtentwicklung. Ihre Immobilien liegen oftmals in den besten Lagen der Zentren, sie sind städtebaulich markant und sie wirkten lange Zeit als Frequenzbringer. Entsprechend hoch ist die öffentliche Aufmerksamkeit, wenn ein Warenhaus aufgegeben wird und sich die Frage der Nachnutzung stellt. Lange Zeit war eine Nachnutzung durch Einzelhandel die (nahezu) einzige Entwicklungsoption. Angesichts des tiefgreifenden urbanen Wandels rücken inzwischen vielerorts einzelhandelsfremde Nutzungen in den Fokus. Die damit verbundenen Herausforderungen, aber auch mögliche Entwicklungspotenziale und -strategien für aufgegebene Warenhausstandorte stehen im Mittelpunkt des Vortrags. Aufbauend auf den empirischen Untersuchungen einer laufenden Dissertation fokussiert der Beitrag folgende Fragestellungen: 1. Wie gestalten sich Ausmaß und Dimension der Warenhausschließungen in Deutschland? Welche Standorte sind vor allem betroffen? 2. Welche Entwicklungsoptionen gibt es für aufgegebene Warenhausimmobilien? Inwiefern bestimmen unterschiedliche (Standort-)Rahmenbedingungen über die Art der Nachnutzung? Inwiefern können neue Nutzungen auch (neue) urbane Qualitäten gewährleisten? Wie verändern sich die Immobilien in ihrer Bau- und Nutzungsstruktur? 3. Wie gestaltet sich der Nachnutzungsprozess? Wie lange dauert es, bis eine Nachnutzung realisiert wird? Welche Hemmnisse bestehen? Wie gestaltet sich das Zusammenspiel der Akteure (Kommunen, Immobilienwirtschaft, Handel)? Welche Faktoren sind für eine nachhaltige Warenhausrevitalisierung ausschlaggebend? 4. Welche Rolle übernehmen die Kommunen im Nachnutzungsprozess? Inwiefern können sie die Nachnutzung ehemaliger Warenhausstandorte mitgestalten? Wo sind Grenzen für das kommunale Handeln? Der Beitrag kombiniert quantitative Aussagen mit qualitativen Fallbetrachtungen. Zugrunde liegen die Entwicklungen an 216 seit 1994 aufgegebenen Warenhausstandorten in Deutschland. Ein besonderes Augenmerk wird auf Nachnutzungen im vorhandenen Immobilienbestand gelegt. Zudem werden vor allem einzelhandelsfremde Nachnutzungen fokussiert – u.a. hybride Nutzungskonzepte – die in besonderem Maße den Transformationsprozess in den Zentren widerspiegeln.

Radschnellweg Ruhr (RS1)

Dipl.-Ing. Maria T. Wagener

Regionalverband Ruhr

Den inhaltlichen Rahmen dieser Session bildet der Radschnellweg Ruhr (RS1). Es handelt sich um eine über 100 km lange Fahrradverbindung quer durch das Ruhrgebiet, die sich in Planung und Umsetzung befindet. Im Forschungsprojekt ZUKUR dient der RS1 als ein Beispiel für ein ruhrgebietsspezifisches räumliches Gemeinschaftsgut, das einen Beitrag zu den übergeordneten Zielen des Projektes zu leisten vermag, nämlich dem Abbau sozial-ökologischer Ungleichheit und der Erhöhung von Klimaresilienz. Diese Session bringt vier Vorträge mit verschiedenen Schwerpunktsetzungen zusammen, die aus unterschiedlichen Blickwinkeln jeweils andere Facetten des RS1 beleuchten. Sowohl theoretische Überlegungen als auch Einblicke aus der Praxis finden hier Eingang.

Theoretisch gerahmt wird die Session durch einen Vortrag zu Gemeinschaftsgütern und Klimapolitik. Auch wenn räumliche Gemeinschaftsgüter eine wichtige Rolle für den Klimaschutz spielen, rücken sie oftmals in den Hintergrund des Klimawandeldiskurses. Doch zur Verbesserung der Klimapolitik bedarf es auch der Thematisierung von Bildung, Bewirtschaftung, Finanzierung und Aufrechterhaltung von räumlichen Gemeinschaftsgütern. Neben ihrer komplexen Governance werden auch Fragen der gerechten Verteilungswirkung und einer zukunftsfähigen Bewirtschaftung im Sinne der „Common Heritage of Mankind“ aufgegriffen.

Für den RS1 sind durch die Gleichstellung mit Landesstraßen (Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW im Jahr 2016) rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen worden. Durch standardisierte Qualität soll die Nutzung des Fahrrads als ein klimafreundliches Verkehrsmittel gefördert werden. Dennoch sind damit nicht alle Fragen der genauen Umsetzung beantwortet, denn Radschnellwege stellen ein neues Element in der Verkehrsplanung dar. In diesem Zusammenhang wird der Leitfaden für die Planung von Radschnellwegen vorgestellt, der 2019 vom Ministerium für Verkehr des Landes NRW herausgegeben wurde: ein neues Instrument der Radverkehrsplanung.

Des Weiteren werden die aktuellen Entwicklungen rund um das Thema Radverkehr und regionale Mobilität aus der Perspektive des Regionalverbandes Ruhr thematisiert. Der RS1 stellt ein Rückgrat für die Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes dar, das ein bedeutender Bestandteil des regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes ist. Darüber hinaus wird der RS1 als ein Impulsgeber verstanden, der räumliche Vernetzung und Raum für Teilhabe ermöglicht. Der Denk- und Handlungsansatz Innovationsband mit einem definierten Aktionsraum entlang des RS1 bietet Möglichkeiten zur räumlichen Vernetzung. Das Innovationsband folgt dem Leitbild einer integrierten, an nachhaltiger Mobilität ausgerichteten Stadtentwicklung.

Unter dem Stichwort der integrierten Stadtentwicklung lässt sich neben nachhaltiger Mobilität auch der Bereich des urbanen Gärtnerns verorten. Hier werden die Potentiale einer gemeinsamen Betrachtung dieser Themen beleuchtet, die als Ausgangspunkt für eine Konzeption und Umsetzung einer konkreten Maßnahme dienen. Ein ZUKUR-Garten am RS1 soll ins Leben gerufen werden und nachhaltige Nahrungsmittelproduktion mit der klimafreundlichen Mobilitätsmöglichkeit am RS1 verbinden. Im ZUKUR-Garten als einem Beispiel für einen Möglichkeitsraum für soziale Innovationen kann so ein Beitrag zu mehr sozial-ökologischer Gerechtigkeit im Innovationsband geleistet werden, das gleichzeitig zur Nachahmung und Weiterentwicklung anregt.

Räumliche Gemeinschaftsgüter und Klimapolitik

Prof. Dr. Fabian Thiel

Frankfurt University of Applied Sciences

Dieser Beitrag beschäftigt sich mit der Bildung, Bewirtschaftung, Finanzierung und Aufrechterhaltung von räumlichen Gemeinschaftsgütern zur Verbesserung der Klimapolitik. Erforderlich sind für die Generierung von Gemeinschaftsgütern bzw. Allmenderessourcen vor allem Werkzeuge und fundiertes Wissen um die Funktionsweise selbstverwalteter Institutionen zu ihrer Regulierung. Gemeinschaftsgüter sind in allen so genannten Geosphären zu finden. Geosphären sind beispielsweise die Pedosphäre (Boden), die Atmosphäre, die Hydrosphäre oder die Lithosphäre, in der mineralische Rohstoffe vorhanden sind. Räumliche Gemeinschaftsgüter sind zu ihrer Dauerhaftigkeit und Reichweite auf umfangreiche Steuerungen durch Recht, Ökonomie, Sozial-, Geo- und Informationswissenschaften angewiesen.

Für den Klimaschutz spielen sämtliche Geosphären eine Rolle. Eine besondere Bedeutung kommt der Atmosphäre und der Biosphäre, aber auch der Anthroposphäre, zu. Beispielsweise gibt es zwischen der „Allmende Luft“ und dem – teilweise privatisierten – Wald als Bestandteil von Bio- und Pedosphäre Verzahnungen, wenn man die Bemühungen um eine Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen durch die Ausschöpfung der Speicherleistung der öffentlichen Grünflächen wie z.B. Parkanlagen und Gehölze untersucht. Zu fragen ist hier, wer für eine durch Klimaveränderungen verursachte Veränderung von Temperatur und für die erforderliche Grünflächenpflege bezahlt. Gleiches gilt für die Bewirtschaftungskosten von Infrastrukturanlagen, die dem Klimaschutz dienen wie etwa Radwege oder andere Mobilitätskonzepte.

Der Vortrag wird sich daher insbesondere mit der ökonomischen Bewertung und Planung der räumlichen Gemeinschaftsgüter durch (Verfassungs-)Recht, Monetarisierung, Kooperation und Sicherung auseinandersetzen. Der nationale rechtliche Rahmen für die Gemeinschaftsgüterbildung wird durch das Grundgesetz sowie die Planungsfachgesetze gebildet. Die Bewertung beruht auf der Immobilienwertermittlungsverordnung und nicht-normierten Verfahren – etwa „hedonische Verfahren“ und Ziergehölzhinweise 2000 – zur Validierung von Grün- und Gartenflächen sowie Bioressourcen.

Die Schwierigkeiten, zu einer gemeinsamen Nutzung von räumlichen Gemeinschaftsgütern zu gelangen, lassen sich anschaulich darstellen anhand neu erschlossener Räume und Gemeinschaftsgüter wie die Polargebiete, der Weltraum, der Meeresboden, der Cyberspace und die Ozonschicht. Von einer Bewirtschaftung der Geosphären i. S. d. „Common Heritage of Mankind“ im Sinne des Klimaschutzes sind die Erdenbürger noch weit entfernt. Denn die Tatsache, dass staatlich kontrollierte und gemeinwirtschaftlich zusammengesetzte Organisationen, Gemeinden oder regional übergreifende Gemeindeverbände die Modalitäten der Flächen- und Infrastrukturnutzung bestimmen, bedeutet keineswegs eine zukunftsfähige Ressourcenbewirtschaftung und einen Zustand sozial-ökologischer Gerechtigkeit. Vielmehr erhalten einzelne Individuen mit der ihnen eingeräumten Nutzungs- und Ausbeutungsbefugnis einen Sondervorteil gegenüber denjenigen Menschen, denen diese Nutzung aus verteilungspolitischen, räumlichen oder wirtschaftlichen Gründen verwehrt bleibt. Dieser Ressourcennutzungsvorteil (in Gestalt der Rohstoffrente) ist abzuschöpfen und als Vermögen in Trusts, Vereinen, Stiftungen, ecological land pools oder in vergleichbare Commons zum Aufbau von Gemeinschaftsgütern und Gemeinschaftseigentum (vgl. Art. 15 GG; Art. 29 und 29a der Verfassung für das Land NRW) einzubringen.

Der Leitfaden Radschnellverbindungen als neues Instrument der Radverkehrsplanung

Peter London

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Radfahren entlastet Straßen und Umwelt, kostet wenig, fördert die Gesundheit und ist auf Kurz- und mittleren Entfernungen eine nahezu einkommens- und altersunabhängige Alternative zum Autofahren. Radverkehrsanlagen sind in einem adäquaten Standard zu bauen. Dazu zählen auch sieben Radschnellverbindungen mit einer Gesamtlänge von mehr als 270 Kilometern, darunter der Radschnellweg Ruhr RS1 in der Metropole Ruhr, die aktuell geplant und gebaut werden oder abschnittsweise bereits fertiggestellt sind.

Radschnellverbindungen sind die höchste Kategorie von Radverkehrsanlagen, die 2016 als eine den Landesstraßen gleichgestellte Straßenkategorie in das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen aufgenommen worden sind. Sie bestehen aus breiten und komfortabel zu befahrenden Radwegen, Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen. Auf ihnen soll der regionale und städtische Radverkehr geführt, gebündelt und beschleunigt werden. Radfahrende gelangen weitgehend getrennt vom Kfz-Verkehr und möglichst direkt, ohne Umwege oder größere Unterbrechungen durch Kreuzungen und Einmündungen schnell, bequem und sicher an ihr Ziel.

Radschnellwege sind ein neues Netzelement in der Verkehrsplanung, bei deren Realisierung es zunächst noch viele offene Fragen hinsichtlich der Ausgestaltung der Infrastruktur in Strecke und Knotenpunkten, der Verkehrsregelung und der Verkehrssicherheit gab. Nun liegt seit Ende August 2019 der bundesweit erste Planungsleitfaden vor. Herausgegeben vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wurde dieser Leitfaden mit Unterstützung des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW), in Kooperation mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS NRW) sowie dem Regionalverband Ruhr (RVR) und weiteren Akteuren in einem Zeitraum von zwei Jahren erstellt.

Um die Attraktivität des Radfahrens zu steigern und mehr Menschen zum Fahrradfahren zu bewegen, soll durch allgemeine Gestaltungskriterien und spezifische Planungsparameter im Einklang mit städtebaulichen und verkehrlich verträglichen Raum- und Nutzungsansprüchen anderer Verkehrsträger die Qualität der Radschnellverbindungen gesichert werden. Hinweise, Abbildungen und Skizzen zur Ausgestaltung der Radschnellverbindungen für ein einheitliches Erscheinungsbild und Wieder-erkennbarkeit bieten den Kommunen in Nordrhein-Westfalen Planungssicherheit und schaffen Rahmenbedingungen für die Fördermittelvergabe bzw. Finanzierung durch das Land.

Direkt und schnell, umweltfreundlich und sicher, massentauglich und kostengünstig sind die heutigen Ansprüche individueller Mobilität. Radschnellwege können diese bedienen und erschließen längere Reichweiten, neue Räume und größere Zielgruppen. Im Rahmen der Dortmunder Konferenz werden passend zum Motto "Räume neu denken - Planung in einer Welt im Wandel" der Planungsleitfaden Radschnellwege des Landes NRW und dessen Erarbeitung als neues Instrument der Radverkehrsplanung vorgestellt.

Regionale Mobilität: Mehr vernetzte Metropole Ruhr durch REG MOB, RRN und RS1?

Maria T. Wagener

Regionalverband Ruhr

Die Metropole Ruhr auf regionaler, städtischer und Quartiersebene durch übertragbare Strategien, integrative Konzepte und umsetzungsfähige Maßnahmen gegenüber Klimaveränderungen resilienter und sozial gerechter zu machen, ist Gegenstand des Forschungsvorhabens ZUKUR – Zukunft Stadt-Region Ruhr. Gemeinsam mit den Städten Bottrop und Dortmund beteiligt sich der Regionalverband Ruhr als Praxispartner unter wissenschaftlicher Leitung der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund an diesem Projekt. Neben Grüner Infrastruktur und Wohnungsmarkt ist der Radschnellweg Ruhr RS1 als Beispiel eines räumlichen Gemeinschaftsgutes eines der projekteigenen Themenfelder und Grundlage für die Forschungsaufgabe.

Im Kontext regionaler Mobilität versteht sich der RS1 als Rückgrat des Konzeptes zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes; dieses ist wiederum wichtiger Bestandteil des im Entwurf vorliegenden integrierten, verkehrsträgerübergreifenden regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes. Das Konzept zur Weiterentwicklung des regionalen Radwegenetzes bildet die Grundlage für die Planung von regionalen Radwegeverbindungen. Diese schaffen emissionsarme, ressourcenschonende, gleichzeitig kosteneffiziente und niedrighschwellige Mobilitätsangebote und leisten somit einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Klimaresilienz und zum gleichzeitigen Abbau sozial-ökologischer Ungleichheit.

Der Bau von Radinfrastruktur kann darüber hinaus impulsgebend wirken: Radmobilität soll deshalb nicht nur linienhaft konzipiert, sondern räumlich vernetzt gedacht werden.

So bietet beispielsweise der RS1 das Potenzial zum „Vernähen“ mit den angrenzenden Räumen und mit der Region. Talente und Ideen vor Ort gilt es zu nutzen und zum Mitmachen einzuladen. Das sogenannte Innovationsband greift als definierter Aktionsraum entlang des RS1 diesen Denk- und Planungsansatz auf und setzt den räumlichen und thematischen Rahmen für Ideen und Projekte im Kontext einer integrierten, an den Zielen nachhaltiger Mobilität ausgerichteten Stadtentwicklung.

Die Metropole Ruhr ist eine Region im Wandel: kontinuierlich wird an Lösungen für eine nachhaltige stadregionale Entwicklung gearbeitet, die den Folgen des Klimawandels adäquat begegnet und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger verbessert. Dies stellt auch Herausforderungen an die Infrastrukturausstattung der Region. Was hinsichtlich Stadtentwicklung und Nahmobilität auf regionaler Ebene gedacht und getan wird und was sich hinter den Kürzeln REG MOB, RRN und RS1 verbirgt, wird im Rahmen der Dortmunder Konferenz in einem Vortrag vorgestellt.

Soziale Innovation am RS1? Das Vorhaben eines sozialen ZUKUR-Gartens

M. Sc. Julija Bakunowitsch

TU Dortmund

Im Kontext des Forschungsprojekts ZUKUR widmet sich dieser Vortrag der thematischen Verknüpfung von Fahrradmobilität – am Beispiel des Radschnellwegs Ruhr RS1 – und urbaner Landwirtschaft. Was können der RS1, urbane Landwirtschaft und soziale Gerechtigkeit miteinander zu tun haben? Dieser Vortrag zeigt mögliche Verbindungen anhand des Vorhabens auf, einen sozial-gerechten ZUKUR-Garten am RS1 einzurichten und beleuchtet die Potentiale einer gemeinsamen Betrachtung dieser Themen. Denn die Perspektive sozialer Gerechtigkeit auf urbanes Gärtnern entlang des RS1 kann zu sozialen Innovationen beitragen, insbesondere dann, wenn diese Perspektive bereits bei der Planung urbaner Gärten eingenommen wird.

Mit dem globalen Ernährungssystem sind zahlreiche Herausforderungen verbunden. Neben Umweltverschmutzung oder einem signifikanten Beitrag zum Klimawandel ist auch die menschliche Gesundheit von Problemen betroffen. Beispielsweise geht Fehlernährung, im globalen Norden besonders in Form von Überernährung, als gesamtgesellschaftliches Phänomen zu Lasten öffentlicher Gesundheit: Die häufigste Todesursache in Deutschland sind Herz-Kreislauf-Erkrankungen, gefolgt von weiteren nicht-übertragbaren, ernährungsbedingten Krankheiten.

Der momentan entstehende RS1 ist eine über 100 km lange Fahrradverbindung quer durch das Ruhrgebiet und schafft eine neuartige Infrastruktur für klimafreundliche und aktive Mobilität. Der RS1 bringt – über die physische Infrastruktur hinaus – ein Potential für vielfältige Innovationen mit sich. Deshalb existiert parallel zur Planung und Umsetzung des RS1 das komplementäre Projekt namens Innovationsband. Es handelt sich um ein Zukunftskonzept für eine integrierte Stadtentwicklung hinsichtlich Fahrradmobilität entlang des RS1. Als etablierter Bestandteil im Diskurs rund um nachhaltige Stadtentwicklung wird urbane Landwirtschaft auch im Konzeptpapier des Innovationsbandes berücksichtigt. Angesichts der vielen und teilweise miteinander verbundenen Herausforderungen stellt sich die Frage: Welchen Beitrag zur Minderung der Probleme kann ein sozialer Garten am RS1 leisten?

An dem Punkt der integrierten Stadtentwicklung setzt die Idee für eine Konzeption und Umsetzung einer konkreten Maßnahme in dem ZUKUR-Handlungsfeld RS1 an: Ein ZUKUR-Garten soll ins Leben gerufen werden und einen Beitrag zu mehr sozial-ökologischer Gerechtigkeit im Innovationsband am RS1 leisten. Der ZUKUR-Garten inmitten des Innovationsbandes – verstanden als Laborraum – kann nachhaltige Nahrungsmittelproduktion mit der klimafreundlichen Mobilitätsmöglichkeit am RS1 verbinden. Gerade Menschen, die von multipler Exklusion betroffen sind und nicht fahrradaffin sind, sollen vom ZUKUR-Garten profitieren. Dabei dürfen die Grenzen des urbanen Gärtnerns, die in der Literatur und Praxis Beachtung finden, nicht vernachlässigt werden, wenn es gerade um Aspekte sozialer Gerechtigkeit, Inklusion oder Gemeinschaftsbildung geht. Obgleich die bloße Tätigkeit des ökologischen Stadtgärtnerns kein Novum an sich darstellt, ist es hier die Konfiguration mit Blick auf die Lage am RS1 und inhaltliche Ausrichtung an sozialer Gerechtigkeit, die vielversprechend erscheint. Als Möglichkeitsraum für soziale Innovationen geschaffen, können im ZUKUR-Garten Lösungsansätze zu sozial-ökologischen Herausforderungen erprobt werden. Eine solche Schnittstelle zwischen urbaner Landwirtschaft und Fahrradmobilität kann darüber hinaus Synergieeffekte schaffen und zu mehr Gesundheit und ökologischer Integrität beitragen.

Koproduktion von Wissen in Reallaboren

Dr.-Ing. Raphael Sieber

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

Reallabore erfahren in den letzten Jahren mehr und mehr an Zuspruch. Sie gelten als ein Forschungsansatz, der in der Lage ist, komplexe transformative Prozesse hin zu einer Kultur der Nachhaltigkeit abzubilden (vgl. Wagner u. Grunwald 2015). In der Theorie gelten der Interventionscharakter (transformative Forschung), die Wissenschaft-Praxis Kooperation (transdisziplinäre Forschung), das experimentelle Vorgehen, die Langfristigkeit und Übertragbarkeit der Forschung sowie die Organisation der Forschung als Reflexions- und Lernprozess als Kernelemente des Reallaboransatzes (vgl. Schöpke et al. 2017). Besondere Aufmerksamkeit wird der Einbindung nichtwissenschaftlicher Akteure geschenkt – bspw. durch Kooperation mit der Verwaltungspraxis oder durch Beteiligung und Empowerment von Bewohner*innen in bestimmten Stadtquartieren. Die „gelebte Realität“ der Reallabore zeichnet sich dabei durch unterschiedliche Verständnisse des Ansatzes und heterogene Herangehensweisen aus. Je nach disziplinärem Hintergrund, Ressourcen und Zielsetzungen der Projekte sowie Interessen und Perspektiven der Akteure konstruieren Reallabore sich als sehr abwechslungsreiche Forschungsinfrastrukturen. Ziel der Session ist es, sich mit unterschiedlichen Erfahrungen der Reallabor-Forschung auseinanderzusetzen. Insbesondere wird sich dabei auf die Ko-Produktion von Wissen in den Wissenschaft-Praxis Kooperationen konzentriert. Es soll kritisch reflektiert werden, welche Mehrwerte aber auch Stolperfallen sich durch die gemeinsame und transdisziplinäre Forschung im „Alltag“ des Reallabors ergeben. Die Beiträge der Session entstammen unterschiedlichen Forschungsprojekten, welche mit dem Reallabor-Ansatz arbeiten. Sowohl Wissenschaftler*innen als auch Praxisakteure*innen stellen ihre Erwartungen an und Erfahrungen mit Reallaboren dar.

Schöpke, Niko; Stelzer, Franziska; Bergmann, Matthias; Singer-Brodowski, Mandy; Wanner, Matthias; Caniglia, Guido; Lang, Daniel J. (2017): Reallabore im Kontext transformativer Forschung: Ansatzpunkte zur Konzeption und Einbettung in den internationalen Forschungsstand.

Wagner, Felix; Grunwald, Armin (2015): Reallabore als Forschungs- und Transformationsinstrument Die Quadratur des hermeneutischen Zirkels. In: GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society, Jg. 24, H. 1: 26–31

Realitäten eines Reallabors – Erfahrungen aus dem ZUKUR-Projekt

Lisa Gülleken & Dr.-Ing. Raphael Sieber

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

*Der Beitrag präsentiert Ergebnisse der Eigenevaluation des Forschungsprojekts ZUKUR. Im Rahmen von ZUKUR werden auf drei räumlichen Ebenen (Region, Stadt und Quartier) Reallabore durchgeführt. In den Reallaboren sollen Beiträge zum Abbau von sozial-ökologischen Ungerechtigkeiten sowie zur Verbesserung der Klimaresilienz in der Metropolregion Ruhr entwickelt werden. Auf den drei Ebenen sind verschiedene Akteure auf unterschiedliche Weise in das Projekt involviert. Neben den Wissenschaftler*innen (TU Dortmund, Fakultät Raumplanung) sind es vor allem die Praxispartner, die zu den Projektarbeiten beitragen – auf Ebene des Quartiers insbesondere Bürger*innen sowie das „nordwärts“-Projekt der Stadt Dortmund, auf Ebene der Stadt insbesondere Verwaltungseinheiten der Stadt Bottrop und auf Ebene der Region insbesondere der Regionalverband Ruhr sowie dessen Mitgliedskommunen. Die Ergebnisse der Eigenevaluation weisen darauf hin, dass sowohl die komplexe Akteurskonstellation als auch das vielschichtige Forschungsfeld das ZUKUR-Projekt vor besondere Herausforderungen stellten – von der Definition des Forschungsfeldes über die Wahl des methodischen Vorgehens bis hin zur Erarbeitung von adäquaten Lösungen für spezifische Probleme – häufig trafen unterschiedliche Vorstellungen aufeinander. Die im Beitrag präsentierten Ergebnisse nehmen eine Bewertung der Reallabore des ZUKUR-Projekts entlang der Kernelemente des Reallaboransatzes vor – Interventionscharakter, Wissenschaft-Praxis-Kooperation, experimentelles Vorgehen sowie Langfristigkeit und Übertragbarkeit.*

Von der Theorie zur Praxis – Erfahrungen aus Bottrop

Julia Landowski

Stadt Bottrop

Wie in vielen anderen Regionen steht auch die Stadtregion Ruhr vor der Aufgabe, Herausforderungen zu identifizieren und Lösungen zum Umgang mit künftigen Klimafolgen und sozio-ökologischen Ungleichheiten zu erarbeiten. In den insgesamt drei Reallaboren (Region, Stadt, Quartier) sollen von der TU Dortmund und den Praxispartnern Stadt Dortmund, Stadt Bottrop und dem Regionalverband Ruhr unterschiedliche Beiträge zur Verbesserung der Klimaresilienz und zum Abbau von sozial-ökologischen Ungerechtigkeiten erarbeitet werden. Bottrop nimmt in ZUKUR die Rolle des Reallabors auf Stadtebene ein und befasst sich mit der Verankerung und der Übertragbarkeit der oben genannten Themen in der Stadtverwaltung. Auch neben ZUKUR konnte Bottrop bereits Erfahrungen als Reallabor durch unterschiedliche Forschungsprojekte in Zusammenarbeit mit Wissenschaft, Stadt, Politik und Zivilgesellschaft sammeln. Die Stadt sieht sich mit der Ausweitung des Leitbildes „klimagerechter Stadtumbau“ auf das gesamte Stadtgebiet beauftragt. Klimaschutz und Klimaanpassung, klimagerechte und integrale Stadtentwicklung sowie eine intensive Bürgerbeteiligung sind beständige und tragende Säulen der Bottroper Planungspolitik. Seit Ende 2010 hat Bottrop als Modellstadt InnovationCity Ruhr enorme Anstrengungen unternommen, den Herausforderungen des Klimawandels zu begegnen und den CO₂-Ausstoß im Pilotgebiet um 50 % zu reduzieren. Aufbauend auf den ersten Teil der Session widmet sich dieser Beitrag der kommunalen Sicht auf das Projekt ZUKUR und die Erfahrungen der Stadt als Reallabor, auch vor dem Hintergrund des Klimanotstandsbeschlusses von Juli 2019 und den daraus resultierenden Aufgaben für die Stadtverwaltung.

Reallabore in Ankunftsquartieren – Herausforderungen und Chancen für eine kooperative Quartiersentwicklung

Mona Wallraff & Dennis Zilske & Nils Hans

ILS – Institut für Landes und Stadtentwicklungsforschung & Planerladen e.V.

Städte sind seit jeher „sozialer Experimentierraum“ und haben daher eine besondere Bedeutung als „urbane Reallabore“ (Schneidewind 2014: 3). Je nach konkretem (urbanen) Setting gibt es unterschiedliche Herausforderungen und offene Fragen an das Reallabor. Der Beitrag diskutiert, welche Herausforderungen und Probleme sich bei Reallaboren im Kontext von Ankunftsquartieren gezeigt haben und zugleich was Reallabore in Ankunftsquartieren leisten können (z.B. die Teilhabe von benachteiligten Gruppen stärken). Als Ankunftsquartiere werden jene Stadtteile verstanden, die in besonderem Maße von internationaler Migration, Fluktuation und häufig von sozialer Benachteiligung geprägt sind (vgl. Hans et al. 2019). Es handelt sich um hochgradig sozial und ethnisch diversifizierte Räume mit einer heterogenen Bewohnerschaft (ebd.: 5). Hier können Reallabore zum einen als Orte der Zusammenkunft der unterschiedlichen Bewohnergruppen und zum anderen als Foren der Aushandlung von Interessen dienen. Reallabore können in diesem Kontext modellhafte Lernstätten für eine kooperative Quartiersentwicklung darstellen (vgl. Rächle/Schmiz 2019). Der Beitrag präsentiert Ergebnisse des Projektes „KoopLab: Teilhabe durch kooperative Freiraumentwicklung in Ankunftsquartieren“. Das Projekt hat zum Ziel, wohnungsnah Freiräume kooperativ zu gestalten und unter Einbeziehung der Quartiersbewohner und lokaler Akteure gemeinschaftlich zu entwickeln. In Kooperation mit Kommunen, Unternehmen und zivilgesellschaftlichen Akteuren wurden Reallabore in drei Städten implementiert. Gemeinsam mit den Menschen vor Ort werden Ideen für die Gestaltung konkreter Freiräume in unseren Fallstudien Dortmund, Hannover und Leipzig entwickelt und gemeinschaftlich umgesetzt. Dadurch werden im besten Fall Chancen für Teilhabe geschaffen, der soziale Zusammenhalt gestärkt und die ökologische Qualität im Quartier verbessert. Der vorliegende Beitrag fokussiert sich dabei auf die Fallstudie Dortmund Nordstadt. Der Stadtbezirk ist Schwerpunkt der Zuwanderung nach Dortmund und ein typisches Ankunftsquartier (vgl. Staubach 2010: 136). Da jedoch nicht nur eine kontinuierliche Zuwanderung stattfindet, sondern ebenso viele Menschen den Stadtbezirk wieder verlassen, kommt es zu kontinuierlichen Erosionen und Umschichtungen in den Nachbarschaften und Netzwerken des Stadtteils, die zu erhöhten Anpassungs- und Verständigungsbedarfen führen (vgl. Planerladen e.V. 2018). Im Nordstadt-Quartier Hafen hat das Projekt KoopLab einen ehemaligen, nunmehr praktisch brachliegenden Spielplatz als Fläche für die Reallabor-Aktivitäten ausgewählt. Hier finden seit Sommer 2018 regelmäßige Veranstaltungen und Aktionen statt, um die Begegnung und den Austausch innerhalb der Bewohnerschaft ebenso zu fördern wie eine aktive Mitwirkung bei der Gestaltung des Wohnumfeldes. Die vielfältigen Aktivitäten reichen dabei vom Nachbarschaftspicknick über das gemeinsame Gärtnern bis hin zu künstlerischen Interventionen.

Hans, Nils; Hanhörster, Heike; Polívka, Jan; Beißwenger, Sabine (2019). Die Rolle von Ankunftsräumen für die Integration Zugewanderter. Eine kritische Diskussion des Forschungsstandes. In: Raumforschung und Raumordnung, Jg. 77, Heft 5, S. 1-14 (published online ahead of print).

Planerladen e.V. (2018): KODIAQ – Konfliktvermittlung, Dialog und Aktivierung im Quartier, Dortmund.

Rächle, Charlotte/Schmiz, Antonie (2019): Reallabore in Ankunftsquartieren. IMIS Working Paper 03, Institut für Migrationsforschung und Interkulturelle Studien (IMIS) der Universität Osnabrück. Osnabrück: IMIS.

Schneidewind, Uwe (2014): Urbane Reallabore – ein Blick in die aktuelle Forschungswerkstatt. In: pnd |online III| 2014. Online verfügbar unter: <http://www.planung-neu-denken.de/texte-mainmenu-41/302-schneidewind2014-3>.

Staubach, Reiner (2010): „Integrationsstadtteile“ – in den Städten übernehmen meist bestimmte Stadtteile und Quartiere die Aufgabe der Integration von Migranten. In: Fachausschuss Haushalt und Wohnen der Deutschen Gesellschaft für Hauswirtschaft e.V. (Hrsg.): Wohnen. Facetten des Alltags, Baltmannsweiler: Schneider Verlag Hohengehren, S. 136-148.

Das iSCAPE Reallabor Bottrop – Erfahrungen und Erfolgsfaktoren transdisziplinärer Forschung

M. Sc. Marisa Fuchs & M. Sc. Lisa Faulenbach

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

‘Labore’ im realweltlichen Kontext sind zunehmend populär. In der transdisziplinären Forschung werden sie als geeigneter Ansatz zur gemeinsamen Problemlösung und Wissensproduktion zwischen Wissenschaft, Praxis und der Zivilgesellschaft erkannt (vgl. Schöpke et al. 2017). Im Rahmen des EU Horizon 2020 Projekts iSCAPE testet und entwickelt das Reallabor in Bottrop Möglichkeiten zur Stärkung des Bewusstseins und der Akzeptanz von Grünelementen im öffentlichen Raum. In diesem Zusammenhang entstanden als ‘(Real-)Intervention’ die Wanderbäume Bottrop. Die Wirkung und Reichweite eines Reallabors hängen maßgeblich von verschiedenen Erfolgskriterien ab. Eine Reflexion hinsichtlich dieser Kriterien fließt in den transformativen Erkenntnisprozess ein und ermöglicht einen zyklischen Lernprozess und ggf. eine Anpassung (vgl. Puttrowait et al. 2018). Die Bewertung des iSCAPE Reallabors Bottrop erfolgte unter anderem entlang des Kriterienkatalogs des European Network for Living Labs (ENoLL). Als Abschluss des strukturellen und methodischen Qualitätsbewertungsprozesses fand eine Überprüfung durch unabhängige Expert*innen des ENoLL-Netzwerkes statt (vgl. ENoLL 2019). Der Beitrag zeichnet den Co-Design Prozess und die methodische Ausgestaltung des iSCAPE Reallabors nach und präsentiert die Ergebnisse der ENoLL-Evaluation. Einige Kerncharakteristika des Reallabor Ansatzes - wie etwa das Prinzip der Offenheit und der Multi-Stakeholder-Ansatz - wirken zugleich als Erfolgsfaktoren der transdisziplinären Wissensintegration. Andere Erfolgsfaktoren sind eher strukturell und/oder ergeben sich aus der Prozessorganisation des Reallabors (z.B. Ressourcen, Methoden der Ko-Kreation). Ziel des Vortrags ist es, mit wissenschaftlichem Erkenntnisgewinn und praxisbezogenem Umsetzungswissen einen Beitrag zu dem dynamischen, sich in Theorie und Praxis stetig weiterentwickelnden Reallaboransatz zu leisten. Lessons Learnt zum Aufbau eines ‘lebendigen’ und ‘wirksamen’ Reallabors als langfristige Forschungsinfrastruktur werden formuliert, um das Potenzial des Formats weiter ausschöpfen zu können.

ENoLL 2019: Adherent Member Application Guidelines: 13th Wave – 2019. Abgerufen von <https://enoll.org/wp-content/uploads/2019/01/enoll-application-guidelines-13th-wave-1-1.pdf> (zugegriffen am 15.08.2019)

Puttrowait, Eric; Dietz, Raphael; Gantert, Marius; Heynold, Johannes 2018: Der Weg zum Realexperiment – Schlüsselakteure identifizieren, Kooperationsstrukturen aufbauen, Projektideen auswählen. In: Defilia, Rico; Di Giulio, Antonietta (Hrsg.): Transdisziplinär und transformativ forschen. Wiesbaden: Springer VS, 195-232

Schöpke, Niko; Stelzer, Franziska; Bergmann, Matthias; Singer-Brodowski, Mandy; Wanner, Matthias; Caniglia, Guido; Lang, Daniel J. 2017: Reallabore im Kontext transformativer Forschung: Ansatzpunkte zur Konzeption und Einbettung in den internationalen Forschungsstand

Trends und Treiber urbaner Raumentwicklung

Dr. Kati Volgmann

ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Angelika Münter

Urbane Raumentwicklung ist geprägt durch divergierende, teils konträre Entwicklungsdynamiken sowie Wechselwirkungen unterschiedlicher gesellschaftlicher Megatrends wie z. B. Globalisierung, Digitalisierung, gesellschaftliche Heterogenisierung wie auch den lokal- bzw. regionalspezifischen Ausgangsbedingungen. In und zwischen Stadtregionen kommt es zu sich wechselseitig verstärkenden, wie auch gegensätzlich wirkenden Konzentrations- und Dekonzentrationsprozessen. Die komplexen sich überlagernden Trends ökonomischer sowie demographischer Re- und Suburbanisierung zeigen auf inter- wie intraregionaler Ebene höchst unterschiedliche räumliche Ausprägungen. Insbesondere in großen prosperierenden Stadtregionen zeigt sich eine Gleichzeitigkeit von Reurbanisierung der hochdynamischen Großstädte bei einer kleinräumigen Suburbanisierung, die z.B. aus der Überhitzung der Immobilienmärkte („Überschwappereffekte“) resultiert. Die Attraktivität einer Region als Wohnstandort hängt somit direkt mit der Attraktivität als Arbeitsstandort zusammen, wie das auch umgekehrt der Fall ist. Der Beitrag untersucht im ersten Teil aus quantitativer Makroperspektive die inter- und intraregionalen Ausprägungen der Re- und Suburbanisierung des Arbeitens und Wohnens auf Basis von Bevölkerungs-, Beschäftigten-, Wanderungs- und Mietpreisdaten für die deutschen Stadtregionen. Im Zeitverlauf lassen sich so verschiedene Entwicklungsdynamiken sowie Phasen für die Kerne und das Umland identifizieren. Im zweiten Teil wird die Frage diskutiert, auf welche Erklärungsansätze Re- und Suburbanisierung sowie die Verschiebungen im Zeitverlauf zurückzuführen sind. Hierzu wird ein Überblick über die vielschichtigen Treiber räumlicher Konzentrations- und Dekonzentrationsprozesse und deren treibenden Logiken hinter den Auf- und Abwärtsbewegungen im stadtregionalen Entwicklungspfad gegeben. Diese konzeptionelle Systematisierung verdeutlicht insbesondere, dass Veränderungen der Arbeitswelt nicht nur ökonomische, sondern auch demographische Konzentrationsprozesse befördern.

Employment suburbanization in the 21st century: A comparison of German and US city regions

Dipl.-Geogr. Bastian Heider

ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Stefan Siedentop

We compare the trajectories of employment suburbanization across 64 US and 43 German city regions from 2003 to 2015. Our paper adds an important contribution to the existing literature, since it is the first approach that allows for a comprehensive and longitudinal comparison between two Western countries, which share some basic economic and political similarities, but also distinctly differ in relevant institutional aspects such as market regulation and national and regional planning systems. Our empirical analysis is mainly based on the development trajectories of two similar but complimentary measures: the spatial GINI coefficient and the area based centralization index (ACI). This allows us to distinguish between the two dimensions of employment suburbanization: De-centralization and de-concentration. While the former term describes the relative loss of economic activity in the pre-defined urban core zones compared to suburban spaces, which can either involve the emergence of new employment centers in the urban periphery or generalized dispersal. The latter term describes relative employment decline in formerly densified places, which can be traditional CBDs or suburban centers. The results reveal strong differences in the spatial metropolitan employment distribution between both countries. In general, US metropolitan areas are far more decentralized and deconcentrated than their German counterparts. While the trajectories of American metropolitan employment suburbanization was relatively dynamic with periods of de- and re-concentration, the development trend for German city regions has been remarkably stable. Further, in both countries the tendency of de-concentration and de-centralization has been the strongest within the manufacturing sector, while knowledge intensive service industries remained relatively centralized and concentrated. Within both countries we find a relatively great variety of trajectories, involving the coexistence of stabilization, reinforced monocentricity, and generalized dispersal. However, polycentric developments have been relatively rare. Last but not least, we examine the potential drivers of employment suburbanization by estimating weighted linear regression models. The results indicate that employment suburbanization can be mainly understood as a function of residential suburbanization and the development of the manufacturing sector, but we again find strong differences between the US and the German context. In conclusion, our results show that employment suburbanization is less of a global or 'western' phenomenon than often claimed. The degree and dynamics of employment suburbanization strongly depend on national and regional institutions. Examining how these institutions affect intra-metropolitan employment relocation and the emergence of new employment subcenters should therefore be an important challenge for future research.

Stadtregionale Prozesse der Zentralisierung und Peripherisierung im Zentralraum der Steiermark: raumstrukturelle Dynamiken und strategisch-planerische Handlungsansätze

Dipl.-Ing. Marc Michael Seebacher

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 17 - Landes- und Regionalentwicklung

Der Beitrag setzt sich mit stadtregionalen Prozessen der Peripherisierung und Zentralisierung in der Steiermark auseinander, wobei speziell die interregionalen Raumentwicklungsdynamiken zwischen den Urbanen Zentren im Mittelpunkt stehen. Anstelle eines rein lage- und strukturbasierten Verständnisses von „Peripherie“ und „Zentrum“ wird dabei auf eine prozessorientierte, relationale und mehrdimensionale Konzeptualisierung – unter Bezugnahme auf die Arbeiten von Kühn (2016) – zurückgegriffen. Demnach kann eine demographische (Abwanderung vs. Zuwanderung), eine ökonomische (Abkoppelung vs. Integration) und eine politische (Abhängigkeit vs. Steuerung) Dimension von Peripherisierung und Zentralisierung ausgemacht werden, welche auf Grundlage einer entsprechenden Operationalisierung und Analyse integrativ diskutiert werden. Einer simplifizierenden Gegenüberstellung von „ländlicher Peripherie“ und „städtischem Zentrum“ entgegnet kann so das komplexe Muster der Raumentwicklung innovativ erfasst werden. Nach einer kurzen Darstellung der allgemeinen (stadt-)regionalen Entwicklungsdynamik in der Steiermark und der Konzeptualisierung von „Peripherisierung“ und „Zentralisierung“ werden im Beitrag drei aufeinander aufbauende Schwerpunkte näher behandelt:

- In einem ersten Schritt soll auf Basis einer quantitativen Raumstrukturanalyse die raumstrukturelle und funktionale Dynamik im Zentralraum der Steiermark kurz dargestellt werden. Die Stadtregion Graz, mit ca. 470.000 Einwohner_innen zweitgrößte Stadtregion Österreichs und Urbanes Großzentrum gemäß der Urban-Rural Typologie der Statistik Austria (2016), hat hier in den letzten Jahren eine dynamische demographische und ökonomische Entwicklung erfahren. Parallel dazu können jedoch für die Stadtregionen (Urbane Kleinzentren) in räumlicher Nähe zu Graz divergente Entwicklungspfade ausgemacht werden: während die Urbanen Zentren Weiz und Leibnitz ebenfalls eine intensive Dynamik aufweisen, zeigt die Stadtregionen Weststeiermark-Voitsberg innerhalb des Zentralraumes der Steiermark demographische und ökonomische Peripherisierungstendenzen.
- Auf diesen Befunden aufbauend wird in einem zweiten Schritt, auf Grundlage eines akteurszentrierten Zuganges (qualitative Interviews), die Wahrnehmung und Bewertung dieser Entwicklungsprozesse im Zentralraum der Steiermark durch regionale Akteure aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft diskutiert. Besonders die Parallelität von Zentralisierungsdynamik im Großraum Graz einerseits und Peripherisierung im Raum Weststeiermark-Voitsberg andererseits, sowie die Zusammenführung beider Stadtregionen in der Planungsregion „Steirischer Zentralraum“, stellen bedeutsame Diskursfelder dar, welche auch Fragen der Regionalen Governance und der (stadt-)regionalen Kooperationskultur beeinflussen.
- In einem dritten Schritt werden abschließend, wiederum unter Bezugnahmen auf den Steirischen Zentralraum als Planungsregion, aktuelle Strategien und Maßnahmen der Landes- und Regionalentwicklung im Umgang mit (stadt-)regionalen Prozessen der Zentralisierung und Peripherisierung vorgestellt. Neben den formalen, ordnungspolitischen

Instrumenten der Regionalplanung stehen dabei vor allem die im Rahmen des Landes- und Regionalentwicklungsgesetzes (StLREG 2018) des Landes Steiermark neu geregelten Organisationsstrukturen, Zuständigkeiten und finanziellen Ressourcen, sowie die damit verbundenen aktuellen Projekte im Bereich der Regionalentwicklung, im Fokus.

Militärische Konversionsflächen in ländlichen Räumen – Potentielle Entlastungsstandorte für die wachsenden Verdichtungsräume?

M. Sc. Marten Runge

Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen, Institut für Stadt und Immobilie

Prof. Dr.-Ing. Robin Ganser

Die Bevölkerungsentwicklung verläuft in den Teilräumen Deutschlands sehr unterschiedlich. Während einige Räume seit Jahren ein stabiles Wachstum aufweisen, schrumpfen andere Regionen teilweise erheblich, mit entsprechenden Folgen für die Bereitstellung von Infrastrukturen. Die Entwicklung der Bevölkerungszahl ist regional zu betrachten. Meist sind es die Universitätsstädte und großen Großstädte, die attraktiv für Zuzug sind. Damit entsteht ein Siedlungsdruck, der sich durch einen Kaskaden-Effekt auch in die benachbarten Kommunen und regional auswirkt. Eigene Recherchen lassen vermuten, dass sogar Gemeinden in ländlichen Räumen, die weiter entfernt von den Metropolkernen liegen, von den Wachstumsprozessen beeinflusst werden, sofern diese eine entsprechende verkehrliche Anbindung aufweisen. Das Wachstum wird in den prosperierenden Räumen zunehmend kritisch durch die Bevölkerung hinterfragt. Neue Flächenausweisungen im Außenbereich und Nachverdichtungsmaßnahmen im Bestand werden häufig mit dem Verlust von Freiraum- und urbaner Lebensqualität verbunden. Der Siedlungsdruck, der sich aus dem Wachstum ergibt, führt zu einer verschärfenden Konkurrenzsituation zwischen baulichen und anderen Nutzungen. Nicht nur für Wohnen, sondern auch für das Gewerbe werden zusätzliche Flächen nachgefragt, die meist nicht durch Nachverdichtung zu mobilisieren sind und deshalb zu Lasten nicht baulicher Nutzungen gehen. Auf der anderen Seite ergibt sich seit Jahren ein erhebliches Flächenpotenzial durch die Konversion militärischer Liegenschaften. Da diese meist in den ländlichen Räumen verortet sind, fallen Nachfrage und Verfügbarkeit solcher Flächen häufig auseinander. Der Konferenzbeitrag wird sich deshalb mit der Frage auseinandersetzen, wie Räume in peripheren Lagen mit einer hohen Dichte verfügbarer Brachflächenpotenziale als Wachstumsräume entwickelt werden können. Zum einen, um die wachsenden Verdichtungsräume zu entlasten, und zum anderen, um die verfügbaren Flächenpotenziale nutzen zu können um einen Beitrag zur Reduzierung der Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungszwecke zu leisten. Ferner könnten die entstehenden Wachstumsimpulse zu einer Stabilisierung der häufig strukturschwachen Räume beitragen und das Ziel gleichwertiger Lebensverhältnisse gestützt werden. Die daraus resultierenden Fragenstellungen werden Kern des Beitrags sein. Welche harten und weichen Standortfaktoren sind notwendig um so viel Attraktivität zu gewinnen, um mit den Wachstumsräumen konkurrieren zu können oder welche Bevölkerungszahl ist Voraussetzung, um eine hochwertige Infrastrukturausstattung gewährleisten zu können. Dabei wird auf Erfahrungen aus dem englischen Planungsraum eingegangen, welcher sich durch die New Towns-Strategie schon lange mit diesen Fragenstellungen auseinandersetzt. In England wurde schon bereits während der Industrialisierung Stadtneugründungen als Entlastungsstandorte für London als Lösung forciert (z. B. Letchworth Garden City). Bis in die 1960er Jahre wurden neue Städte großmaßstäblich geplant und gegründet (z. B. Milton Keynes). Auch danach fanden größere Siedlungsentwicklungen im Außenbereich statt. Heute sind es häufig militärische Konversionsflächen, die als eigenständiger Siedlungskörper geplant und entwickelt werden (z. B. Northstowe). Bei der Entwicklung oben beschriebener Entlastungsstandorte käme den Raumordnungsebenen eine erhebliche Bedeutung zu. Die Analyse der Machbarkeit schließt deshalb die Betrachtung des rechtlichen Instrumentariums dieser Ebenen und deren Eignung für eine Umsetzung mit ein.

Die Förderung kompakter Siedlungsstrukturen durch die Regionalplanung als Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge – eine flächendeckende Analyse der eingesetzten Instrumente

M. Sc. David Pehlke

Justus-Liebig-Universität Gießen, Institut für Geographie

Seit dem Einsatz der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ im September 2018 und der Vorstellung erster Ergebnisse (vgl. BMI 2019) ist das Thema - auch in der politischen und medialen Debatte - wieder sehr präsent. Verankert im Grundgesetz in Artikel 72 Abs. 2, ist die großräumig ausgewogene Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen sowie eine nachhaltige Raumentwicklung die in § 1 Abs. 2 ROG festgeschriebene Leitvorstellung der Raumordnung. Zur Verwirklichung dieser Leitvorstellung dienen insbesondere die Zentrale-Orte-Konzepte, mit deren Hilfe die soziale und technische Infrastruktur sowie die Siedlungsentwicklung an zentralörtlich bedeutsamen Standorten konzentriert werden sollen, um eine effiziente und gleichwertige Versorgung der Bevölkerung mit infrastrukturellen Einrichtungen in zumutbarer Entfernung sicherzustellen und einer Zersiedelung der Landschaft entgegenzuwirken (vgl. Blotevogel 2002). Durch kompakte Siedlungsstrukturen soll die Tragfähigkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge verbessert werden. Dafür müssten allerdings die Vorgaben für die Neuausweisung von Siedlungsflächen hinsichtlich Kompaktheit, Dichte und Ausrichtung auf Zentren und Achsen vielfach stringenter und verbindlicher gehandhabt werden (vgl. ARL 2016). So kommen Siedentop und Kausch (2004) für den Zeitraum 1997-2001 bei einer bundesweiten Betrachtung zu dem Ergebnis, dass gut 60 Prozent des Zuwachses an Siedlungs- und Verkehrsflächen in unter- und nichtzentralen Gemeinden stattgefunden hat. Die Ergebnisse der wenigen empirischen (Fall-) Studien fasst Jonas (2011) zusammen: Weder die Siedlungsentwicklung noch die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung hat sich am zentralörtlichen System orientiert. Der vorliegende Beitrag geht der Frage nach, ob die Regionalplanung durch stringente Vorgaben tatsächlich zu einer kompakteren Siedlungsentwicklung beitragen kann. Hierfür wird im Rahmen einer flächendeckenden Planinhaltsanalyse untersucht, mit welchen Instrumenten (z.B. Eientwicklung, Vorranggebiete für die Siedlungsentwicklung oder Mengensteuerung) die Regionalplanung die Siedlungsentwicklung steuert. Darauf aufbauend wird ein Index gebildet, der die potenzielle Stärke der regionalplanerischen Siedlungssteuerung abbildet (Regulierungsintensität). Mit Hilfe inferenzstatistischer Prüfverfahren wird untersucht, ob ein signifikanter Einfluss der Regulierungsintensität sowie im Regionalplan eingesetzter Instrumente auf die Konzentration der Siedlungs-, Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung in Zentralen Orten besteht.

Vom Plan zur Planungspraxis – wie steuert die überörtliche Raumordnung?

M. Sc. Nadine Kiessling

Eidgenössische Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft WSL, Forschungseinheit Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Forschungsgruppe Regionalentwicklung und -ökonomie

Dr. Marco Pütz

Steigende räumliche Disparitäten, die Diskussion über gleichwertige Lebensverhältnisse, eine anhaltend hohe Flächenneuanspruchnahme und Raumnutzungskonflikte stellen heute zentrale Herausforderungen überörtlichen Raumordnung dar. Diese hat gerade in der Schweiz und in Deutschland in den letzten Jahren eine verstärkte öffentliche Aufmerksamkeit erfahren. Beispiele sind die Zersiedelungs- und Zweitwohnungsinitiative in der Schweiz, die Initiative „Betonflut eindämmen“ in Bayern und die Ergebnisse der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ in Deutschland. Die überörtliche Raumplanung wird in Deutschland durch die Landes- und Regionalplanung repräsentiert, in der Schweiz durch die kantonale Richtplanung. Landesentwicklungsprogramme, Regionalpläne und kantonale Richtpläne definieren strategische Ziele der räumlichen Entwicklung, legen verbindliche Ziele zur Erreichung dieser Ziele fest und koordinieren raumbedeutsame Interessen. Die tatsächliche Steuerungs- und Koordinationsfähigkeit von Landesraumordnungsprogrammen, Regionalplänen und kantonalen Richtplänen in der Planungspraxis wird allerdings regelmäßig in Frage gestellt. Bestehende Evaluationsstudien kommen hier zu teils gegensätzlichen Ergebnissen (1). Häufig wird nicht dargelegt, wie Intentionen der überörtlichen Raumordnung und zu beobachtende Phänomene der räumlichen Entwicklung tatsächlich zusammenhängen. Auch die Vielfalt der räumlichen Herausforderungen und die Heterogenität von Regionen werden in bestehenden Studien oft zu wenig berücksichtigt (2, 3, 4). Es besteht also die Frage, in wie fern die überörtliche Raumplanung dazu in der Lage ist, unter unterschiedlichen räumlichen Herausforderungen raumbezogenen Interessen zu koordinieren und die räumliche Entwicklung zielgerichtet zu beeinflussen. Dabei ist insbesondere von Interesse, wie Planinhalte und Planungspraxis durch das Handeln der relevanten Akteure ineinandergreifen und zu bestimmten Steuerungsergebnissen führen. In unserem Beitrag untersuchen wir die Steuerungs- und Koordinationsfähigkeiten (regional governance capacities) der überörtlichen Raumordnung anhand von sechs Fällen in Deutschland und der Schweiz. Die betrachteten deutschen Planungsregionen und Schweizer Kantone besitzen die Gemeinsamkeit der Vielfalt: sie alle weisen eine heterogene Raumstruktur auf mit einem oder mehr Hauptzentren, Nebenzentren, Verdichtungsräumen, ländlichen Teilbereichen und allen möglichen Zwischenformen. Wir betrachten dabei die relevanten Raumordnungspläne und weitere Grundlagen der Raumplanung und untersuchen anhand von lokalen Beispielen, wie diese in der Planungspraxis angewendet werden und durch das Verhalten und die Entscheidungen regionaler Akteure beeinflusst werden. Wir gehen von der Annahme aus, dass sich derselbe „Plan“ bei unterschiedlichen räumlichen Herausforderungen in unterschiedlichen Gemeinden in der Planungspraxis sehr unterschiedlich auf die tatsächliche räumliche Entwicklung auswirken kann. Durch unsere Analyse leisten wir einen Beitrag zum besseren Verständnis der Funktionsweise der überörtlichen Raumplanung unter diversen räumlichen Voraussetzungen. Denn die Frage der Sicherstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse, einer sparsamen Flächenneuanspruchnahme und einer ausgewogenen räumlichen Entwicklung stellt sich in allen Regionen – doch der Umgang mit diesen Herausforderungen in Plan und Planungspraxis unterscheidet sich stark voneinander.

1) Diller, C. (2016): Evaluation der Siedlungsentwicklungsplanung. Impulse aus der internationalen Diskussion für Deutschland. In Zeitschrift für Evaluation 15 (1), pp. 83–105.

2) Feitelson, Eran; Felsenstein, Daniel; Razin, Eran; Stern, Eliahu (2017): Assessing land use plan implementation: Bridging the performance-performance divide. In Land Use Policy 61, pp. 251–264. DOI: 10.1016/j.landusepol.2016.11.017.

3) Grădinaru, Simona; Iojă, Cristian; Pătru-Stupariu, Ileana; Hersperger, Anna (2017): Are Spatial Planning Objectives Reflected in the Evolution of Urban Landscape Patterns? A Framework for the Evaluation of Spatial Planning Outcomes. In *Sustainability* 9 (8), p. 1279. DOI: 10.3390/su9081279.

4) Walsh, Cormac (2012): Spatial planning and territorial governance: managing urban development in a rapid growth context. In *Urban Research & Practice* 5 (1), pp. 44–61. DOI: 10.1080/17535069.2012.656451.

Räume neu denken – Ansätze zur Nachhaltigkeitstransformation in der Lausitz?

Dr. Antje Matern

Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung, Interdisziplinäres Zentrum für ökologischen und revitalisierenden Stadtumbau

Dr. Sebastian Heer, Prof. Dr.-Ing. Robert Knippschild, Dr. Peter Wirth

Neben den Aspekten der Klimapolitik werden in der gesellschaftlichen Debatte über den Kohleausstieg vor allem die Sicherung von Arbeitsplätzen sowie eine Stärkung der wirtschaftlichen Basis der Kohleregionen diskutiert. Der Kohleausstieg und die Energiewende sollen zudem wesentliche Ausgangspunkte für einen sozioökonomischen Wandel bilden, der in den Regionen zu neuen Lebens- und Produktionsweisen führt, Lebensqualitäten sichert und zur nachhaltigeren Entwicklung beiträgt. Eine besondere Veränderungsdynamik wird in der Lausitz erwartet, da deren ökonomische Basis bisher stark auf die Energieerzeugung ausgerichtet ist. Inwieweit bietet der Kohleausstieg einen Anstoß zur Beschleunigung des Transformationsprozesses, ohne dass sich die lokale Bevölkerung überfordert oder überplant fühlt? Führt dieser zu mehr Nachhaltigkeit? Und welche Raumverständnisse sind in den Visionen, Denkmustern und Leitbildern der regionalen Akteure verankert? Unser Beitrag möchte eine Analyse von Denkmustern und Perspektiven auf Herausforderungen, Anliegen und Strategien des Strukturwandels in der Lausitz vorstellen. Empirische Grundlage bildet eine Akteursbefragung, ergänzt durch teilnehmende Beobachtungen und Dokumentenanalysen, die im Rahmen des BMBF-Projektes „Wissenschaftliche Unterstützung und Begleitung der Transformation in der Lausitz“ (Laufzeit 10/2018-09/2020) durchgeführt wurden. In der Auseinandersetzung mit Themen, Visionen und Leitbildern unterschiedlicher zivilgesellschaftlicher und staatlicher Akteure findet eine Reflexion der Raumverständnisse und Wahrnehmungsmuster der Akteure sowie daran geknüpften Vorstellungen zur nachhaltigen Entwicklung der Teilräume statt.

o Reflexion von Themen: Welche Themenfelder werden angesprochen und inwieweit thematisieren diese Nachhaltigkeitsaspekte? Welche Themenaspekte verweisen auf übergreifende und welche lokal- oder regionsspezifische Bezüge?

o Analyse von Wertesystemen und Konzepten: Inwieweit spiegeln sich in den Denkmustern und Visionen aktuelle Debatten und Leitbildprozesse zum Kohleausstieg wider? Inwiefern beschleunigen diese Debatten eine Neubewertung von Wirtschafts- und Lebensformen? Inwiefern helfen die Wertediskussionen Entwicklungsperspektiven neu zu formulieren?

o Endogene Entwicklungspotenziale: Welche Kreativitätspotenziale und Entwicklungsoptionen werden von Akteuren in der Region wahrgenommen? Wo liegen die Ursachen für Barrieren und Widerstände gegen strukturelle Veränderungen in den Regionen?

Darauf aufbauend diskutieren wir die Gemeinsamkeiten, Schnittstellen und Spannungsfelder der Wahrnehmungsmuster und Entwicklungsvorstellungen. Vor dem Spiegel der Forschung zur Nachhaltigkeitstransformation werden wir kritisch hinterfragen, inwiefern bzw. welche Anknüpfungspunkte und Herausforderungen diese Ergebnisse für die räumliche Planung im Transformationsprozess bieten.

Evaluierung der Innenentwicklung im interkommunalen Kontext - Untersuchungsansatz und ausgewählte Ergebnisse

Dr. Dipl.-Ing. Sabine Müller-Herbers

Baader Konzept GmbH

Dr.-Ing. Jens-Martin Gutsche, M.Sc. Geographie Clara Rendant

Die Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme ist erklärtes Ziel der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie in Deutschland. Innenentwicklung vor Außenentwicklung wird deshalb als zentrale Leitlinie flächensparender Siedlungsentwicklung angesehen. Aktive Innenentwicklung zu betreiben, ist jedoch eine große Herausforderung für Kommunen, insbesondere im ländlichen, peripheren Raum und unter einem gemeindeübergreifenden Fokus. In den zehn Kommunen der Interkommunalen Allianz Oberes Werntal nordöstlich von Schweinfurt wird seit 2008 konsequent zum Thema Innenentwicklung gearbeitet. Aktive Innenentwicklung wird dort mit einer Vielzahl von Maßnahmen und Instrumenten sowohl auf der kommunalen Ebene als auch der interkommunalen Ebene unterstützt. Die Evaluierung der Innenentwicklung im interkommunalen Kontext umfasst die Dimensionen der Vollzugs- und Wirkungskontrolle sowie die Behandlung quantitativer und qualitativer Aspekte. Neben der Erfassung der Aktivitäten zur Stärkung und Förderung der Innenentwicklung (u.a. fachlich-informatorische, finanzielle und kommunikative Maßnahmen) erfolgte eine Bilanzierung der tatsächlich stattgefundenen Innen- und Außenentwicklung inkl. ausgewählter Folgeeffekte. Als Bewertungsbasis diente dabei ein mit den Kommunen erarbeitetes Vergleichsszenario, das Art und Umfang der Siedlungsentwicklung beschreibt, welche sich vermutlich vollzogen hätte, wenn die Kommunen in den letzten zehn Jahren nicht ihren Schwerpunkt auf die Innenentwicklung gesetzt hätten. Im Ergebnis zeigt sich, dass rund 34 % der 2008 erfassten Innenentwicklungspotenziale wie Baulücken, Althofstellen oder gewerbliche Brachflächen genutzt bzw. wiedergenutzt werden. Durch die Vielzahl der Aktivitäten konnten vor allem auch Neu- und Umnutzungen in den Ortskernen sowie Baulücken in älteren Siedlungsgebieten aktiviert werden. Neuausweisungen am Siedlungsrand fanden insgesamt nur sehr zurückhaltend statt. Ausgehend von der Frage, was wäre passiert, wenn die Kommunen nicht so konsequent auf Innenentwicklung gesetzt hätten, zeigt sich, dass insgesamt rund 50 ha Neubaugebiete „auf der grünen Wiese“ in den zehn Kommunen vermieden worden sind. Zudem haben sich die Kommunen fiskalisch nicht schlechter gestellt. Die detaillierte Auswertung der tatsächlich stattgefundenen Siedlungsentwicklung von 2008 bis 2017 sowie die Einschätzung der Wirksamkeit der eingesetzten Instrumente zeigt sehr differenzierte und überraschende Ergebnisse. So konnte z. B. wider Erwarten die sehr große Bedeutung des gemeinsamen Grundsatzbeschlusses aller zehn Kommunen zur Innenentwicklung (Oerlenbacher Erklärung) für eine erfolgreiche Umsetzung der Innenentwicklung herausgearbeitet werden. Die Bilanzierung der Innenentwicklung über 10 Jahre stellt eine wichtige Informations- und Entscheidungsgrundlage für die laufenden Diskussionen zur Siedlungsentwicklung in den Kommunen dar. Die vorgestellte Evaluierung liefert neue, belastbare Erkenntnisse für die Argumentation im kommunalpolitischen Tagesgeschäft, aber auch für die fachliche Diskussion der Chancen einer aktiven Innenentwicklung. Voraussetzung ist allerdings ein kontinuierlich fortgeschriebenes Innenentwicklungskataster bzw. Flächenmanagement – kurzum: ein Kernelement der Raumb Beobachtung auf kommunaler Ebene ist gefragt.

Digitalisierung, Onlinehandel und Raumentwicklung

Nina Hangebruch & Frank Osterhage

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung & ILS – Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung

Die Digitalisierung gehört aktuell zu den Megatrends, denen die Kraft zugeschrieben wird, den gesellschaftlichen Wandel zu prägen und Stadt- und Raumentwicklung maßgeblich zu beeinflussen (vgl. z. B. BBSR & BMUB 2017). Mit Blick auf solche Einschätzungen ist die Einzelhandelsentwicklung ein hoch spannendes Themenfeld. In kaum einem anderen Bereich lässt sich die Raumwirksamkeit der Digitalisierung bereits heute so deutlich erkennen – oder zumindest erahnen. Spätestens mit der Verbreitung von mobilen Endgeräten wie Smartphones und Tablets hat sich das Einkaufsverhalten grundlegend gewandelt. Die einzelnen Schritte des Einkaufens können vom Kunden an unterschiedlichen Orten ausgeübt werden (Couclelis 2004). Auf der Angebotsseite erweist sich die Digitalisierung als Beschleuniger des Strukturwandels (Heinemann 2017). Beim Umsatzanteil hat der Onlinehandel mittlerweile eine Größenordnung erreicht, bei der üblicherweise die Beeinträchtigung von zentralen Versorgungsbereichen erwartet wird. Damit stellt sich vielerorts die Frage, inwieweit die Funktionsfähigkeit von Innenstädten und anderen Zentren – als Handelsstandort – gefährdet ist (Hangebruch et al. 2019). In jedem Fall dürfte sich das „Gesicht“ unserer Städte und Dörfer stark verändern. Ausgehend von dieser Situationsbeschreibung soll in der Session eine möglichst präzise und differenzierte Analyse der aktuellen Entwicklungen vorgenommen werden, um auf dieser Grundlage über Perspektiven von Einzelhandel und Versorgung, Zentren- und Raumentwicklung zu diskutieren. Hierbei wird der Blick sowohl auf die Anbieter- als auch auf die Nachfragerseite gerichtet. Zudem stellt sich die Frage, welche Rolle der räumlichen Planung bei der Gestaltung der Einzelhandelsentwicklung in Zeiten der Digitalisierung zukommt. Mit der Session soll zugleich ein Austausch über aktuelle empirische Untersuchungen aus der raumbezogenen Handelsforschung erfolgen, die sich u. a. hinsichtlich der Methodik, der inhaltlichen Ausgestaltung und der betrachteten Untersuchungsräume unterscheiden. Ein räumlicher Schwerpunkt der Beiträge liegt auf der Entwicklung in ländlichen Räumen bzw. in Klein- und Mittelstädten. In vorliegenden Untersuchungen zu den räumlichen Auswirkungen des Onlinehandels wird ihnen zumeist ein besonderes Risiko attestiert (vgl. u. a. BBSR 2017).

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2017): Online-Handel – Mögliche räumliche Auswirkungen auf Innenstädte, Stadtteil- und Ortszentren. BBSR-Online-Publikationen 08/2017. Bonn.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung; BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2017): Smart City Charta: Digitale Transformation in den Kommunen nachhaltig gestalten. Bonn.

Couclelis, H. (2004): Pizza over the Internet: e-commerce, the fragmentation of activity and the tyranny of the region. *Entrepreneurship & Regional Development* 16 (1), S. 41-54.

Hangebruch, N.; Krüger, T.; Osterhage, F. (2019): Onlinehandel und Raumentwicklung. *RaumPlanung* 202, S. 6-7.

Heinemann, G. (2017): Die Neuerfindung des stationären Einzelhandels: Kundenzentralität und ultimative Usability für Stadt und Handel der Zukunft. Springer: Wiesbaden

Die Digitalisierung des stationären Einzelhandels und deren stadträumliche Auswirkungen

M. Sc. Juliane Ribbeck-Lampel

BTU Cottbus-Senftenberg

Im planungswissenschaftlichen Kontext sind die Wirkzusammenhänge zwischen technologischen Entwicklungen und der Transformation von Raum- und Stadtstrukturen von hoher gesellschaftlicher Relevanz. Rückblickend bis zum ausgehenden 20. Jahrhundert wurden diese zunehmend stärker thematisiert (Bsp. Stadtentwicklung und – Eisenbahn, Elektrizität, Automobil etc.). In Hinsicht auf die Informations- und Kommunikationstechnologien (IuK-Technologien) wurden solche Wechselwirkungen bisher jedoch kaum bzw. einzelfallbezogen untersucht. Es dominieren thematische Betrachtungen mit beispielhaftem Charakter, die methodisch auf Annahmen und Szenarien basieren. Verifizierte Untersuchungen und Ergebnisse zur Frage der stadträumlichen Auswirkungen der IuK-Technologie, die einen themenübergreifenden Fokus einnehmen, fehlen.

Ausgehend von der Annahme, dass bisher alle technologischen Entwicklungen bzw. Innovationen Auswirkungen auf die gebaute Europäische Stadt hatten, steht die Untersuchung von Veränderungen durch die IuK-Technologien auf die baulich-räumlichen Strukturen im Fokus der Auseinandersetzung. Dazu werden die Zusammenhänge zwischen der Digitalisierung der Lebens- und Arbeitswelten und der aktuellen Entwicklungen in der Europäischen Stadt an der Funktion des stationären Einzelhandels nachvollzogen.

Der Beitrag stellt erste Ergebnisse einer explorativen Untersuchung vor: In einem mehrstufigen Verfahren wurden für das Jahr 2018 über 800 Beiträge aus Online-Newsportalen analysiert, kategorisiert und hinsichtlich ihrer Raumrelevanz, dem Grad ihrer räumlichen Wirkung sowie der Prägung durch die Digitalisierung bewertet. In der Auswertung der Ergebnisse werden räumliche Verteilmuster im stationären Einzelhandel erkennbar. Die Untersuchung leistet damit einen Beitrag zur andauernden Diskussion über die räumlichen Auswirkungen der Digitalisierung und zeichnet diese an der innerstädtischen Funktion des Einzelhandels nach.

Versorgung in ländlichen Räumen in Zeiten der Digitalisierung: Innovative Konzepte aus dem In- und Ausland und ihre Bedeutung für die Raumentwicklung

Prof. Dr. Claus-C. Wiegandt, Julian Antoni, Lena van der Vlugt

Universität Bonn, Geographisches Institut & ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Im Zuge der Digitalisierung entstehen viele neue Einzelhandelsformate. Für Kunden ist diese Entwicklung mit dem Versprechen verbunden, dass beim Einkaufen die Unannehmlichkeiten und limitierenden Grenzen der Raumüberwindung wegfallen und der einfache Zugang zu einem schier endlosen Warenangebot gegeben ist. Gerade für die Bevölkerung in ländlichen Räumen ergibt sich die Hoffnung, dass eine wesentliche Verbesserung der Versorgungssituation erreicht werden kann. Allerdings werden die innovativen Konzepte zumeist in Ballungsräumen gestartet: Höhere Bevölkerungsdichten bedingen größere Nachfragepotenziale, aufgrund von kürzeren Wegen ergeben sich in der Regel geringere Lieferkosten. Im Ergebnis dürfte sich ein wirtschaftlicher Betrieb aus Sicht der Anbieter in urbanen Regionen einfacher realisieren lassen. Mit dem Beitrag erfolgt eine systematische Analyse der Chancen, die die Digitalisierung für die Versorgung in ländlichen Räumen bietet. Hierzu wurden in einem ersten Schritt eine bundesweite Recherche und internationale Fallstudien (u. a. Großbritannien, Kanada, Skandinavien) durchgeführt, um interessante Beispiele für innovative Konzepte aus dem In- und Ausland zu identifizieren. Dies führte zu einer Typenbildung von unterschiedlichen konzeptionellen Ansätzen. Auf dieser Grundlage wurden interessante Beispiele ausgewählt, um sie in einem zweiten Untersuchungsschritt einer näheren Bewertung zu unterziehen. Leitend waren hierfür insbesondere folgende Fragen:

- Welche Einzelhandelsformate zielen insbesondere auf ländliche Räume ab? Inwieweit sind sie geeignet, die dort bestehenden Herausforderungen zu meistern?
- Inwieweit werden digitaler und stationärer Handel miteinander verbunden? An welchen Orten finden die unterschiedlichen Teilprozesse des Einkaufens statt?
- Mit welchen räumlichen und verkehrlichen Auswirkungen ist bei der Verbreitung der Konzepte zu rechnen? Welche Perspektiven ergeben sich für die Zentrenentwicklung?

Der Beitrag wurde im Rahmen des Forschungsprojekts „Digitalisierung und Onlinehandel: Fluch oder Segen für ländliche Räume?“ erarbeitet, das vom Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert wird.

Dynamische Entwicklungen des Onlinehandels als Ausgang für die Rekonfiguration von Stadt und Verkehr

Sören Groth, Prof. Dr. Dirk Wittowsky, Jan Garde

*ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung & Universität Duisburg-Essen,
Institut für Mobilitäts- und Stadtplanung*

Der dynamisch wachsende Onlinehandel gilt als einer der bedeutendsten Trends im Konsumverhalten der westlichen Gesellschaft, wonach immer mehr Waren nicht mehr in den Geschäften des stationären Einzelhandels beschafft, sondern online bestellt und direkt per Paketpost zugestellt werden. Der Onlinehandel profitiert gegenüber dem stationären Einzelhandel von einer stetigen Zunahme an Marktanteilen. Die traditionell stationären Anbieter reagieren auf den Verlust der Anteile bereits mit Cross- oder Multi-Channeling-Strategien, d. h. einer Verschmelzung der physisch-materiellen und digitalen Einkaufswelt. Auf diese Weise werden komplexe Wirkungsketten zwischen neuen Logistikkonzepten, Verkehrsströmen und Verkehrsinfrastrukturen angestoßen, die oft nicht mit den antizipierten Abläufen der bestehenden (infra-)strukturellen Konfiguration von Stadt und Quartier harmonieren. Erfolgte die Warenverteilung in den funktionsgegliederten Siedlungsstrukturen westlicher Städte auf den stationären Einzelhandel bislang vor allem punktuell, d. h. in die nach Baurecht dafür vorgesehenen Teilräume (z. B. innerstädtische Einzelhandelszentren), kommt es mit den Entwicklungen im Onlinehandel nun verstärkt zu direkten Heimzustellungen online bestellter Waren in der Fläche. Am Beispiel der letzten Meile, also dem letzten Abschnitt des Warentransports auf der intermodalen Wegeketten des Produkts zu den KonsumentInnen, lässt sich im vorliegenden Beitrag ein stetiges Mismatch von bestehenden ‚analogen‘ Strukturen und emergenten ‚digitalen‘ Strukturen und damit verbundenen Bewegungen im Quartier lokalisieren. Um dieses neue Konfliktfeld zu illustrieren, wird auf empirisches Material zurückgegriffen, das mittels Methodenmix am Beispiel der Stadt Hamburg erhoben und ausgewertet wurde: i. Die Modellierung von Sendungsvolumina auf Basis von kleinräumigen sozioökonomischen Strukturdaten mit KEP-R (Esser & Kurte 2017), ii. die Dokumentation konflikthafter Abläufe der Zustellprozesse auf Basis von teilnehmenden Beobachtungen in unterschiedlichen Quartierstypen und iii. die Auswertung von Diskussionsergebnissen zu potenziellen Gestaltungsansätzen der Letzten-Meile-Problematik eines Expertengremiums aus Wissenschaft und Praxis. Die Analyseergebnisse lassen sich in zweierlei Hinsicht zusammenfassen: Erstens, die alltäglichen Abläufe von gesellschaftlichen Prozessen im Quartier stellen sich als zunehmend konflikthaft dar, weil die Entwicklungen im Onlinehandel und damit verbundene neue Logistikkonzepte die weiterhin bestehenden analogen Strukturmomente und damit assoziierten Bewegungen überfordern. So stoßen die vermehrten Lieferverkehren mit dem Ziel der Hauszustellung ganz neue lokalräumliche Problemlagen an (ein Zweireiheparken und Blockieren von Geh- und Radwegen, damit verbundene Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, neue Dimensionen von Stop-and-Go-Verkehren, Zunahmen von lokalen Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz dieselpetriebener Fahrzeuge usw.). Zweitens funktionieren die vielfältigen in der Literatur beworbenen neuen Strukturmomente – Pick-up-points, lokale Paketshops, Paketbutler, Rohrpost usw. – zur Begegnung der neuen Konfliktlagen keineswegs ubiquitär. Jeder Quartierstyp erfordert ganz eigene Formen struktureller Rekonfigurationen, um dem Mismatch bestehender analoger und emergenter digitaler Strukturen plus antizipierter Bewegungen zu begegnen.

Einkaufsverhalten und Zentrennutzung in Zeiten des Onlinehandels: Eine vergleichende Untersuchung in drei ländlichen Regionen

Nina Hangebruch, Frank Osterhage

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung & ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Digitalisierung und Onlinehandel verändern die Art und Weise, wie große Teile der Bevölkerung einkaufen. Dies kann insbesondere in ländlichen Räumen mit erheblichen Konsequenzen einhergehen. Auf der einen Seite werden online-basierte Angebote als große Chance angesehen, die Versorgung der Bevölkerung in eher dünn besiedelten Regionen zu sichern und hierbei sogar eine neue Qualität zu erreichen. Auf der anderen Seite ist zu befürchten, dass bei einer intensiven Nutzung solcher Optionen noch verbliebene Angebote des stationären Handels in ländlichen Räumen durch die Konkurrenz aus dem Internet bedroht sind. Theoretische Überlegungen und empirische Befunde zum Einkaufsverhalten in ländlichen Räumen fallen unterschiedlich aus. Hierbei sind zwei grundlegende Hypothesen anzutreffen: Einerseits wird Einkaufen mithilfe des Internets vor allem als urbanes Phänomen betrachtet, das sich wie viele andere neue Technologien von den Zentren aus verbreitet (innovation-diffusion hypothesis). Andererseits wird vermutet, dass Menschen, deren Wohnort eine vergleichsweise niedrige Erreichbarkeit aufweist, aus Gründen der Effizienz mehr Produkte online einkaufen (efficiency hypothesis). Die Ergebnisse von Untersuchungen zum Einkaufsverhalten hängen offensichtlich davon ab, wie sich die Rahmenbedingungen auf der Angebots- und Nachfrageseite vor Ort darstellen, welche Sortimente betrachtet werden und wie der methodische Ansatz der Untersuchung genau ausgestaltet ist. Außerdem ist das Alter der vorliegenden Studien von Bedeutung, da es sich bei der Entwicklung des Onlinehandels um ein sehr dynamisches Phänomen handelt. Vor diesem Hintergrund sollen mit dem Beitrag die Ergebnisse einer aktuellen Untersuchung aus Deutschland zum Einkaufsverhalten in ländlichen Räumen vorgestellt werden. Hierbei werden folgende Fragestellungen behandelt:

- Wie stellt sich das heutige Einkaufsverhalten in eher ländlichen Räumen dar? Welche Bedeutung haben Einkäufe im Ladengeschäft und im Internet?*
- Inwieweit werden beim Einkaufen digitale und stationäre Elemente miteinander verknüpft? Wie werden die bestehenden Zentren gegenwärtig genutzt?*
- Welche Unterschiede bestehen beim Einkaufsverhalten und bei der Zentrennutzung zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen? Inwieweit existieren Unterschiede, die sich auf bestimmte standortgebundene Merkmale zurückführen lassen?*

Die vorgestellten Ergebnisse beruhen auf einer telefonischen Haushaltsbefragung, bei der insgesamt 1.500 Bürgerinnen und Bürger zu ihrem Einkaufsverhalten befragt wurden. Als Untersuchungsräume wurden 15 Kommunen im Hochsauerlandkreis, im Kreis Euskirchen und im Kreis Höxter betrachtet. Grundlage für die Auswahl war die bundesweite Typisierung ländlicher Räume, die im Jahr 2016 vom Thünen-Institut für Ländliche Räume veröffentlicht worden ist. Als wesentliches Kennzeichen wurde bei der Befragung ein besonderes Augenmerk auf die Erfassung von Standortinformationen (Wohnstandort, Einkaufsorte usw.) gelegt, wodurch detaillierte raumbezogene Analysen möglich sind. Die Untersuchung ist Teil des Forschungsprojekts „Digitalisierung und Onlinehandel: Fluch oder Segen für ländliche Räume?“, das vom Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-

*Dortmunder Konferenz 2020
Räume neu denken
Planung in einer Welt im Wandel*

*Dortmund Conference 2020
Rethinking Spaces
Planning in a Changing World*

Westfalen gefördert wird. Darüber hinaus fließen Ergebnisse aus der AG „Onlinehandel und Raumentwicklung“ der LAG NRW der Akademie für Raumforschung und Landesplanung in den Beitrag ein.

Zukunftsfähigkeit von Klein- und Mittelstädten

Prof. Dr. Silke Weidner, Dr. Tanja Korzer

BTU Cottbus-Senftenberg, Fachgebiet Stadtmanagement & Universität Leipzig, Institut für Stadtentwicklung und Bauwirtschaft

Die Innenentwicklung in Klein- und Mittelstädten verläuft je nach Lage sowie räumlich-funktionaler Einbindung differenziert. Wie bei Großstädten gibt es auch hier sogenannte Verlierer und Gewinner, in einigen Städten kann die Planung entsprechend fortgeschrieben werden, in anderen ist ein drastisches Umdenken erforderlich. Innerstädtische Handelslagen prägen diese Entwicklung maßgeblich, sie beeinflussen deren Funktionsumfang, -vielfalt und -qualität. Das gilt umso mehr, je weiter die Folgen des Onlinehandels und anderer aktueller Herausforderungen spürbar werden. Vor diesem Hintergrund führte das Wissensnetzwerk Stadt und Handel e.V. (WSH) in Zusammenarbeit mit der Universität Leipzig und der BTU Cottbus-Senftenberg eine Befragung und Fallstudienuntersuchung zu „Innerstädtischen Einzelhandelsstrukturen in deutschen Klein- und Mittelstädten – Status Quo und Entwicklungsperspektiven“ durch. Der Beitrag soll ausgewählte Erkenntnisse aus den Untersuchungen vorstellen und damit einen Beitrag zur Diskussion der Stadt- und Raumentwicklung mit Blick auf Klein- und Mittelstädte aus der Perspektive der Leitfunktion des Handels leisten. Folgende als Fragen formulierte Erkenntnisgebiete könnten diskutiert werden:

- Welche Entwicklungslinien lassen sich für die Innenstädte von Klein- und Mittelstädten beschreiben?
- Welche Zukunft hat der Einzelhandel als Leitfunktion vor dem Hintergrund des wachsenden Onlinehandels?
- Wie reagieren Klein- und Mittelstädte strategisch auf sich verändernde Rahmenbedingungen für innerstädtische Handelslagen?

Die durchgeführten Untersuchungen untersetzen damit aktuelle Diskussionen, wie sie zum Beispiel in folgenden Studien bearbeitet wurden: „Mögliche räumliche Auswirkungen von ‚Online-Shopping‘ auf Innenstädte“ (2017), BBSR; „Zukunft für die Innenstadt – Positionen von DST und HDE zur Zukunft von Stadt und Handel“ (2017); „Vitale Innenstädte 2016“ (2017), IFH-Köln-Studie etc.

Of Local Knowledge and Community Mapping: the Role of Participatory 3-Dimensional Mapping (P3DM) in Disaster Risk Reduction and Management

Prof. Emmanuel Garcia

*University of the Philippines Diliman, College of Social Sciences and Philosophy, Department of
Geography*

Carmeli Marie Chaves

The current planning milieu in the Philippines underscores the importance of a participatory and multi-stakeholder planning process. In the formulation of local development plans and crafting appropriate interventions, there is a need for comprehensive baseline information at the community level. Hence, it would be valuable to describe the unique profile of each community, the different coping mechanisms and capacities to mitigate their geohazard exposure and vulnerabilities, and local know-how and resources in order to craft effective disaster reduction plans and strategies. Moreover, it is important to engage local knowledge in disaster risk reduction. Harnessing local and indigenous knowledge requires methodological support that will enable the community to participate in planning. Towards this end, participatory three-dimensional mapping, or P3DM, is used in small coastal communities in central Philippines, capitalizing on the participatory nature of the process to cull out the community's local knowledge and to bring together disaster risk reduction actors to produce tangible map outputs. P3DM was used in formulating barangay disaster risk reduction and management plans in Barangay Labnig and Barangay Dalnac in the Municipality of Paracale in Camarines Norte Province, an area susceptible to typhoons and other geohazards. The process and the outputs recognize the unique conditions of each community in times of calamities. The characteristic of P3DM to facilitate the integration of both scientific and local knowledge serves as its comparative advantage over other participatory means. Any community planning methodology that intends to be applied in policy formulation needs to harmonize and balance the scale of understanding of the different stakeholders. This research validates the importance of local knowledge in crafting disaster risk reduction interventions at the barangay level and underscores the need for an effective methodological framework in which local knowledge can be mainstreamed in the planning process. It shows P3DM as an effective community-based tool to bridge the gap between scientific and local knowledge, an essential element in building disaster resilient neighborhoods.

Land Subsidence Monitoring in Coal Mining Area through the Interferometry Synthetic Aperture Radar Technique

M. Sc. Yuchi Meng

TU Dortmund, Raumbezogene Informationsverarbeitung und Modellbildung

Univ.-Prof. Dr. habil. Nguyen Xuan Thinh

Land subsidence is a ubiquitous worldwide environmental geological phenomenon during process of urbanization, it can be defined as the differential sinking of the ground surface with respect to surrounding terrain or sea level (Hu et al. 2004), and become a significant issue that affecting sustainable development of society and economy. Global land subsidence that directly caused by over-exploitation of natural resources and groundwater resources has already become one of the most severe geologic hazards in recent years. Especially mining induced land subsidence is very common in the areas of extensive underground coal mining which affects the overall geo-environmental scenario of the area (Borah et al. 2017), leaving behind a lot of subsided wasteland that heavily confining the sustainable urban development and transformation. China, as both the world's largest coal producer and coal consumer, have experienced serious geological disasters because of its complex geological environment, huge population and rapidly growing economy. Xuzhou city, located in the northeast of Jiangsu Province in the eastern China, is not only the central city of the Huaihai Economic Zone, but it is also one of the core cities of the three metropolitan circles planned and constructed in Jiangsu Province (Chen et al. 2019). Our research is limited to the metropolitan urban area of Xuzhou, covering an area of 3042 km². Xuzhou is rich in mineral resources and used to be an important coal production base for China. Thus, some large-scale subsidence areas have been formed during mining exploitation since the last century. At present, there is amount of subsided land to different degrees as a result of mining activities, and most of them concentrated in the eastern mining area and the western mining area beyond city zone. Synthetic Aperture Radar (SAR) has been widely used for Earth remote sensing for more than 30 years, it provides high-resolution, day-and-night and weather-independent images for a multitude of applications ranging from geoscience and climate change research, environmental and Earth system monitoring, 2-D and 3-D mapping (Moreira et al. 2013). SAR interferometry (InSAR) is a powerful and well-established remote sensing technique that enables the highly accurate measurement of important geophysical parameters such as surface topography, ground deformation and subsidence. The key idea of SAR interferometry is to compare for a given scene the phase of two or more complex radar images that have been acquired from slightly different positions or at different times. Since the phase of each SAR image pixel contains range information that is accurate to a small fraction of the radar wavelength, it is possible to detect and measure tiny path length differences with centimetric or even millimetric accuracy. In this study, we used advanced radar interferometry time-series analysis techniques, persistent scatterer interferometry (Hooper et al. 2004; Ferretti et al. 2000, 2001) and small baseline subset (Berardino et al. 2002), to assess the spatial-temporal analysis of land subsidence related to underground coal mining using multi-source SAR images in Xuzhou. In our research, sixteen C-band ENVISAT/ASAR SLC images acquired from August 2005 to February 2008 and thirty C-band Sentinel-1A Interferometric Wide (IW) swath mode images acquired from November 2015 to September 2018 were used to estimate the line-of-sight (LOS) average deformation rate and the time series of ground deformations. The maximum deformation rate is found to be 56 mm/year, and the total subsidence area detected was 301 km², which not only within the coal mines, but also along three subway construction lines in the central area of Xuzhou. Also, some remarkable consistent land uplift (up to +36 mm/year) was found in the east and west part of Xuzhou near some old goafs. The result of our research could provide a useful reference for rehabilitation of coal mining area and planning strategy of mining dominated industrial city.

Berardino, P.; Fornaro, G.; Lanari, R.; Sansosti, E. (2002): A new algorithm for surface deformation monitoring based on small baseline differential SAR interferograms. In IEEE Trans. Geosci. Remote Sensing 40 (11), pp. 2375–2383. DOI: 10.1109/TGRS.2002.803792.

Borah, Suranjana Bhaswati; Chatterjee, R. S.; Thapa, Shailaja (2017): Detection of underground mining induced land subsidence using Differential Interferometric SAR (D-InSAR) in Jharia coalfields. In ADBU Journal of Engineering Technology 6 (2). Available online at http://journals.dbuniversity.ac.in/ojs/index.php/AJET/article/download/349/pdf_67.

Chen; Tan; Yan; Zhang; Liu; Li; Sun (2019): Monitoring Land Surface Displacement over Xuzhou (China) in 2015–2018 through PCA-Based Correction Applied to SAR Interferometry. In Remote Sensing 11 (12), p. 1494. DOI: 10.3390/rs11121494.

Ferretti, A.; Prati, C.; Rocca, F. (2000): Nonlinear subsidence rate estimation using permanent scatterers in differential SAR interferometry. In IEEE Trans. Geosci. Remote Sensing 38 (5), pp. 2202–2212. DOI: 10.1109/36.868878.

Ferretti, A.; Prati, C.; Rocca, F. (2001): Permanent scatterers in SAR interferometry. In IEEE Trans. Geosci. Remote Sensing 39 (1), pp. 8–20. DOI: 10.1109/36.898661.

Hooper, Andrew; Zebker, Howard; Segall, Paul; Kampes, Bert (2004): A new method for measuring deformation on volcanoes and other natural terrains using InSAR persistent scatterers. In Geophysical Research Letters 31 (23). DOI: 10.1029/2004GL021737.

Hu, R. L.; Yue, Z. Q.; Wang, L. C.; Wang, S. J. (2004): Review on current status and challenging issues of land subsidence in China. Engineering Geology in China. In Engineering Geology 76 (1), pp. 65–77. DOI: 10.1016/j.enggeo.2004.06.006.

Moreira, Alberto; Prats-Iraola, Pau; Younis, Marwan; Krieger, Gerhard; Hajnsek, Irena; Papathanassiou, Konstantinos P. (2013): A tutorial on synthetic aperture radar. In IEEE Geosci. Remote Sens. Mag. 1 (1), pp. 6–43. DOI: 10.1109/MGRS.2013.2248301.

New approach for population modelling – Small-scale disaggregation based on building density, dispersion measure and land use

PhD Sebastian Eichhorn

ILS - Research Institute for Regional and Urban Development

Univ.-Prof. Dr. habil. Nguyen Xuan Thinh

Not at least since the "Gleichwertige Lebensverhältnisse" commission formed by the federal, state and local governments, the topic of the same name has become topical again. Equivalent living conditions is a guiding principle of regional planning (§ 2 Abs. 2 ROG). The aim is to strive for balanced social, infrastructural, economic, ecological and cultural conditions in the entire territory of the Federal Republic of Germany and its sub-regions. Accordingly, the access and accessibility of services of general interest must be guaranteed.

Nevertheless, the term is not conclusively defined - also against the background of different spatial needs and challenges. In addition, the discussion about equivalence in general deals primarily with the equipment of regions, for example the number of infrastructures providing services for general needs. The people affected by unequal living conditions are addressed less frequently. So small-scale population data are a necessary basis for identifying affected regions and deriving recommendations for policy and planning. However, the municipality is often the smallest publicly available reference unit for data. These aggregated population data, especially if they are only available for larger administrative units, do not reflect the true spatial distribution of the population. Statements on impacts and recommendations for action are therefore only possible to a limited extent. In addition, small-scale population data from the population registers of the municipalities often cannot/may not be made available for data protection and privacy reasons to the scientific community and other actors.

As a result, there is a need for current, easily updated population data on various temporal and spatial scales. There are different approaches to model small-scale population data. Existing approaches differ in their underlying geodata (e. g. Corine Land Cover, Global Urban Footprint), the resolution achieved (100 m to 1 km) or the aggregation methodology used (e. g. limiting variable estimation, regression, binary asymmetric mapping). An overarching feature of previous modelling approaches has been the use of additional spatial data (such as roads, land cover, building structure, environmental data) to break down the population from statistical units to urban areas.

However, what has not yet been tested is the linking of high-resolution data on built-up areas with data on land use. In this track, I would therefore like to present a new approach to modelling small-scale population data that closes this gap. For this purpose, a population distribution algorithm was developed which disaggregates the population nationwide on the basis of census data, Corine Land Cover (CLC) data and Global Human Settlements (GHS) data. The population data are spatially distributed by means of building density, dispersion measure and the type of land use. The results of the algorithm are validated by comparing the modelled population with the next smaller administrative level used in the development of the algorithm.

Keywords: small-scale population modelling, disaggregation, building density, dispersion measure, urban land-use

Formulation of a Settlements Development Model for New Growth Areas in the Philippines

Prof. Carmeli Marie Chaves

University of the Philippines, School of Urban and Regional Planning

Primitivo C. Cal, Dina C. Magnaye, Sheilah G. Napalang, Cresencio M. Montalbo Jr., Karen Ann B. Jago-on, Jun T. Castro, Ernesto N. Atienza, John D. Eustaquio, Aloysha Ezra C. Mallari, Emmanuel B. Garcia, Kenneth G. Punay, Francis Edison A. Corpuz, Zharina Ayn T. Alcala, Anna Clara Marçall

There is a mismatch in the housing supply and demand in the Philippines, especially in resettlement housing. This is indicated by the phenomenon of displaced beneficiary families trooping back to their places of origin; distant, unsuitable, incomplete, and substandard settlement projects; and unoccupied housing units in government resettlement projects. In order to facilitate planned settlements development, there is a need to identify potential urban growth areas in the Philippines and to project the land and housing demand in these sites. This study offers a model that predicts new growth areas and a tool to match housing supply and demand. Trends in urban development and settlements growth in the Philippines from 1960 to 2015 are reviewed in order to identify the drivers of urban growth, such as economic zones and major road and airport infrastructure projects. Following an analysis of these growth factors, potential growth areas are identified. The model is validated in an urbanizing pilot province, where land and housing requirements are projected and suitable locations for settlements are identified. The financial requirements of the total housing demand are also estimated. The model offers policymakers, program managers, and local executives an integrated approach in balancing the supply and demand for land and housing by identifying suitable growth areas to meet such spatial need. It is hoped that this model will be used to benefit Filipinos, especially the underprivileged and homeless sector.

Gleichwertige Lebensverhältnisse als Herausforderung für die Raumb Beobachtung

Prof. Dr. Stefan Fina

ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Christian Gerten

Aktuelle Studien zeigen, dass sich sozioökonomische Disparitäten in Deutschland über die letzten Jahre verfestigt haben. Weite Teile des Landes, insbesondere in den ländlichen Regionen Ostdeutschlands und den altindustriell geprägten Regionen Westdeutschlands, kämpfen gegen einen Teufelskreislauf aus mangelnden Beschäftigungsmöglichkeiten, sozialen Problemlagen und Schulden, der Abwanderung insbesondere junger Menschen, fehlenden Investitionen und Jobperspektiven. Gegenmaßnahmen sind zwar punktuell erfolgreich, stehen aber im globalen Wettbewerb vor schwierigen Perspektiven. Im Vergleich konnten die wirtschaftlichen Powerhäuser Deutschlands ihre Wettbewerbsvorteile weiter ausbauen. Dazu gehören nicht mehr nur die erfolgreichen Großstädte im Süden und Westen des Landes, sondern auch kleinere Universitätsstädte und aufholende Großstädte in Sachsen und Thüringen. Dies gilt insbesondere dann, wenn in der Gesamtbetrachtung (noch) moderate Lebenshaltungskosten geringere Einkommensmöglichkeiten ausgleichen. Diese Einschätzungen basieren auf der Auswertung von Indikatoren der Raumentwicklung auf der Ebene von Landkreisen und kreisfreien Städten, die am Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung Dortmund für die Studie „Ungleiches Deutschland 2019“ ausgewertet wurden. Die Studie entstand im Auftrag der Friedrich-Ebert-Stiftung und berichtet über räumliche Ungleichgewichte in Deutschland, insbesondere aus sozioökonomischer Sicht. Die Rezeption der Ergebnisse in Medien und Öffentlichkeit zeigt, dass die Typisierung von Regionen mit einer Kombination von Standortvor- bzw. -nachteilen zwar hilft, raumstrukturelle Trends aufzuzeigen und im Zeitverlauf zu bewerten. Gleichzeitig wird aber die Notwendigkeit deutlich, kleinräumige Unterschiede mit Vertiefungen in sogenannten lebensweltlichen Settings genauer zu betrachten. Insbesondere in Regionen und Städten mit hohem Wachstumsdruck zeigt sich nämlich zunehmend die Gefahr einer sozialräumlichen Polarisierung, deren Dynamik mit aggregierten Daten auf der Ebene von Landkreisen und kreisfreien Städten nicht erfassbar ist. Beispielhaft hierfür steht die Diskussion um die Verbreitung der Armutgefährdung in Städten mit stark steigenden Lebenshaltungskosten, aber auch der Überlastung von Infrastrukturen und der ungleichen Verteilung von Umweltbelastungen für vulnerable Bevölkerungsgruppen. In diesem Zusammenhang sind ergänzende innerstädtische Raumb Beobachtungsinstrumente zu entwickeln, die eine geeignete Indikatorik zum Monitoring kleinräumiger sozialräumlicher Prozesse und infrastruktureller Rahmenbedingungen ermöglichen. Das ILS Kommunalpanel erarbeitet in dieser Hinsicht seit 2015 an einem Forschungsdatengerüst in nordrhein-westfälischen Pilotkommunen, für das Daten aus unterschiedlichen Quellen gesammelt, auf einheitliche Bezugsebenen übertragen, und zu einem aussagekräftigen Set an Indikatoren überführt werden. Im Beitrag werden Anwendungsbeispiele gezeigt, die eine vertiefende Raumb Beobachtung im Hinblick auf sozioökonomischen Disparitäten in bundesdeutschen Kommunen ermöglichen. Neben dem Monitoring von Stadtentwicklungsprozessen für die Raumforschung profitiert auch die Planungspraxis von einem kleinräumigen Geomonitoring. Im Beitrag wird dahingehend thematisiert, für welche Themenbereiche belastbare Datengrundlagen und Indikatoren bereits vorliegen, und in welchen Themenbereichen aufgrund verschiedener Restriktionen mit deutlichen Einschränkungen umzugehen ist.

Fina, Stefan; Osterhage, Frank; Rösch, Jutta; Rusche, Karsten; Siedentop, Stefan; Zimmer-Hegmann, Ralf; Danielzyk, Rainer (2019): Ungleiches Deutschland. Sozioökonomische Disparitäten 2019. Kurzfassung. Unter Mitarbeit von Christian Gerten, Pamela Sanwald und Julian Schmitz. Hrsg. von der Friedrich-Ebert-Stiftung. Berlin

Wie zentral sind unsere Zentralen Orte noch?

Dr. Matthias Furkert

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

Auch heute sind die zentralörtlichen Konzepte der Länder – mit dem zugrundeliegenden Prinzip der dezentralen Konzentration – immer noch das wesentliche raumordnerische Instrument zur Herstellung und zum Erhalt gleichwertiger Lebensverhältnisse. Im Hinblick auf die konzeptionelle Ausgestaltung (Anzahl, Stufigkeit, Verbundlösungen, finanzielle und planungs-rechtliche Regularien) haben die Länder ihre zentralörtlichen Konzepte in der Regel weiter ausdifferenziert. In der Konsequenz waren bundesweite Zentralitätsanalysen und -vergleiche auch wegen fehlender vergleichbarer Daten kaum möglich. Das zentralörtliche Prinzip wird zudem unter verschiedenen Aspekten kritisch hinterfragt: Es wird als zu statisch und unflexibel erachtet und kann insbesondere die diffusen sozialräumlichen Verflechtungen in den Agglomerationsräumen nicht mehr realitätsnah abbilden. Ehemals als ubiquitär erachtete Einrichtungen (z.B. Grundschulen) konzentrieren sich heute ebenfalls in Zentralen Orten. Zudem kommt es parallel zu einer „Verwässerung“ des Konzentrations- und Bündelungsprinzips, da vielerorts weitere Zentrale Orte ausgewiesen wurden, die nicht den entsprechenden zentralörtlichen Bedeutungsüberschuss aufweisen oder die Ausweisungen nicht mit verbindlichen Ausstattungsstandards für die staatlich verantwortete Daseinsvorsorge und Aufgabenzuweisungen einhergehen. Insofern wird es im Kontext des Ziels gleichwertiger Lebensverhältnisse immer wichtiger, die Diskussion mit empirisch gesicherten Daten und Erkenntnissen zu unterlegen. Vor diesem Hintergrund hat das BBSR im Sommer 2019 sein Open-Data-Angebot der Raumb Beobachtung um das Zentrale-Orte-Monitoring erweitert. Das Monitoring ist integraler Teil des interaktiven Online Atlas INKAR (Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung). Es bietet einen bundesweit vergleichbaren Gesamtüberblick über den Bestand und die Verfügbarkeit von öffentlichen sowie privaten Einrichtungen und Dienstleistungen in den Zentralen Orten und übrigen Gemeinden. Zur Vereinfachung werden die rund 11.000 deutschen Städte und Gemeinden für das Monitoring nur in Ober-, Mittel- und Grundzentren sowie Orte ohne zentralörtlichen Status unterschieden. Insgesamt lassen sich mit dem Monitoring knapp 100 Indikatoren und qualifizierende Merkmale (z. B. die Anzahl der Schulen, Krankenhäuser nach Versorgungsstufen oder Krankenhausbetten) darstellen. Zusammen ergeben sie ein umfassendes Bild des relativen Funktionsüberhangs der Gemeinden. Beim Zentrale-Orte-Monitoring geht es nicht nur darum, das Versorgungsniveau über das Vorhandensein von Einrichtungen in verschiedenen Infrastrukturbereichen darzustellen, sondern auch um die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der entsprechenden Dienstleistungen. Das Monitoring ermöglicht somit Raumordnungspolitik und -forschung fundierte vergleichende Raumanalysen bundesweit durchzuführen, die räumlich funktionale Arbeitsteilung in den Blick zu nehmen und etwaige raumordnungspolitische Handlungserfordernisse abzuleiten. Im Rahmen des Vortrags werden die Analysemöglichkeiten des Monitorings vorgestellt und der Frage nachgegangen, wie hoch der Bedeutungsüberschuss der Zentralen Orte im Vergleich zu den übrigen Gemeinden differenziert nach Funktionsbereichen ist. Der Fokus liegt auf der Analyse von raumstrukturell bedingten Unterschieden in städtischen und ländlichen Gebieten sowie methodischen Herausforderungen (bspw. die unterschiedlichen Gemeindegrößen und -strukturen).

Wohnen und Arbeiten in Klein- und Mittelstädten im deutschen Städtesystem – Regiopolisierung oder Regionalisierung?

Jun.-Prof. Dr. Anna Growe

Universität Heidelberg, Geographisches Institut

Madeleine Wagner

Der Strukturwandel zu einer Wissensökonomie geht mit einer Affinität zu urbanen Räumen einher. Sowohl in der Arbeit der Wissensökonomie, die mit einer hohen zeitlichen und räumlichen Flexibilität verbunden wird, als auch durch enge Verflechtung von beruflichem, sozialem und persönlichem Leben. Dadurch gewinnen Städte sowohl als Wohn- als auch als Arbeitsorte an Bedeutung. Unklar ist jedoch, wie klein Städte sein können, um noch von diesen Entwicklungen zu profitieren. Eine wichtige und noch nicht abschließend beantwortete Frage in diesem Zusammenhang ist, ob wissensbasierte Wirtschaftsaktivitäten tendenziell ausschließlich große Städte begünstigen (Metropolisierung) oder ob auch Prozesse der Regiopolisierung (Begünstigung von Groß- oder Mittelstädten außerhalb von großen Agglomerationsräumen) oder der Regionalisierung (Bedeutungszunahme von Klein- und Mittelstädten im Umland großer Kernstädte) durch eine Bedeutungszunahme von wissensbasierten Wirtschaftstätigkeiten eingeleitet werden. Ein sehr großer Teil der von Studien zu Bedeutungszunahme von Städten nimmt fast ausschließlich Großstädte in den Fokus. Dies betrifft Analysen zur Wohnreurbanisierung aber auch Analysen zur Bedeutungszunahme von Städten als ökonomische Standorte. Insbesondere die Bedeutungszunahme von Städten in der Wissensökonomie wird bislang vor allem im Kontext von Metropolisationsprozessen diskutiert. Auch beziehen nur wenige Studien sowohl demographische als auch ökonomische Veränderungen mit ein. In diesem Beitrag werden empirische Ergebnisse für Gemeindeverbandsregionen in Deutschland auf der Grundlage von Beschäftigten- und Bevölkerungsdaten präsentiert. Zugleich wird durch den Fokus auf Klein- und Mittelstädte eine integrierende Perspektive eingenommen, die Klein- und Mittelstädte sowohl in Bezug zu Metropolen als auch zu ländlichen Räumen stellt. Im Kern steht die Beantwortung der Frage, inwieweit die Bedeutungszunahme von Klein- und Mittelstädten als Arbeits- und Wohnstandorte durch ihre Lage innerhalb einer verdichteten Stadtregion geprägt ist oder ob Klein- und Mittelstädte auch unabhängig von einer verdichteten Stadtregion durch ökonomische und demographische Reurbanisierungsprozesse geprägt sein können. Die Ergebnisse werden als Ausgangspunkt für eine Diskussion zu möglichen Nutzung von Klein- und Mittelstädten für die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse genutzt.

Das Potential einer jugendorientierten Regionalentwicklung für von Abwanderung betroffene Räume

M.A. Martina Schorn

Universität Wien, Institut für Geographie und Regionalforschung

Die Abwanderung junger Menschen stellt betroffene Regionen vor erhebliche Herausforderungen in Hinblick auf ihre Zukunftsfähigkeit. PlanerInnen und RaumwissenschaftlerInnen warnen gleichermaßen vor einem sich selbst verstärkenden Prozess der sich nachteilig auf die Regionalentwicklung auswirkt (siehe Küpper u. a. 2018). Ein Blick auf die Karte zeigt dabei, dass häufig zentrumsferne, ländlich geprägte Regionen von der Abwanderung (vorwiegend) junger Menschen betroffen sind, während urbane und zentrumsnahe Regionen oftmals Wanderungsgewinne derselben Zielgruppe verzeichnen. Gründe für diese ungleichen Wanderungssalden liegen in der ungleichen Verteilung von Infrastrukturen und Lebenschancen einerseits, andererseits aber auch in den lebensstilistischen Präferenzen junger Menschen. Urbane Agglomerationen sind häufig nicht nur Universitätsstandorte mit einer Vielzahl an Weiterbildungs- und Karrieremöglichkeiten sowie kulturellen und kommerziellen Angeboten, sondern auch Orte der Jugendkultur, die heute vielfach urban ausgerichtet ist (Farrugia, Smyth, und Harrison 2014). Junge, mobile Menschen können dabei als TrägerInnen eines spezifischen Lebensstils betrachtet werden, der sich an individualistischen Werten orientiert (Farrugia 2019; Pedersen und Gram 2017). Im Rahmen des Vortrages soll das Potential einer jugendorientierten Regionalentwicklung für von Abwanderung betroffenen Räume diskutiert werden. Unter jugendorientierter Regionalentwicklung wird dabei ein Konzept verstanden, das die Bedürfnisse einer jungen, mobilen und urban ausgerichteten Zielgruppe in Strategien der Regionalentwicklung integriert. Dieses innovative Konzept zielt damit besonders darauf ab, die transformativen Möglichkeiten von Planung (Hillier und Healey 2010) zu nutzen und Räume entlang lebensstilistischer Bedürfnisse und abseits räumlicher Zuschreibungen zu entwickeln. Anhand von Fallbeispielen wird dargelegt, inwieweit Aspekte einer jugendorientierten Regionalentwicklung in Maßnahmen, die Bleibe- und Rückkehrperspektiven für junge Menschen aufzeigen, in von Abwanderung betroffenen Regionen berücksichtigt werden. Abschließend wird diskutiert, inwiefern das Konzept einer jugendorientierten Regionalentwicklung zu der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse – nicht nur im Hinblick auf die strukturellen Rahmenbedingungen, sondern auch hinsichtlich lebensstilistisch-kultureller Faktoren – beitragen kann und unter welchen Rahmenbedingungen dieses Konzept in betroffenen Regionen, unabhängig ihres Raumtyps, Anwendung finden könnte.

Farrugia, David. 2019. „Class, place and mobility beyond the global city: stigmatisation and the cosmopolitanisation of the local“. *Journal of Youth Studies* 0 (0): 1–15. <https://doi.org/10.1080/13676261.2019.1596236>.

Farrugia, David, John Smyth, und Tim Harrison. 2014. „Rural Young People in Late Modernity: Place, Globalisation and the Spatial Contours of Identity“. *Current Sociology* 62 (7): 1036–54. <https://doi.org/10.1177/0011392114538959>.

Hillier, Jean, und Patsy Healey. 2010. *The Ashgate Research Companion to Planning Theory: Conceptual Challenges for Spatial Planning*. Farnham, Surrey, England; Burlington, VT: Ash-gate Pub. <http://www.myilibrary.com?id=967997>.

Küpper, Patrick, Stefan Kundolf, Tobias Mettenberger, und Gesine Tuitjer. 2018. „Rural re-generation strategies for declining regions: trade-off between novelty and practicability“. *Eu-ropean Planning Studies* 26 (2): 229–55. <https://doi.org/10.1080/09654313.2017.1361583>.

Pedersen, Helle Dalsgaard, und Malene Gram. 2017. „‘The brainy ones are leaving’: the sub-tlety of (un)cool places through the eyes of rural youth“. *Journal of Youth Studies* 0 (0): 1–16. <https://doi.org/10.1080/13676261.2017.1406071>.

Planning for Sustainable Development by using Fuzzy Synthetic Evaluation Technique

Komal Handore

Indian Institute of Technology, Department of Architecture and Planning

Dr. V. Devadas

Sustainable Development is the process of judicious use of resources with considering the future requirement. Recently, the concept of sustainable development is shifted to the better environment that means more green spaces and less pollution, the better economy that means self-sustaining economy and better job opportunities and better social conditions that mean friendly neighbourhood giving community feeling. Therefore, for a city to have sustainable development all the above three components should be fulfilled that is developed should be bearable, viable and equitable. It is necessary to identify a comprehensive set of relevant indicators in each subsystem (physical, social, economic, institution, infrastructure, environmental, ecology) to achieve sustainable development goals for a development project. The present paper intends to present a sustainability assessment framework to quantify the indicators and setting up the benchmarks based on three main factors which are key components, objectives, and criteria. The study area is divided into three key components to assess the sustainability of its buildings, land-use, socio-economic conditions and infrastructure. Based on the past review of the literature and the best practices, the desired objectives under each key component for a study area development project are identified followed by pin-pointing sustainability indicators under each criterion. Subsequently, a hierarchy is developed to link the indicators with the objectives under each key component. The hierarchical based framework is followed by the application of the fuzzy evaluation technique, which is used to handle the uncertainties (due to data limitations and linguistically defined benchmarks for indicators) and for aggregating indices (corresponding to the objectives) as well as to develop an overall sustainability index at the component level. The main advantage of the application of fuzzy logic is that it can work with uncertainties and inaccuracy and can solve problems where there are no sharp boundaries and exact values as in case of sustainable development studies in recent scenarios. Information for each indicator flows through three major steps before output information, like fuzzification, fuzzy inference, and defuzzification. The fuzzification modules convert the crisp, normalised value of the indicator into a linguistic variable (very low, low, medium, high, and very high) to make it compatible with the rule base. Each linguistic value is assigned to some membership value, which ranges from 0 to 1 using a Triangular function. The fuzzification step is followed by aggregation of membership functions, which includes the combination of a triangular fuzzy set of each linguistic variable obtained. The process includes combination to obtain a single fuzzy set using fuzzy aggregation operators. The last step is defuzzification where aggregated fuzzy sets are converted to crisp numbers to get sustainability index for the study area. The results for all of the sustainability objectives of three key components for the area under study are presented in colour-coded "sustainability radar diagram" and "sustainability thermometer". Therefore, Fuzzy Synthetic Evaluation Technique is very useful in evolving the sustainable development plan for study area scientifically.

Measuring territorial cohesion using geospatial datasets: A Colombian case study

Prof. Dr. Ivan Lizarazo

Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Agrarias

Territorial cohesion is a concept that has been subject to several academic and policy debates, particularly in Europe (Faludi, 2009). In Latin American and the Caribbean, the existence of territorial imbalances and the need to include a territorial dimension in public policies, have opened up space to use such a concept as the glue to assemble sustainable and equity territories (Conato, 2015). In recent years, cohesion seems to have lost some of its importance and attractiveness (Zaucha & Böhme, 2019). It seems that much more research is needed to successfully quantify and measure different levels of territorial cohesion. This paper presents a conceptual and methodological approach to quantify territorial cohesion based on geospatial data. It reports preliminary results of using publicly available gridded datasets, such as the gross domestic product (GDP) (Kummu et al., 2018) and the accessibility to urban centers (Weiss et al., 2018) to measure economic and social dimensions of territorial cohesion in Colombia. Furthermore, it explores alternatives for including geospatial data related to environmental protection and land & water governance. Unlike previous studies focusing on coarse administrative levels to measuring territorial cohesion (Sanchez-Zamora et al., 2017), this paper analyzes geospatial data which are consistent over time and space with 30 arc-sec resolution to calculate territorial cohesion indicators. As such, the improvements in the proposed approach are important in developing countries where subnational data are needed for informing sustainable development policies and actions. The author examines the association between travel times to population centers with social and economic indicators, highlighting the vital role of accessibility in the pursuit of sustainable development. Beyond the socioeconomic domain, the approach could be used to inform environmental efforts to balance infrastructure demands with ecosystem preservation. The results could also provide useful insight to design public policies to influence factors that facilitate land and water governance. This is especially relevant in Colombia, given that national and local governments are facing social pressure to consolidate territorial peace, improve territorial connectivity and promote community-led economic development.

Conato, D. (2015). "Regional development for territorial cohesion", Concept Note for the First Latin American Social Cohesion Conference. A strategic priority in the European Union-Latin American partnership. Santiago, Chile, 22nd and 23rd January 2015. 24 pp.

Faludi, A. (2009). *Territorial Cohesion under the Looking Glass, Synthesis Paper about the History of the Concept and Policy Background to Territorial Cohesion*. European Commission Regional Policy—InfoREGIO, p. 2. http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/terco/pdf/looking-glass.pdf

Kummu, M., Taka, M. & Guillaume, J. H. A. (2018). Gridded global datasets for Gross Domestic Product and Human Development Index over 1990–2015. *Scientific Data* volume 5, Article number: 180004

Sanchez-Zamora, P., Gallardo-Cobos, R. & Romero-Huertas, C. (2017). Assessing the determinants of territorial cohesion: Evidence from Colombian departments. *Geoforum* 87, pp. 48–61
Weiss, D.J. et al. (2018). A global map of travel time to cities to assess inequalities in accessibility in 2015. *Nature* Vol. 553, pp. 333–336

Zaucha, J. & Böhme, K. (2019). Measuring territorial cohesion is not a mission impossible. *European Planning Studies*. <https://doi.org/10.1080/09654313.2019.1607827>

Mapping of Global System Mobile Mast Station in Bade Local Government Area, Yobe State, Nigeria

Dr. Anslem Rimau Bako

Federal University, Gashua

As a result of GSM base stations (masts) there are silent long term problems that may affect the residents' health living very close to the GSM base stations. This research was carried analyzed the spatial distribution of GSM base stations (masts) in Gashua, Bade Local Government Area of Yobe Satae, Nigeria. The base stations (masts) were identified and mapped using world health organization WHO, (2007) regulations for locating a GSM Base Stations (masts), that mast should be erected ten (10) metres away from the residential areas. Spatial data of the GSM masts stations, record from field survey, Geographic Positioning System (GPS), various service providers and Nigeria Communication Commission (NCC) were used for the 10m buffer zone tests. The result revealed out of twelve (12) GSM Base Stations in the study area, one (1) masts complied, while the remaining eleven (11) do not comply with the standard of WHO. Finally the spatial distribution of these facilities within the residential areas also exposes such areas to the effect of electromagnetic radiations. The result also reveal that the vibration from the mast may cause headache, sleeplessness and risk of brain tumor for people living around the area. The regulatory agencies should keep checks on services providers that violate the 10m of sitting GSM Base stations away from residential areas and remove the wrongly sited masts. There should be proper awareness to the public media on the possible health risk of electromagnetic radiations for people living close to Global System of Mobile (GSM) Base stations (masts).

Simulating future land use patterns with road network as a driving factor of land use change using cellular automata: The case of Cebu City

Alyosha Ezra Mallari

University of the Philippines, School of Urban and Regional Planning

Dr. Jun T. Castro, Kenneth Punay

Scenarios of future land use/land cover patterns can be identified through various models of land use and land cover change. Cellular automata is considered a suitable method since it utilizes parameters as the future land uses are spatially located. With recent technology, Geographic Information Systems (GIS) now have the capacity to model and simulate land use patterns based on extension tools available with cellular automata. This research intends to simulate future land use patterns of Cebu City (a highly urbanized city in the Philippines) on a 10 year time period with the road network as the major driving factor of land use change. The software to be used is Land Use Sim, an extension of tool of ArcGIS. The results of this study can have planning implications that might prove helpful to the local government of the city.

Track 4 – Internationale und europäische
Perspektiven der Raumplanung

Session: Europäische Raumplanung
und aktuelle Herausforderungen für
die Regionalentwicklung

Strategien der Bodenpolitik zur städtischen Nachverdichtung in Europa

Sebastian Dembski & Thomas Hartmann

University of Liverpool

Andreas Hengstermann, Richard Dunning

Nach Jahrzehnten des Bevölkerungsrückganges in den Städten als Folge von Suburbanisierung und Deindustrialisierung nimmt die Bevölkerung und die Nachfrage nach Wohnraum in vielen Europäischen Städten nun wieder stark zu. Daher wird Nachverdichtung in vielen Städten und Gemeinden als Planungsziel verfolgt, um einerseits dem erhöhten Wohnbedarf innerhalb der administrativen Grenzen Rechnung zu tragen und gleichzeitig zu einer kompakten und nachhaltigen Stadtentwicklung beizutragen. Nachverdichtung wird angesichts der fortschreitenden Verstädterung als eine der zentralen Herausforderungen zukünftigen Städtebaus angesehen. Es gibt dabei unterschiedliche Auffassungen was genau unter Nachverdichtung zu verstehen ist. Der vorliegende Beitrag konzentriert sich vor allem auf bauliche Veränderungen im Innenbereich, welche durch die Planung direkt beeinflusst werden. Wie kann städtische Nachverdichtung durch bodenpolitische Instrumente in verschiedenen Planungskontexten zielgerichtet umgesetzt werden? Im Beitrag werden die spezifischen Herausforderungen von Nachverdichtungsstrategien diskutiert, sowohl was die Instrumente der Raumplanung und Bodenpolitik als auch die Folgen betrifft.

Bibby, P., Hennberry, J., & Halleux, J.-M. (2018). Under the radar? 'Soft' residential densification in England, 2001-2011. Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science. DOI: 10.1177/2399808318772842.

Turok, I., & Mykhnenko, V. (2007). The trajectories of European cities, 1960-2005. Cities, 24(3), 165-182.

Track 4 – Internationale und europäische
Perspektiven der Raumplanung

Session: Europäische Raumplanung
und aktuelle Herausforderungen für
die Regionalentwicklung

Upscaling overdue: Stadtregionen als relevante Handlungsebene im Standortwettbewerb

Dipl.-Ing. Thomas Kiwitt

Verband Region Stuttgart

„Städte“ sind Heimat für die Mehrheit der Menschen, sie sind Zentren der Innovation im technischen, ökonomischen und kulturellen Sinne. Hier erfolgt die Wertschöpfung, mit der „Kohäsionspolitik“ zur Stabilisierung strukturschwacher Räume erst möglich wird – egal, ob auf überstaatlicher Ebene durch die EU, die Raumordnung des Bundes oder Landesentwicklungspolitiken. Angesichts eines globalen Standortwettbewerbs stellt sich die Frage, wie diese Leistungsträger erfolgreich bleiben können – vor allem auch mit internationaler Perspektive. Stadt- und Raumentwicklung können dabei nicht getrennt betrachtet werden. Denn schon im europäischen Maßstab – und erst recht im globalen Vergleich – sind die deutschen „Städte“ meist außerordentlich klein. Allerdings ist diese administrative Einheit relativ willkürlich begrenzt und lässt funktionale Zusammenhänge außer Acht. Zielführender wäre es, „Stadtregion“ stärker als Handlungsebene zu begreifen – analog zu den „Functional Urban Areas“, die gerade auf europäischer Ebene Einzug in Raubeobachtung und Programmformulierung halten. Auf dieser Ebene finden sich Beispiele für urbane Großprojekte, die strategisch ausgerichtet, im nationalen Rahmen abgestimmt und in übergeordnete Zielsetzungen integriert sind. Chinesische Metropolen demonstrieren eindrucksvoll, wie jenseits bekannter Dimensionen und relativ kurzfristig Wohnraum, innovative Mobilität und klimaangepasste Siedlungsentwicklung realisiert werden kann. Ein ähnlich weitreichender, über Akteursebenen hinweggehender Ansatz ist in der Bundesrepublik nicht zu erkennen. Vielmehr scheinen die deutschen Ballungsräume politische Aufmerksamkeit zu verlieren – zumindest jedoch nicht jene Bedeutung geltend machen zu können, die „Ländliche Räume“ regelmäßig reklamieren. Die daraus resultierende Mittelallokation macht es der „Europäischen Stadt“ schwer, in globalem Maßstab wettbewerbsfähig zu bleiben. Der vorgeschlagene Beitrag beschreibt das Vorgehen in der Region Stuttgart zur Sicherung internationaler Wettbewerbsfähigkeit. Vor dem Hintergrund des in den Leitbranchen Automotive und Maschinenbau besonders tiefgreifenden Strukturwandels sowie demografischer Veränderungen werden dazu auf regionaler Ebene zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um eine möglichst gute Positionierung zu erreichen. Aus der Perspektive von Planungspraxis und Politikberatung werden insbesondere die folgenden Handlungsfelder und deren Zusammenwirken beleuchtet:

- *Instrumentarium und Verfahren zur Koordination der Flächennutzung - Handlungsmöglichkeiten, Defizite und Verbesserungsbedarf*
- *Flächennutzung als gesellschaftliche Entscheidung - Mitsprache, Akzeptanz, Umsetzung von Mehrheitsentscheidungen*
- *Infrastrukturmaßnahmen in regionaler Trägerschaft - Wechselwirkung von Regionalplanung und (grüner) Infrastruktur*
- *Netzwerkarbeit auf transatlantischer, europäischer und nationaler Ebene - Austausch, Ideengenerierung und gemeinsame Lobbyarbeit*
- *Austausch mit chinesischen Metropolen im Rahmen der EU-International Urban Cooperation - Beobachtung internationaler Entwicklungen, Suche nach „Benchmarks“*

- *Einwirken auf übergeordnete Strategien zur Raumentwicklung - EU-Urban Agenda, Leipzig Charta 2.0, Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“*
- *„Regional Governance“ als potenzieller Exportschlager - Praxisbeispiel für demokratische Wege zu Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit*

Track 4 – Internationale und europäische
Perspektiven der Raumplanung

Session: Europäische Raumplanung
und aktuelle Herausforderungen für
die Regionalentwicklung

Steuerung der Siedlungsentwicklung durch Regionalplanung – Aktuelle Entwicklungen im französischen Planungssystem

Dr. Dipl.-Ing. Patricia Feiertag

TU Dortmund, Europäische Planungskulturen

Karsten Zimmermann

Regionalplanung in Frankreich, gibt es das überhaupt? Frankreich gilt in der gängigen Typologie europäischer Planungssysteme als Prototyp des Regional economic planning mit Fokus auf Regionalentwicklungsstrategien anstelle von integrierten Plänen auf überörtlicher Ebene im Gegensatz zur comprehensive integrated Tradition, zu der Deutschland gezählt wird (CEC 1997; Nadin, Stead 2013). Seit 2019 gibt es mit Inkrafttreten der ersten Generation von SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – Regionalplan für Raumordnung, nachhaltige Entwicklung und Gleichstellung der Gebiete) sowie den im Jahr 2000 eingeführten SCoT (Schéma de cohérence territoriale – Plan für räumliche Kohärenz) und PLU (Plan local d'urbanisme – lokaler Plan zur Stadtentwicklung) jedoch – zumindest in den städtischen Räumen – ebenso wie in Deutschland ein dreigliedriges System mit Planhierarchie. Als Regionalplan wird hier der mittlere Plan SCoT bezeichnet, der von Planungsverbänden oder Gemeindeverbänden erarbeitet wird. Im vergangenen Jahrzehnt wurden Regionalpläne von mehr und mehr Planungsregionen auch außerhalb der Verdichtungsräume erstellt, die Planungsräume vergrößert und Umweltbelange im Planverfahren gestärkt. Im Unterschied zur deutschen Raumordnung sind die französischen Pläne jedoch proaktiver ausgerichtet, da das sogenannte „projet territorial“ d.h. das Formulieren einer Zielvorstellung für die zukünftige Entwicklung des Planraums im Zentrum des Prozesses steht. In diesem Beitrag wird zunächst ein Überblick über die aktuellen Entwicklungen im französischen Planungssystem gegeben. Anschließend werden die beiden französischen Regionalpläne SCoT Nantes Saint-Nazaire und SCoT de l'agglomération Lyonnaise 2030 mit den deutschen Regionalplänen Ruhr und Region Stuttgart kontrastiert, wobei auf die Instrumente zur Steuerung der Siedlungsentwicklung (Standortsteuerung, Mengensteuerung), Verbindlichkeit, Handlungsorientierung, Trägerschaft und räumliche Abgrenzung eingegangen wird.

Demazière, Christophe (2018): Strategic Spatial Planning in a Situation of Fragmented Local Government. The Case of France. In: disP - The Planning Review 54 (2), 58–76.

Commission of the European Communities (CEC) (1997): The EU compendium of spatial planning systems and policies. Luxembourg: Office for official publications of the European communities (Regional policy and cohesion, 28).

Nadin, Vincent; Stead, Dominic (2013): Opening up the Compendium: An Evaluation of International Comparative Planning Research Methodologies. In: European Planning Studies 21 (10), 1542–1561.

Track 4 – Internationale und europäische
Perspektiven der Raumplanung

Session: Europäische Raumplanung
und aktuelle Herausforderungen für
die Regionalentwicklung

Europäische Stadtregionen auf dem Weg zur Kreislauforientierung: Einblick in Governance-Herausforderungen

Dipl.-Geogr. Andreas Obersteg

HafenCity Universität Hamburg, Stadtplanung und Regionalentwicklung

Alessandro Arlati, Jörg Knieling

Städtische Regionen verursachen etwa 50% der weltweiten Abfallproduktion. In den letzten zehn Jahren hat die Europäische Union daher zahlreiche Initiativen unterstützt und angestoßen, die darauf abzielen, die Abfallproduktion zu verringern, indem sie den Übergang zu zirkulären Wirtschaftsansätzen fördern. Um Stadtregionen im Sinne einer Kreislaufwirtschaft umgestalten, ist eine raumplanerische Steuerung dieses Prozesses unerlässlich geworden. Der Beitrag konzentriert sich auf die Ergebnisse einer Governance-Analyse von sechs städtischen Regionen in Europa (Amsterdam, Gent, Hamburg, Łódź, Neapel und Pécs) die im Rahmen des HORIZON2020-Projekts REPAiR durchgeführt wurde. Anhand von semi-strukturierten Interviews, Dokumentenanalysen und Workshops mit lokalen Stakeholdern wurde für jedes Stadtgebiet eine Liste von Governance-Herausforderungen erstellt, die den notwendigen Übergang zur Zirkularität behindern. Um die sechs Fälle zu vergleichen, wurden die verschiedenen Herausforderungen mit der PESTEL-O-Methode sieben Kategorien zugeordnet (Policy / politics, Economic / financial, Social / behavioural, Technological / infrastructure, Environmental, Legal, Organisational). Die Ergebnisse zeigen, dass die politischen Rahmenbedingungen in den sechs Stadtregionen sehr unterschiedlich sind und dass diese weiterentwickelt werden müssen, indem das Engagement der Stakeholder und politischen Entscheidungsträger angepasst und das Wissen über die Kreislaufwirtschaft verbreitet wird. Zu den gemeinsamen Herausforderungen der sechs Regionen gehören das Fehlen eines integrierten (politischen und rechtlichen) Rahmens, ein begrenztes Bewusstsein der Bürger sowie technologische Barrieren. All diese Elemente erfordern einen vielschichtigen Governance-Ansatz, der in der Lage ist, die Komplexität des Prozesses zu bewältigen und die verschiedenen Herausforderungen bei der Vollendung des Übergangs zur Zirkularität in den Städten umfassend anzugehen.

Reurbanisation and Suburbia in Northwest Europe: A Comparative Perspective on Spatial Trends and Policy Approaches

Stefan Siedentop, Sebastian Dembski, Karsten Zimmermann, Xavier Desjardins, David Evers, Frank Osterhage

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung; University of Liverpool; TU Dortmund, Fakultät Raumplanung; Université Paris-Sorbonne

Following decades of urban decline in many European cities, there is now an abundance of literature identifying a process of reurbanisation, which has now also reached many secondary cities, including in those in post-industrialised regions. Reurbanisation is an umbrella concept involving several related but distinct processes, but has its roots in spatial cycle models that consider reurbanisation to be a specific stage in the development of urban regions. Most of the emerging reurbanisation debate, however, is primarily concerned with processes and impacts on the urban core and suburbia (the ring) is notable absent from much of this discussion. This is all the more surprising since part and parcel of most definitions of reurbanisation is the relationship between the core and the ring. This paper seeks to fill this gap, looking at four highly developed countries in Northwest Europe from a comparative perspective: England, France, Germany and the Netherlands. Far from being uniform, reurbanisation differs substantially between the countries in terms of temporal and spatial patterns as well as policy responses in both the urban core and suburbia. Conceptually, the authors suggest to retain the meaning of reurbanisation to denote processes of population reconcentration.

Critic: Robin Ganser

Hintergrund: mehrere Autoren haben unter Federführung von Sebastian Dembski eine ca. 85 Seiten langen Artikel bei Progress in Planning eingereicht. Die Session soll dazu dienen die Ergebnisse zu Deutschland, England, Frankreich und Niederlande kurz darzustellen und von einem oder mehreren invited critic diskutieren zu lassen.

Track 4 – Internationale und europäische
Perspektiven der Raumplanung

Session: Reurbanisation and Suburbia in
Northwest Europe: A Comparative Perspec-
tive on Spatial Trends and Policy Approaches

Reurbanisation and Suburbia in Northwest Europe: A Comparative Perspective on Spatial Trends and Policy Approaches (Germany)

Stefan Siedentop, Frank Osterhage, Karsten Zimmermann

*ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung; TU Dortmund,
Fakultät Raumplanung*

Sebastian Dembski, Olivier Sykes, Chris Couch, Xavier Desjardins, David Evers,

Following decades of urban decline in many European cities, there is now an abundance of literature identifying a process of reurbanisation, which has now also reached many secondary cities, including in those in post-industrialised regions. Reurbanisation is an umbrella concept involving several related but distinct processes, but has its roots in spatial cycle models that consider reurbanisation to be a specific stage in the development of urban regions. Most of the emerging reurbanisation debate, however, is primarily concerned with processes and impacts on the urban core and suburbia (the ring) is notable absent from much of this discussion. This is all the more surprising since part and parcel of most definitions of reurbanisation is the relationship between the core and the ring. This paper seeks to fill this gap, looking at four highly developed countries in Northwest Europe from a comparative perspective: England, France, Germany and the Netherlands. Far from being uniform, reurbanisation differs substantially between the countries in terms of temporal and spatial patterns as well as policy responses in both the urban core and suburbia. Conceptually, the authors suggest to retain the meaning of reurbanisation to denote processes of population reconcentration.

Track 4 – Internationale und europäische
Perspektiven der Raumplanung

Session: Reurbanisation and Suburbia in
Northwest Europe: A Comparative Perspec-
tive on Spatial Trends and Policy Approaches

Reurbanisation and Suburbia in Northwest Europe: A Comparative Perspective on Spatial Trends and Policy Approaches (England)

Sebastian Dembski

University of Liverpool

*Olivier Sykes, Chris Couch, Xavier Desjardins, David Evers, Frank Osterhage, Stefan Siedentop,
Karsten Zimmermann*

Following decades of urban decline in many European cities, there is now an abundance of literature identifying a process of reurbanisation, which has now also reached many secondary cities, including in those in post-industrialised regions. Reurbanisation is an umbrella concept involving several related but distinct processes, but has its roots in spatial cycle models that consider reurbanisation to be a specific stage in the development of urban regions. Most of the emerging reurbanisation debate, however, is primarily concerned with processes and impacts on the urban core and suburbia (the ring) is notable absent from much of this discussion. This is all the more surprising since part and parcel of most definitions of reurbanisation is the relationship between the core and the ring. This paper seeks to fill this gap, looking at four highly developed countries in Northwest Europe from a comparative perspective: England, France, Germany and the Netherlands. Far from being uniform, reurbanisation differs substantially between the countries in terms of temporal and spatial patterns as well as policy responses in both the urban core and suburbia. Conceptually, the authors suggest to retain the meaning of reurbanisation to denote processes of population reconcentration.

Track 4 – Internationale und europäische
Perspektiven der Raumplanung

Session: Reurbanisation and Suburbia in
Northwest Europe: A Comparative Perspec-
tive on Spatial Trends and Policy Approaches

Reurbanisation and Suburbia in Northwest Europe: A Comparative Perspective on Spatial Trends and Policy Approaches (France)

Xavier Desjardins

Université Paris-Sorbonne

*Sebastian Dembski, Olivier Sykes, Chris Couch, David Evers, Frank Osterhage,
Stefan Siedentop, Karsten Zimmermann*

Following decades of urban decline in many European cities, there is now an abundance of literature identifying a process of reurbanisation, which has now also reached many secondary cities, including in those in post-industrialised regions. Reurbanisation is an umbrella concept involving several related but distinct processes, but has its roots in spatial cycle models that consider reurbanisation to be a specific stage in the development of urban regions. Most of the emerging reurbanisation debate, however, is primarily concerned with processes and impacts on the urban core and suburbia (the ring) is notable absent from much of this discussion. This is all the more surprising since part and parcel of most definitions of reurbanisation is the relationship between the core and the ring. This paper seeks to fill this gap, looking at four highly developed countries in Northwest Europe from a comparative perspective: England, France, Germany and the Netherlands. Far from being uniform, reurbanisation differs substantially between the countries in terms of temporal and spatial patterns as well as policy responses in both the urban core and suburbia. Conceptually, the authors suggest to retain the meaning of reurbanisation to denote processes of population reconcentration.

Track 4 – Internationale und europäische
Perspektiven der Raumplanung

Session: Reurbanisation and Suburbia in
Northwest Europe: A Comparative Perspec-
tive on Spatial Trends and Policy Approaches

Reurbanisation and Suburbia in Northwest Europe: A Comparative Perspective on Spatial Trends and Policy Approaches (Netherlands)

David Evers

PBL Netherlands Environmental Assessment Agency

*Sebastian Dembski, Olivier Sykes, Chris Couch, Xavier Desjardins, Frank Osterhage,
Stefan Siedentop, Karsten Zimmermann*

Following decades of urban decline in many European cities, there is now an abundance of literature identifying a process of reurbanisation, which has now also reached many secondary cities, including in those in post-industrialised regions. Reurbanisation is an umbrella concept involving several related but distinct processes, but has its roots in spatial cycle models that consider reurbanisation to be a specific stage in the development of urban regions. Most of the emerging reurbanisation debate, however, is primarily concerned with processes and impacts on the urban core and suburbia (the ring) is notably absent from much of this discussion. This is all the more surprising since part and parcel of most definitions of reurbanisation is the relationship between the core and the ring. This paper seeks to fill this gap, looking at four highly developed countries in Northwest Europe from a comparative perspective: England, France, Germany and the Netherlands. Far from being uniform, reurbanisation differs substantially between the countries in terms of temporal and spatial patterns as well as policy responses in both the urban core and suburbia. Conceptually, the authors suggest to retain the meaning of reurbanisation to denote processes of population reconcentration.

Managing and communicating in the digital age? Planner's roles in transformation between stepping back and responsible acting

Dr. Christian Lamker

University of Groningen, Faculty of Spatial Sciences

Dr. Meike Levin-Keitel

Digitalisation is omnipresent in planning. Much research is available on changes to urban structures caused by digital technologies – from smart homes to autonomous vehicles. This might change core aspects of our spatial organisation, of regulatory rules and instruments, of the ways we use and perceive places and opens up new options for re-thinking spaces beyond urban or rural categories. Next to this, part of this discussion circles around the provision of physical infrastructures for digital communication. A last part looks at the use of digital methods within planning, either for spatial analyses in form of algorithms and models or for engaging with the public with the help of so-called 'new media'. However, less addressed so far is the way how digitalisation changes planning itself and especially the role of planners. Some planners seem to be overwhelmed and step back to more technical and administrative roles. Others try taking action and to find a way to manage and lead these changes. Leadership research recently engages in finding constructive connections (Bank et al. 2019). In planning research, social media communication might become a good vehicle to switch between different roles (Williamson/Ruming 2018). To this end, there emerges the need of a deep grounding of a planner's own responsibility as well as possible and feasible ways of managing and leading accelerating speeds and system relations in the digital age. This paper addresses the questions:

** How do planners deal with possible bias, uncertainty and fake news in online communication?*

** How can planners gain an effective part in managing spatial aspects of the digital age?*

** What does responsible action mean against the speed and uncertainty in digital communication channels and social media?*

Recent developments in planning research turn towards action by living labs, transformative research, transdisciplinary approaches or a focus on civil society initiatives. This paper develops cornerstones of this turn to action regarding spatial aspects of the digital age. It builds upon ongoing research on the role of planners from a theoretical point of view and research on urban transformation and mobility in the digital era. From this background, it looks at ways how communication in planning might change and what this means for the leadership role of planners in spatial development especially at the regional level. The final part will conclude with skills that planners then need in the future.

Banks, G. C., Dionne, S. D., Sayama, H., & Schmid Mast, M. (2019). Leadership in the Digital Era: Social Media, Big Data, Virtual Reality, Computational Methods, and Deep Learning: Special Issue: Call for Papers. The Leadership Quarterly, 30(3), 1–11. [https://doi.org/10.1016/S1048-9843\(19\)30294-2](https://doi.org/10.1016/S1048-9843(19)30294-2)

Williamson, W., & Ruming, K. J. (2018). Live tweeting the planning reform workshop. Australian Planner, 11(1), 1–11. <https://doi.org/10.1080/07293682.2018.1494611>

Urban planning policy styles and the sustainable transition of cities

Prof. Dr. Frank Othengrafen

TU Dortmund, Fachgebiet Stadt- und Regionalplanung

Daniel Galland

The urban environment, as a diverse socio-cultural and political context, provides the ground to shape innovations for the sustainable transformation of cities. But at the same time, the urban environment is under continuous transition as new technologies emerge, societal needs and priorities shift, or new settlements, buildings or infrastructures have to be planned, tested and constructed. The discontinuous and disparate urban developments create uncertainties and challenges urban planning has to deal with. In our paper, we argue that the sustainable transformation of cities involves specific policy styles, including institutional arrangements, new forms of urban governance, political agendas, power constellations, actors, change dynamics and many other aspects. These policy styles differ between European cities, indicating that the diversity of urban planning systems and policies that influence sustainable transformations and development practices is not only a function of the plurality of legal-administrative arrangements but is influenced by an array of internal and external driving forces such as planning cultures, political cultures, social models and governance traditions. To explain the role of urban planning for the sustainable transformation of cities, this paper first focuses on a series of conceptual considerations aimed at developing a comparative research framework geared towards understanding recent reorientations associated with sustainability transitions of cities from 'policy styles' perspective. In a second step, urban planning policy styles towards the sustainable transition of cities are identified and presented; this, among other, includes statutory planning approaches, infrastructure investments, collaborative visions and governance arrangements.

Challenges for Strategic Planning by Urban Shrinkage

M. Sc. Ruiying Liu

TU Dortmund, Fachgebiet Raumordnung und Planungstheorie

Shrinkage can trigger a spiral of negative changes for a city: unemployment, vacancy, deteriorating public services and/or social problems. It is now a widespread phenomenon and a certain trend for many cities (Oswalt & Rieniets, 2006; Turok & Mykhnenko, 2007; Wolff & Wiechmann, 2018). Traditional planning has been observed as unable to constructively respond to shrinkage; the criticism mostly focuses on its taken-for-granted growth orientation (Knoop, 2014; Liebmann & Kuder, 2012; Siebel & Häußermann, 1987) and its linear, rational planning process for lacking adaptivity to alternating growth and shrinkage trends (Wiechmann, 2008). While rationales of growth-oriented planning have come under question (Troutman, 2004), alternatives stemming from degrowth and postgrowth politics have emerged in planning (Schindler, 2016; Schulz, 2018). But as far as a real shift in practice is concerned, there still lacks the understanding of how existing tools can be adapted and how actors tackle a situation of shrinkage (Hollander et al., 2009; Wiechmann & Bontje, 2015). Moreover, broader factors known to affect planning in action like national context and planning culture, are seldom investigated in relation to a 'paradigm change' for shrinkage. Rather than focusing on the mechanisms and countermeasures of shrinkage, this paper proposes to form a more holistic picture of the challenges for strategic planning and policy making in a context of shrinkage. Four interlocked dimensions of challenges are put forth — pointing to the content, craft competence, scale parameter and process of strategy making.

- *The challenge of goal- and means- finding. What exactly counts as forward development for a territory, if not unlimited growth? How can actors go beyond empty signifiers like 'sustainability' and 'resilience', or populist concepts like 'happiness of (current) residents', towards a goal or goals situated in global, national and local contexts? Meanwhile, lack of financial and social capital means that actors need to adjust their goals and look beyond conventional mechanisms to re-vitalise their cities, such as alternative lifestyles, local forms of economy and community involvement.*
- *The challenge of professional knowledge. The ability to foresee and mentally simulate concrete actions is a key factor in the judgement of whether a goal is pursue-able. Once the overall guiding strategy is formed, more specific design of strategies begins to rely heavily on professional knowledge of urban dynamics and planning tools. On one hand, the dynamic and non-linear characteristics of shrinkage processes make it difficult to assess current status as basis of planning. On the other hand, the lack of instruments to enable new strategies can also discourage innovation.*
- *The challenge of re-scaling & re-structuring. Shrinkage is an issue that goes beyond the city level. It often happens on a regional scale, where similar cities share similar fate, the competition between the core and the periphery leads to shrinkage on one side, or in globalising process, the core city's prosperity affects the whole region. Recent development in Germany indicates shrinkage is deepening urban and rural inequality, where core cities are quickly recovering from shrinkage, but peripheral cities continue to decline. Through re-scaling and the assembling of new actor networks, shrinkage is linked to a new range of issues, goals and means, knowledge and tools.*

Hollander, J. B., Pallagst, K., Schwarz, T., & Popper, F. J. (2009). *Planning shrinking cities. Progress in planning, 72(4), 223-232.*

Knoop, B. (2014). *Nothing but Growth for Shrinking Cities? Urban Planning and its Influencing Factors in Poland. Paper presented at the Fourth International Conference on Degrowth for Ecological Sustainability and Social Equity, Leipzig.*

Liebmann, H., & Kuder, T. (2012). *Pathways and strategies of urban regeneration—deindustrialized cities in eastern Germany. European Planning Studies, 20(7), 1155-1172.* Oswald, P., & Rieniets, T. (2006). *Atlas of shrinking cities: Hatje Cantz.*

Schindler, S. (2016). *Detroit after bankruptcy: A case of degrowth machine politics. Urban Studies, 53(4), 818-836.*

Schulz, C. (2018). *Postwachstum in den Raumwissenschaften. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Nachrichten, 47(4), 11-14.* Siebel, W., & Häußermann, H. (1987). *Neue Urbanität. Frankfurt: Suhrkamp.*

Troutman, P. (2004). *A growth machine's plan B: legitimating development when the value-free growth ideology is under fire. Journal of Urban Affairs, 26(5), 611-622.*

Turok, I., & Mykhnenko, V. (2007). *The trajectories of European cities, 1960–2005. Cities, 24(3), 165-182.*

Wiechmann, T. (2008). *Strategic Flexibility beyond Growth and Shrinkage. Lessons from Dresden, Germany. In S. Rugare & T. Schwarz (Eds.), Cities Growing Smaller (pp. 18–29). Cleveland, OH.* Wiechmann, T., & Bontje, M. (2015). *Responding to tough times: Policy and planning strategies in shrinking cities. In: Taylor & Francis.*

Wolff, M., & Wiechmann, T. (2018). *Urban growth and decline: Europe's shrinking cities in a comparative perspective 1990–2010. European Urban and Regional Studies, 25(2), 122-139.*

Performing governance through regimes: Land use planning and management in peri-urban areas

M.A. Judith AM Gollata

HafenCity Universität Hamburg

Dr. Thomas Zimmermann

Land use planning and management in peri-urban areas involves fairly complex decision-making processes through the variety of actors involved across functional and administrative levels. The governance regimes dealing with these processes consist of interdependent actor networks with differing interests and strategies applying differing governance modes across overlapping jurisdictions at various scales while overall aiming for collective decisions. Governance regimes, defined as a 'particular mode of, or system for, public decision-making in which cross-boundary collaboration represents the prevailing pattern of behaviour and activity' (Emerson, Nabatchi and Balogh 2012:6) can be understood as more established forms of sustained cooperation. We explore in this contribution how governance regimes dealing with land use planning and management evolved and how decision-making processes are managed within these networks in the city region of Leipzig. Years of coal mining, burning of fossil fuels and poor environmental management left Leipzig's environment in a dire state and led to an increased awareness of the need to improve environmental quality among citizens and government authorities. In response, various governance networks formed aiming to improve land use planning and management to revive Leipzig's surroundings. Over the years the established forms of cooperation broadened their thematic focus to include other topics concerning peri-urban areas. Building on a diagnostic approach towards governance (Ostrom, 2007; Young 2008) to embrace complexity and the wealth of interactions characterizing governance regimes we analyse data gathered in interviews and workshops to provide insights for a diagnosis of problems of land use governance in peri-urban areas.

Emerson, K., Nabatchi, T. and Balogh, S. (2012) *An Integrative Framework for Collaborative Governance*, *Journal of Public Administration Research and Theory* 22: 1-29.

Ostrom, E. (2007) *A diagnostic approach for going beyond Panaceas*, *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America* 104: 15181–15187.

Young, O. (2008) *Building regimes for socioecological systems: institutional diagnostics*, in: Young, O., King, L., Schroeder, H. (eds.) *Institutions and Environmental Change*, MIT Press, Cambridge, MA, USA: 115–144.

Konflikte in der Planung: zur Kritik der agonistischen Planungstheorie

Dr. Dipl.-Ing. Manfred Kühn

Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (IRS)

Neue agonistische Ansätze der Planungstheorie sehen Konflikte in pluralistischen Gesellschaften als immanent an und grenzen sich von Ansätzen der kommunikativen Planungstheorie ab. Diese werden kritisiert, weil sie Konflikte negiert, zu stark auf Konsens und Kooperation gesetzt und dadurch die Planung entpolitisiert hätten (Gribat et. 2014). Vereinzelt wird das agonistische Paradigma bereits als neue Stufe der Planungstheorie dargestellt, welche die kommunikative Planungstheorie ablöst (Bäcklund/Mäntysalo 2010). Ausgehend von dem politikwissenschaftlichen Ansatz des agonistischen Pluralismus von Chantal Mouffe zielen viele Beiträge auf die Entwicklung einer agonistischen Planungstheorie (Pløger 2004; Gualini 2015; Roskamm 2017). Diese sehen Planung als eine politische und demokratische Praxis an, die zwangsläufig unterschiedliche und häufig gegensätzliche Interessen zugrunde liegen. Im Unterschied zum Antagonismus, der auf unlösbaren Gegensätzen zwischen verfeindeten Parteien beruht, geht der Agonismus von einem Wettkampf zwischen Gegnern aus, der auf gemeinsam akzeptierten Regeln basiert und im Rahmen von pluralistischen Demokratien ausgetragen wird. Der Vortrag diskutiert die Chancen und Grenzen der agonistischen Planungstheorie, indem der Umgang der räumlichen Planung mit Konflikten kritisch reflektiert wird. Die agonistischen Ansätze erfahren derzeit einen großen Zuspruch, weil sie auf die zunehmenden Konflikte im Wandel der Gesellschaft eingehen: - Konflikte bei der Realisierung von Großprojekten, die durch eine verringerte Akzeptanz und einen verstärkten Protest von Bürgern entstehen (z.B. Stuttgart 21). - Konflikte, die durch neue digitale Beteiligungs- und direkte Demokratieformen entstehen (z.B. Volksentscheid Tempelhofer Feld). - Konflikte bei der Umsetzung der Energiewende (z.B. Bürgerinitiativen gegen Windanlagen und Stromtrassen) im Wandel zu einer post-fossilen Gesellschaft. - Konflikte um Zuwanderungspolitiken im Wandel zu einer pluralistischen Einwanderungsgesellschaft (z.B. in Chemnitz und Cottbus). Agonistische Ansätze können nach einer Phase der „Postpolitik“ zu einer Repolitisierung der Planungstheorie beitragen, indem wieder stärker über Alternativen in der Planung diskutiert und die vermeintliche Alternativlosigkeit der „Postdemokratie“ überwunden wird. Allerdings weisen die Ansätze auch konzeptionelle Schwächen auf. Meine Kritik richtet sich auf folgende Punkte: - die agonistischen Ansätze reflektieren nicht, dass sich frühere Erwartungen an die Planung in der Rolle der Konflikt-Moderation und Mediation (Forester 1987) in der Praxis oft nicht erfüllt haben. Raumplaner unterliegen als Teil der öffentlichen Verwaltung politischen Vorgaben und haben meist nicht die neutrale und vermittelnde Rolle, die für eine Moderation bzw. Mediation erforderlich ist. - die agonistischen Ansätze ignorieren, dass die Vermeidung von Konflikten zwischen konkurrierenden Raumnutzungen und Gemeinden eine wichtige Ordnungsaufgabe der Raumplanung ist (Fürst 2010). - die agonistischen Ansätze gehen von einer „produktiven Kraft“ (Pløger 2004) von Konflikten aus, sagen jedoch sehr wenig über die Möglichkeiten aus, wie Planung zur produktiven Austragung der Konflikte beitragen werden kann. - in demokratischen Systemen sind Mehrheitsentscheidungen, Kompromisse und Gerichtsentscheidungen etablierte Verfahren, um Konflikte auszutragen. Diese Formen der Konfliktaustragung erfolgen durch Politik und Recht, die Planung ist meist nicht beteiligt. Abschließend versucht der Vortrag Bedingungen zu benennen, unter denen Konflikte in der Planung produktiv ausgetragen und damit zu Motoren des gesellschaftlichen Wandels werden können.

Bäcklund, P./Mäntysalo, R. (2010): Agonism and institutional ambiguity: Ideas on Democracy and the role of participation in the development of planning theory and practice - the case of Finland, in: *Planning Theory* 9(4) 333-350

Forester, J. (1987): *Planning in the Face of Conflict*, in: *Journal of the American Planning Association*

Fürst, D. (2010): Raumordnung und Planungstheorie, Dortmund Gribat, N. et al. (2017): Planung als politische Praxis, in: sub/urban, Bd. 5, Heft 1/2, 7-20

Gualini, E. (2015): Planning and Conflict: Critical Perspectives on Contentious Urban Developments, NY

Ploeger, J. (2004): Strife: Urban Planning and Agonism, in: Planning Theory, 3(1):71-92

Roskamm, N. (2017): Planung und Theorie: Agon, in: ders.: Die unbesetzte Stadt, Basel: 156-177

Die Dialektik der Transdisziplinarität

Prof. Dr.-Ing. Michael Wegener

Spiekermann & Wegener Stadt- und Regionalforschung

Seit den 1970er Jahren hat sich die räumliche Planung in Deutschland als ein zentraler Teilbereich der gesellschaftlichen Planung etabliert. Systemanalyse und Operations Research, mit denen es gelungen war, einen Menschen auf den Mond zu bringen, versprachen die Optimierung auch irdischer Probleme. Die Folge war ein Eindringen des Planungsgedankens in alle Ebenen von Regierung und Verwaltung. Die soziologische Systemtheorie lieferte die geistige Grundlage der neuen Disziplin. Planung wurde interpretiert als die zur Bestandserhaltung sozialer Systeme notwendige Systemrationalität, die Gesellschaft als ein umweltoffenes kybernetisches System, das sich durch Selektion von Handlungsmöglichkeiten von seiner überkomplexen Umwelt abgrenzt und so erhält. Dieses rationalistische Planungsmodell wurde jedoch seit Mitte der siebziger Jahre mehr und mehr unterhöhlt. Die Energiekrisen der 1970er und die Wirtschaftskrisen der 1980er Jahre zerstörten den Glauben an die Möglichkeit anhaltenden Wachstums und die Prognostizierbarkeit und Planbarkeit der Zukunft. Anstatt miteinander zu kooperieren, konkurrierten Städte und Regionen wie Unternehmen gegeneinander um Subventionen, Investoren, Arbeitsplätze und zahlungskräftige Einwohner. Die Folge war eine zunehmende Ausrichtung auf Planung in kleinen, überschaubaren Schritten und Bürgerbeteiligung im Sinne des "communicative turn". Die Forderung nach Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger an Planungsentscheidungen führte zu einem beispiellosen Siegeszug von Bürgerinitiativen. Seither ist Planung in deutschen Gemeinden ohne Bürgerbeteiligung nicht mehr vorstellbar. Seit Beginn des 21. Jahrhunderts taucht immer häufiger der Begriff der Transdisziplinarität in der Diskussion über die Rolle der Wissenschaft in der Raumplanung auf. Transdisziplinarität ist ein methodisches Vorgehen, das wissenschaftliches Wissen und praktisches Wissen verbindet (Wikipedia, 2019). Dieser Praxisbezug eröffnet neue Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung; kann aber auch zur Vernachlässigung wissenschaftlicher Standards zugunsten gruppenspezifischer Interessen führen. Die Praxis der Raumplanung in Deutschland leidet unter dieser Dialektik. Die Nachfrage der Gebietskörperschaften nach quantitativen Analysen und Prognosen nimmt immer mehr ab zugunsten qualitativer in Fokusgruppen und Reallaboren entwickelter Zukunftsentwürfe. Quantitative Methoden gehören immer weniger zur Raumplanungsausbildung. Stattdessen werden vor allem kommunikative und Moderations-fähigkeiten gelehrt und bei Berufswahl und Einstellungen berücksichtigt. Die gegenwärtige Praxis wirft die Frage auf, ob die Raumplanung in ihrem gegenwärtigen Zustand in der Lage ist, auf neue fundamentale Herausforderungen wie Klimawandel, Energiewende und Zuwanderungen aus Armutsländern angemessen zu reagieren. Ein Ausweg wäre eine partielle Rückkehr zur ganzheitlichen Sicht des vielgeschmähten synoptischen Rationalismus, allerdings diesmal im Sinne umfassender gesellschaftlicher Rationalität. Für die Raumplanungswissenschaft bedeutet dies die Wiederaufnahme und Weiterentwicklung der ingenieurwissenschaftlichen und sozioökonomischen Analyse- und Prognosemethoden ihrer Anfangszeit und eine stärkere Verantwortung gegenüber dem Gemeinwohl.

Planung – Ein Schaukelprozess. Eine Betrachtung von Quartiersentwicklungen aus der zeitlichen Perspektive

Dipl.-Ing./M. Sc. Yvonne Siegmund

HafenCity Universität

Der planerische Umgang mit Widersprüchen, Unsicherheiten und Unvorhergesehenem ist heute bedeutender denn je. Verlangt er nach einer stärkeren Kontrolle oder nach mehr Offenheit, nach beschleunigten Prozessen oder entschleunigten Entwicklungen? Und wie flexibel können Planungsprozesse auf die eine oder andere Weise gestaltet werden? Stadtplanungsprozesse bewegen sich im dynamischen Wirkungsverhältnis globaler, regionaler und lokaler Einflüsse – zwischen politischen, ökonomischen und zivilgesellschaftlichen Zielvorstellungen und Zeitauffassungen. Einen Schlüssel zum Verständnis dieser komplexen Zusammenhänge bietet die zeitliche Perspektive in der räumlichen Planung. Obgleich in der Praxis der Faktor Zeit noch vorwiegend ignoriert wird, experimentieren einige Ausnahmeprojekte mit dem Prozesstempo. Ob Rapid Planning oder in der Beschleunigungsgesetzgebung, ob Città Slow oder Slow Urbanism – die Geschwindigkeit ist abhängig von der Zielsetzung. So sind Planungsprozesse entweder beschleunigt und zielorientiert oder entschleunigt und prozessorientiert ausgestaltet. Während die eine Strategie schnelle und konkrete Problemlösungen anbietet, hält die andere Möglichkeiten offen. Stadtplanung versucht so dynamisch auf übergeordnete Konjunkturen genauso wie auf lokale Bedarfe im dafür geeigneten Tempo zu reagieren – Stabilität in instabilen Verhältnissen zu schaffen. In diesem Beitrag wird sich auf die langsamen, prozessorientierten Entwicklungen konzentriert. Grundlage hierfür bilden die Erkenntnisse aus einer dreieinhalbjährigen Forschung. Zwischen 2015 und 2019 wurden im Rahmen eines Promotionsvorhabens die Möglichkeiten und Grenzen von Gemächlichkeit und Prozessoffenheit am Beispiel von zwei Kreativquartieren in Hamburg und München vergleichend herausgearbeitet. Strukturelle prozessuale und räumliche Zusammenhänge sowie die Abhängigkeiten handelnder Akteure werden im Vortrag dechiffriert und durch das Herausarbeiten von Mustern und Typen, von Gleichem wie Gegensätzlichem plastisch gemacht. Damit soll auf die Bedeutung von Räumen und ihren Eigenzeiten, auf den Einfluss von unterschiedlichen Planungstypen und ihren Prozessverständnissen und auf die zeitliche Dimension von Steuerungsinstrumenten verwiesen werden. Obgleich in der Untersuchung viele Gemeinsamkeiten auszumachen sind, ist jede Quartiersentwicklung mit einem spezifischen Verständnis von Prozessabläufen und sozialen raumzeitlichen Bewertungskriterien verbunden: Sie drehen klassische Reihenfolgen um, erproben ungewohnte Verfahren oder stellen übliche Machtgefüge infrage, und versuchen sich einzulassen auf Widersprüchlichkeiten wie auf Offenheit – auf dieses notwendige Schaukeln in einem flexiblen und lebendigen Prozess.

Potenzielle transdisziplinärer Governance und transversaler Logiken in der raumbezogenen Planungspraxis zu Klimaschutz und Klimaanpassung – eine kritisch theoretische Analyse

Dr. Christina West

Hochschule Darmstadt

Prof. Dr. Birte Frommer

Die Folgen des Klimawandels - global wie lokal - können mittlerweile gut eingeschätzt werden, weshalb zunehmend die Fragen nach langfristigem Klimaschutz auch über Generationen hinweg sowie nach geeigneten Anpassungsmaßnahmen und deren Umsetzung sowie Verfestigung in den Vordergrund rücken: Klimaziele werden in nationalen Klimaschutzplänen formuliert, die SDG-Indikatoren der UN werden in nationale Strategien und kommunale Rahmenwerke überführt und sind rahmengebend für kommunale Klimakonzepte und integrierte Konzepte für eine zukunftsfähige Quartiersentwicklung. Räumliche Planung ist somit gefordert, und Fragen der Gestaltung und Governance von Transformation und nachhaltiger Entwicklung werden ebenso virulent wie Fragen zum Umgang mit Unsicherheiten und Komplexität. Zunehmend werden diese in transdisziplinär-transformativen Planungsansätzen aufgegriffen, erfordern dann jedoch die Integration von Methoden, Themen und Handlungsfelder. Multisektorale, transdisziplinäre Akteurskonstellationen bilden sich heraus und erhöhen die Komplexität, die wiederum neue Governance-Arrangements für die zukunftsorientierte raumbezogene Planung erfordern sowie den (wissenschaftlichen) theoretischen Diskurs zu planerisch-organisatorischen Herausforderungen und Potenzialen zu Strategien zum Klimaschutz und Klimaanpassung in Bewegung bringen. Was bedeutet das aber für die Rolle der Planung und das Handeln der Planenden? Etablierte, bisher gültige und funktionierende Denk- und Verhaltensweisen sowie Handlungsroutinen stoßen an Grenzen und müssen mit neuen in transversalen Logiken und Perspektivenwechsel (West 2019) arrondiert werden, wodurch Planende aus mehreren Rollen agieren (müssen). Zu einem besseren Verständnis der sich verändernden Planungspraxis werden die dargelegten Zusammenhänge und Herausforderungen, die zu einem Wandel von Planungspraxis führen (sollen), im Vortrag entlang der Arbeiten, Dynamiken und Erkenntnisse aus dem aus dem vom BMBF und dem Land Hessen geförderten umsetzungsorientierten Vorhaben „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung“ des forschungsbasierten Innovations- und Transferprojekt „s:ne | Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung“ an der Hochschule Darmstadt empirisch analysiert, dann mittels des Konzepts „Transversale Stadt und Transtopia“ (West 2019) theoretisiert, um so Zusammenhänge der verschiedenen Governance-Ebenen aus einer kritischen Position zu reflektieren. Als Arbeitsgrundlage wurde ein Prozessmodell entwickelt, welches von den jeweiligen Logiken der verschiedenen transdisziplinär zusammenarbeitenden Akteuren ausgeht und ihre damit verbundenen Anreize und Hemmnisse sowie bisher wahrgenommen Möglichkeiten zur Handlung und Umsetzung analysiert. Diese werden zu den übergeordneten Klimaschutzplänen und Rahmenwerken wie SDGs in Beziehung gesetzt, um sie so für die weitere Planung im transdisziplinären Team potenziell gestaltbar zu machen. Aufgezeigt wird, wie in einem transdisziplinär-transformativen Ansatz, in dem Transformationswissen koproduziert wird, das den multidimensionalen und gesellschaftlichen Kontext nachhaltiger Entwicklung mit einbezieht, etablierte Planungskulturen in Bewegung kommen und ggf. zu neuen Partnerschaften werden. Komplexität und Unsicherheit werden nicht mehr als Bedrohung für Planung gesehen, sondern stattdessen entziffert und gestaltbar.

*Dortmunder Konferenz 2020
Räume neu denken
Planung in einer Welt im Wandel*

*Dortmund Conference 2020
Rethinking Spaces
Planning in a Changing World*

*WEST, Christina (2019): Transversal City and Transtopia – Reflecting and Analysing Migration, the City, and the Urban after the Postmigrant City.
In: Geographica Helvetica 74, 261–272, online im Internet: <https://doi.org/10.5194/gh-74-261-2019>*

Business as usual? Regionalplanung, Kohleausstieg und Populismus

M.A. Pia Thiele

Leibniz Institut für ökologische Raumentwicklung e.V.

Priv.-Doz. Dr. Markus Leibenath

Populistische Bewegungen erfahren derzeit insbesondere in Ostdeutschland großen Zuwachs. Vorläufige empirische Ergebnisse aus dem DFG-geförderten Projekt „Wie Planer*innen gemacht werden“ (Geschäftszeichen LE 2255/6-1) weisen darauf hin, dass diese Entwicklung die Regionalplanung vor neue Herausforderungen stellt: Planer*innen berichten von einer angespannten politischen Stimmung, die dazu beiträgt, dass Raumnutzungskonflikte immer öfter durch Lagerbildung und Gerichtsprozesse anstatt durch Verhandlungen und Kompromissuche ausgetragen werden. Damit geht eine schwindende Anerkennung wissenschaftlich gut belegter Tatsachen wie dem Klimawandel einher, sodass es beispielsweise immer schwieriger wird, Vorrang- und Eignungsgebiete für die Windenergienutzung auszuweisen. Das größte Braunkohleabbaugebiet Ostdeutschlands liegt in der Lausitz, beiderseits der sächsisch-brandenburgischen Grenze. Infolge des Kohleausstiegs, der bis zum Jahr 2038 vollzogen sein soll, ist die Region einem weitreichenden Strukturwandel ausgesetzt. Die AfD war hier ohnehin bereits stark und konnte bei den sächsischen Kommunalwahlen im Mai 2019 weitere Stimmengewinne verzeichnen – ein Trend, der sich bei den Landtagswahlen im Herbst 2019 fortsetzen könnte. Diese politische Konstellation betrifft auch die Regionalplanung, die bei der Braunkohleplanung und beim Ausbau der Windenergienutzung eine wichtige Rolle spielt. Ziel des Beitrags ist es, einen Forschungsansatz vorzustellen, der auf Populismus- und postpolitische Theorien (Blühdorn 2013; Blühdorn/ Butzlaff 2019; Marchart 2017, Jörke/Selk 2017) Bezug nimmt und somit internationale planungstheoretische Debatten (Metzger 2017; McClymont 2018) bereichern kann. Dieser Ansatz wird mit Ergebnissen einer Fallstudie untersetzt. Dabei wurden Regionalplaner*innen und andere Akteur*innen der Regionalplanung – auch Vertreter*innen der AfD – in der Lausitz nach ihrem Selbstverständnis befragt, und zwar im Hinblick auf das Spannungsfeld von Klimaschutzpolitiken und Braunkohle sowie die wachsende Bedeutung populistischer Bewegungen. Außerdem geht es darum, welchen Einfluss die politische Stimmung auf das berufliche Handeln der Regionalplaner*innen vor Ort hat (vgl. Leibenath 2019) und wie sich die dortigen Rationalitäten der Regionalplanung charakterisieren lassen.

Blühdorn, I. (2013), *Simulative Demokratie. Neue Politik nach der postdemokratischen Wende*, Berlin: Suhrkamp

Blühdorn, I.; Butzlaff, F. (2019), *Rethinking Populism: Peak democracy, liquid identity and the performance of sovereignty*, *European Journal of Social Theory* 22:2, 191–211

Jörke, D.; Selk, V. (2017), *Theorien des Populismus zur Einführung*, Hamburg.

Junius Leibenath, M. (2019), *Berufliche Identitäten von Regionalplanern im Kontext der Windenergie-nutzung: eine poststrukturalistische Perspektive*. *Raumforschung und Raumordnung* 77:2, 165 - 180

Marchart, O. (2017), *Liberaler Antipopulismus. Ein Ausdruck von Postpolitik*, *Aus Politik und Zeitgeschichte* 67: 44-45, 11 – 16

McClymont, K. (2018), *Articulating virtue: Planning ethics within and beyond post politics*, *Planning Theory* 27: 2, 1 - 18

Metzger, J. (2017), *Postpolitics and Planning*, in Michael Gunder, Ali Madanipour, Vanessa Watson (Eds.) *The Routledge Handbook of Planning Theory*, New York, Oxford: Routledge, 180 – 193

Wie wirkt Beteiligung? Möglichkeiten und Grenzen von Wirkungsanalysen zu Beteiligungsprozessen der Stadtentwicklung

Dipl.-Ing. Moritz Maikämper

BTU Cottbus–Senftenberg, Fachgebiet Stadtmanagement

Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Stadtentwicklungsprozessen findet in Deutschland vielfältig statt. Einer Vielzahl von Formaten, Handbüchern (z.B. Nanz/Fritsche 2012, Senatsverwaltung Berlin 2012) und Qualitätskriterien (vgl. zusammenführend Goldschmidt 2014) steht ein geringes empirisches Wissen über die tatsächlichen Wirkungen einzelner Beteiligungsprozesse gegenüber (Rosener 1978, Emery et al. 2015). Evaluationen finden zunehmend unmittelbar im Anschluss an einzelne Beteiligungsveranstaltungen statt, seltener auch begleitend über mehrere Jahre (etwa Jakobs/Kleger 2017). Wirkungsanalysen bleiben jedoch die Ausnahme (Beispiele bei Beck 2013, Förster 2014, Kubicek et al. 2011, pnd II/III 2013). Herausforderungen für Wirkungsanalysen zu Beteiligungsprozessen in der Stadtentwicklung bestehen etwa bzgl. der Ressourcen, der Methodik, des Evaluationsgegenstands, des Erkenntnisinteresses und des gesellschaftlichen Kontexts. Auf die Untersuchung der Wirkungen von Beteiligungsprozessen zu verzichten, überzeugt jedoch nicht: Zahlreiche Stadtentwicklungsprojekte werden durch zivilgesellschaftlichen Einfluss verzögert oder nach jahrelangem Vorlauf beendet, u.a. durch Bürgerentscheide. Der Vortrag stellt ausgewählte Ergebnisse eines Promotionsvorhabens vor, das die Möglichkeiten und Grenzen von Wirkungsanalysen zu Beteiligungsprozessen in der Stadtentwicklung in den Blick nimmt. Die Einreichung ist im ersten Quartal 2020 geplant. Die Untersuchung umfasst Erkenntnisse aus den Analysen von wissenschaftlichen Diskursen, Methoden für Wirkungsanalysen und Anwendungsfällen (publizierte durchgeführte Wirkungsanalysen von Beteiligungsprozessen in der Stadtentwicklung). Der Schwerpunkt des Vortrags liegt auf der Diskussion verschiedener Zeitpunkte zur Durchführung von Wirkungsanalysen (Wirkungsabschätzung ex ante, Wirkungsorientierung bei Begleitevaluationen, Wirkungsüberprüfung ex post) und den damit jeweils einhergehenden Herausforderungen. Darauf aufbauend werden Empfehlungen erarbeitet, wie empirisches Wissen zu Wirkungen von Beteiligungsprozessen in der Stadtentwicklung geschaffen werden kann.

Beck, I. (2013): Was ist daraus geworden? Zur Umsetzung unmittelbarer informeller Bürgerbeteiligung in der kommunalen Entwicklung an Hand ausgewählter Beispiele. Diplomarbeit, Universität Augsburg; TU Kaiserslautern.

Emery, S.B.; Mulder, H.A.J.; Frewer, L.J. (2015): Maximizing the Policy Impacts of Public Engagement. A European Study. In: Science, Technology & Human Values 40, 3, 421–444.

Förster, A. (2014): Planungsprozesse wirkungsvoller gestalten. Wirkungen, Bausteine und Stellgrößen kommunikativer planerischer Methoden. Dissertation. München

Goldschmidt, R. (2014): Kriterien zur Evaluation von Dialog- und Beteiligungsverfahren. Konzeptuelle Ausarbeitung eines integrativen Systems aus sechs Metakriterien. Wiesbaden.

Kubicek, H.; Lippa, B.; Koop, A. (2011): Erfolgreich beteiligt? Nutzen und Erfolgsfaktoren internetgestützter Bürgerbeteiligung: eine empirische Analyse von 12 Fallbeispielen. Gütersloh.

Jakobs, J.; Kleger, H. (Hrsg.) (2017): Mehr Beteiligung wagen. Evaluation des Modellprojekts Strukturierte Bürgerbeteiligung: Abschlussbericht. Potsdam.

Nanz, P.; Fritsche, M. (2012): Handbuch Bürgerbeteiligung. Verfahren und Akteure, Chancen und Grenzen. Bonn. Schriftenreihe der Bundeszentrale für politische Bildung, 1200.

planung neu denken (2013): Ausgabe II/III zum Thema „Wirkung der Mitwirkung“

Rosener, J.B. (1978): Citizen Participation. Can we Measure its Effectiveness? In: Public Administration Review 38, 5, 457–463.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2012): Handbuch zur Partizipation.

Positionalität und situiertes Wissen in der Beteiligung – Einsichten aus der feministischen Forschung

Dr. Sandra Huning

TU Dortmund, Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie

M. Sc. Hanna Seydel, Dr. Christiane Droste

Die Frage der Situietheit von Wissen und der sozialen Positionierung von Forscher*innen spielt in der feministischen Forschung – insbesondere in der feministischen Geographie – eine wichtige Rolle (z. B. bei Valentine 2002; Rose 2016; Kohler Riessman 1991). Hier ist ein zentraler Grundgedanke, dass im bzw. durch den Forschungsprozess Machtverhältnisse wirksam, reproduziert oder potenziell auch unterlaufen werden, so dass Forscher*innen ihre eigene soziale Position in ihren Forschungsfeldern und deren Einfluss auf den Forschungsprozess reflektieren sollten. Es geht darum, gesellschaftliche Machtverhältnisse im Forschungsprozess nicht zu stabilisieren, sondern potenziell mindestens zu dekonstruieren, wenn nicht abbauen zu helfen. In diesem Vortrag argumentieren wir, dass dieser Grundgedanke auch in Beteiligungsprozessen in der räumlichen Planung eine Rolle spielen sollte, und wir diskutieren, was das konkret für die Gestaltung von Beteiligungsprozessen bedeuten könnte. Im Zuge der kommunikativen Wende in der Planung sind zahlreiche Handreichungen entstanden, wie „gute“ Beteiligung aussieht und welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um zu einem – wie auch immer definierten – „guten“ Planungsergebnis zu kommen. Es gibt aber auch Arbeiten, die zeigen, wie eine ungleiche Verfügbarkeit über Wissen, Ressourcen oder sonstige Machtmittel Machtdynamiken in jeder Kommunikation – und damit auch in jeder Beteiligung – zwangsläufig hervorbringt. Nur selten wird thematisiert, dass auch soziale Kategorien wie „gender“, „race“ und „class“ potenziell relevant sein können für eine gelungene Beteiligung – und zwar nicht nur auf Seiten der zu Beteiligenden, sondern auch auf Seiten der Planer*innen selbst. Bei Diskussionen über die Wende von einer positivistischen hin zu einer interpretativen Tradition in der Planung (Davoudi 2012), bleiben Fragen wie „wer plant?“, „wer interpretiert?“ oder „wer entscheidet?“ jenseits des institutionellen Rahmens häufig außen vor. Da Planung und Beteiligung nicht außerhalb von gesellschaftlichen Strukturen stattfinden, ist jedoch davon auszugehen, dass Mechanismen von Privilegierung und Diskriminierung sowie Machtverhältnisse hier ebenso wirksam werden wie in anderen gesellschaftlichen Feldern. Der Vortrag stellt zunächst die offenen Fragen zu Macht und empirischer Forschung vor, wie sie in der feministischen Geographie diskutiert werden, bevor Bezüge zu Partizipation in der Planung hergestellt werden. In der Folge ziehen wir Schlussfolgerungen und schlagen vor, dass inklusive und faire Beteiligung nicht zuletzt auch von einer stärkeren Reflexion der Beziehungen und sozialen Positionierungen von Planer*innen und Teilnehmer*innen an Beteiligungsprozessen abhängt.

Davoudi, Simin (2012): *The Legacy of Positivism and the Emergence of Interpretive Tradition in Spatial Planning*. In: *Regional Studies* 46 (4), S. 429–441. DOI: 10.1080/00343404.2011.618120.

Kohler Riessman, Catherine (1991): *When Gender is not enough. Women interviewing women*. In: Judith Lorber und Susan A. Farrell (Hg.): *The Social Construction of Gender*. Newbury Park, London & New Delhi: Sage, S. 217–236.

Rose, Gillian (2016): *Situating knowledges. Positionality, reflexivities and other tactics*. In: *Progress in Human Geography* 21 (3), S. 305–320. DOI: 10.1191/030913297673302122.

Valentine, Gill (2002): *People Like Us. Negotiating Sameness and Difference in the Research Process*. In: Pamela Moss (Hg.): *Feminist geography in practice. research and methods*. Oxford: Blackwell, S. 116–126.

Umgang mit Ungewissheit in Stadt-Umland-Planungen: Zwischen illusionären Gewissheiten und Flexibilität

Dr. Thomas Zimmermann

HafenCity Universität Hamburg, Fachgebiet Stadtplanung und Regionalentwicklung

Philipp Herrmann

Die planungswissenschaftliche Diskussion setzt sich bereits seit Langem mit dem Umgang mit Ungewissheit auseinander. Ungewissheit wird dabei zunächst als etwas verstanden, das mit Ängsten verbunden ist und in Planungsprozessen zu reduzieren ist (Christensen 1985). Der Umgang mit Ungewissheit in Stadt-Umland-Planungsprozessen wurde von Abbott mehrfach mit einem Rahmen untersucht, der unterschiedliche Bereiche des Auftretens von Ungewissheit unterscheidet (Abbott 2005). Die Auseinandersetzung mit poststrukturalistischen Theoretikern änderte das Verständnis umfassender Pläne, deren Bedeutung nun darin gesehen wurde, illusionäre Gewissheiten zu bieten (Gunder 2008). Damit korrespondiert eine Sichtweise, die Ungewissheit über die Zukunft auch als etwas Ermöglichendes anerkennt und darauf aufbauend stärker den Umgang mit Ungewissheit in den Vordergrund stellt (Hillier 2011). In jüngerer Zeit gewann die Diskussion zum Umgang mit Ungewissheit in der Planung neue Impulse. Beispiele hierfür sind die Diskussion um den Umgang mit den Folgen des Klimawandels (Zandvoort/van der Vlist/Klijn et al. 2018) und der als Folge der UVP-Änderungsrichtlinie (Richtlinie 2014/52/EU) maßgeblich gewordene Betrachtungsgegenstand der „Anfälligkeit des Projektes gegenüber schweren Unfällen und Katastrophen“ auf Projektebene. Vor dem Hintergrund der geschilderten planungswissenschaftlichen Diskussion untersucht der vorgeschlagene Beitrag die Frage, wie im Landmanagement von Stadt-Umland-Regionen angemessen mit Ungewissheit umgegangen werden kann. Dabei wird auf Zwischenergebnisse des BMBF-Projektes StadtLandNavi zurückgegriffen, das unter dem Begriff der strategischen Navigation in der Stadt-Umland-Region Leipzig einen Ansatz für einen angemessenen Umgang mit Ungewissheit im Landmanagement entwickelt und erprobt. Auf der Grundlage einer Auswertung der planungswissenschaftlichen Literatur und transdisziplinärer Workshops werden Charakteristika und Vorgehensweisen von strategischer Navigation herausgearbeitet. Diese dienen in der Folge dazu, ein Vorgehen am Beispiel eines Wohnflächen- und Kulturlandschaftskonzeptes zu entwickeln und hinsichtlich der praktischen Umsetzbarkeit zu diskutieren. Als Basis planerischer Entscheidungen des Landmanagements im Kontext ungewisser Zukünfte wird im Projekt weiterhin ein Stadt-Land-Managementtool entwickelt, das szenariobasiert unterschiedliche Treiber und Indikatoren bündelt und darstellt.

Abbott, J. (2005): *Understanding and managing the unknown: The nature of uncertainty in planning*. In: *Journal of Planning Education and Research* 24, 3, 237–251.

Christensen, K. (1985): *Coping with uncertainty in planning*. In: *Journal of the American Planning Association* 51, 1, 63–73.

Gunder, M. (2008): *Ideologies of certainty in a risky reality: beyond the hauntology of planning*. In: *Planning Theory* 7, 2, 186–206.

Hillier, J. (2011): *Strategic navigation across multiple planes: Towards a Deleuzian-inspired methodology for strategic spatial planning*. In: *Town Planning Review* 82, 5, 503–527. Zandvoort, M.; van der Vlist, M.J.; Klijn, F.; van den Brink, A. (2018): *Navigating amid uncertainty in spatial planning*. In: *Planning Theory* 17, 1, 96–116.

Transdisziplinäres Forschen im Reallabor – Operationalisierung, Methoden, Erfahrungen

M. Sc. Robert Barbarino, Dr.-Ing Katrin Gliemann

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

Reallabore stehen als innovative Forschungsformate hoch im (Dis-)Kurs. Unter einem Reallabor wird eine transdisziplinäre Forschungsinfrastruktur verstanden (vgl. Jahn und Keil 2016), die auf der Basis einer gemeinsamen Fragestellung (Ko-Design) praktische und wissenschaftliche Erkenntnisse zirkulär verknüpft und daraus normativ intervenierendes Lösungswissen (Ko-Produktion) entwickelt (vgl. Schneidewind et al. 2016). Umfassende Erwartungen sind damit verbunden, aber häufig werden – vor allem zu Beginn – die besonderen Herausforderungen dieses Formats unterschätzt: an die Operationalisierung des Ansatzes, die methodischen Anforderungen und auch an die Neujustierung der Planer*innen-Rolle, sind sie im Kontext der Ko-Produktion von Wissen doch ‚nur‘ noch eine*r unter mehreren forschenden Akteur*innen. Der kritischen Reflexion genau dieser Aspekte wird sich die Session widmen. Im Vordergrund stehen drei thematische Schwerpunkte:

- **Konzeption und praktische Umsetzung von inter-/transdisziplinärer Zusammenarbeit und insbesondere Ko-Forschung, Rolle der Wissenschaftler*innen, Kommunikations- und Abstimmungsprozesse in der Ko-Forschung, Gefahr der Unter-/Überforderung der Beteiligten (inkl. der Wissenschaftler*innen), Einfluss von (Verwaltungs-) Hierarchien und Einzelpersonen**
- **Auswahl der Methoden und Instrumente für Forschung, Partizipation, für die Untersuchung von Transformation und die Reflexion des Prozesses; Umgang mit Offenheit im Forschungsprozess; Qualitäts- und Gütekriterien für Forschung im Reallabor**
- **Unterschiede zu und Mehrwert gegenüber ‚traditioneller‘ empirischer Sozialforschung bzw. Verbundforschung**

Die Session besteht aus vier Inputs zu den genannten Aspekten sowie einem Austausch zwischen den Teilnehmer*innen. Geplant ist, dass die Vortragenden zusätzlich zu ihrem Input ein Poster mit grundlegenden Fakten zum Projekt bzw. Reallabor vorbereiten, über die sich die Teilnehmer*innen zu Beginn der Session in einem Gallery Walk kurz informieren können.

Jahn, Thomas; Keil, Florian (2016): Reallabore im Kontext transdisziplinärer Forschung. In: GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society 25 (4), S. 247–252. DOI: 10.14512/gaia.25.4.6.

Schneidewind, Uwe; Singer-Brodowski, Mandy; Augenstein, Karoline; Stelzer, Franziska (2016): Pledge for a Transformative Science. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie. Wuppertal (Working Paper, 191).

Track 5 – Planungstheorie

Session: Transdisziplinäres Forschen im Reallabor –
Operationalisierung, Methoden, Erfahrungen

Zwischen Struktur und Offenheit: Erfahrungen aus einem Reallabor zur Förderung aktiver Mobilität

M. Sc. Paula Quentin, M.A. PH Tanja Brüchert, Prof. Dr. Sabine Baumgart, Dr. Karsten Zimmermann, Prof. Dr. Gabriele Bolte

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung; Universität Bremen, Institut für Public Health und Pflegeforschung; Akademie für Raumforschung und Landesplanung

Das Projekt „Alternnd zu Fuß oder mit Fahrrad – urban mobil ohne Stress“ (AFOOT) untersucht, wie Ansätze aus Public Health und räumlicher Planung zusammengeführt und die Förderung aktiver Mobilität im Alter insbesondere in Klein- und Mittelstädten umgesetzt werden kann. Das Forschungsprojekt verfolgt dabei sowohl einen interdisziplinären, d.h. unterschiedliche Fachdisziplinen einbeziehenden, als auch einen transdisziplinären, d.h. Forschung und Praxis zusammenführenden, Ansatz. Das im Rahmen des Forschungsprojekts durchgeführte Reallabor in der Gemeinde Ritterhude (Niedersachsen) zielt einerseits darauf, die Rahmenbedingungen für aktive Mobilität im Alter in der Gemeinde zu verbessern. Andererseits soll ein transdisziplinärer Lernprozess angestoßen werden, innerhalb dessen sowohl die Mitarbeiter/innen der Kommunalverwaltung als auch die Wissenschaftler/innen unter Einbeziehung der Bevölkerung neue Rollen und Routinen erproben. Die Integration von Gesundheitsaspekten in Planungsprozesse steht hierbei im Vordergrund. Die Kernelemente des AFOOT-Reallabors sind (1) die inter- und transdisziplinäre Zusammenarbeit, (2) die formative Evaluation und Reflexion und (3) die beispielhafte Umsetzung von Realexperimenten. Während die Strukturen der Zusammenarbeit und der Evaluationsansatz einen maßgeblich durch die Forscher/innen definierten Rahmen für die gemeinsame Arbeit darstellen, wurde die inhaltliche Konkretisierung der Realexperimente bewusst offen gehalten und selbst zum Gegenstand des Reallabors gemacht. Die praktische Umsetzung der drei genannten Kernelemente des AFOOT-Reallabors wird im Vortrag nachvollzogen. Vor dem Hintergrund der konkreten Erfahrungen aus dem noch laufenden Reallabor (08/2018-07/2020) werden zudem spezifische Vor- und Nachteile des gewählten Zugangs herausgearbeitet. AFOOT wird durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert und ist Teil des Präventionsforschungsnetzwerks AEQUIPA „Körperliche Aktivität, Gerechtigkeit und Gesundheit: Primärprävention für gesundes Altern“.

Risiken, Rollen und Realismus: Reallabore vergleichen, verstehen und verbessern

Dipl.Psych. Matthias Wanner

Wuppertal Institut

*Reallabore, verstanden als eine Kombination aus echter Transdisziplinarität und Interventionen bzw. Realexperimenten, bergen aufgrund ihrer Komplexität eine Reihe von Herausforderungen für alle Beteiligten: häufig sind weder für die involvierten Praxispartner*innen noch für die Forschenden die Methoden, Abläufe, Rollen und Ziele klar. In der Literatur finden sich entsprechend zwei Diskussionstränge: einige Autor*innen plädieren dafür, die Reallaborformate von ihren hohen normativen Anforderungen der Transformativität zu befreien, bescheidener zu agieren und stärker auf etablierte Formate zu setzen (Jaeger-Erben, Nagy, Schäfer, Süßbauer, & Zscheischler, 2018; Jahn, Bergmann, & Keil, 2012; Rogga, Zscheischler, & Gaasch, 2018). Andere Autor*innen nehmen die Herausforderung sportlicher und schlagen Weiterentwicklungen transformativer Forschung vor. Darunter fallen Arbeiten zur Schärfung der Charakteristika von Reallaboren (Parodi et al., 2016; Schöpke et al., 2018; Wanner et al., 2018), konkrete Vorschläge für Forschungsabläufe und Strukturen (Schneidewind, Augenstein, Stelzer, & Wanner, 2018; Wanner et al., 2018), die Rolle von Lernen in Reallaboren (Singer-Brodowski, Beecroft, & Parodi, 2018) oder die Reflexion und Systematisierung von Rollen, die Forschende in Reallaboren einnehmen (Hilger, Rose, & Wanner, 2018; Pohl et al., 2010; Wittmayer & Schöpke, 2014). Beide Stränge können konstruktiv zur Transparenz und einem produktiven Erwartungs- und Projektmanagement beitragen. Der vorliegende Beitrag zeigt anhand eines Vergleichs von fünf Reallaborprozessen aus der BMBF-Förderlinie „Nachhaltiges Wirtschaften“ wie das Forschungsformat, aufbauend auf beiden genannten Strängen, klarer, ehrlicher und effektiver gestaltet werden kann. Dazu gehören die Anwendung nachvollziehbarer Charakteristika, die Umsetzung der Prozessschritte des Co-Designs, der Co-Produktion und der Co-Evaluation, das Verständnis von materiellen und immateriellen (Infra-)Strukturen für Reallabore, die Ausdifferenzierung und Benennung der Rollen von Change Agents, Prozessbegleitern (facilitation), reflektierter Wissenschaft und Selbstreflexion sowie die Stärkung von Lern- und Bildungsprozessen in und für Reallabore.*

Reallabor „KultMIX“ – ein Erfahrungsbericht über Irritationen zwischen sowie in Wissenschaft und Praxis

M.A. Lars Bädeker, M.A. Joanna Jurkiewicz, M.A. Isabella Wehdanner, Dr. Jens Schneider

Universität Osnabrück, Institut für Migrationsforschung und Interkulturelle Studien;
Universität Osnabrück, Ethnologie

Die Kulturinstitutionen befinden sich mitten in der Debatte um ihre Rolle in der diversen Gesellschaft. Das Projekt „KultMIX – Kulturproduktion in der Migrationsgesellschaft“ untersucht den Wandel der Institutionen und befragt, in welcher Weise die verschiedenen Kulturakteur*innen das Thema Migration und den Wandel zur Migrationsgesellschaft reflektieren und bearbeiten. Die Produktion von Kultur wird anhand von vier Themen in verschiedenen lokalen Kontexten untersucht: Theater (Hamburg), Museum (Dresden), Kulturverwaltung (Osnabrück), freie Kulturszene (Sindelfingen). An jedem Standort werden zum einen die unterschiedlichen Strukturen für das Schaffen von Kultur untersucht, mit einem besonderen Blick auf das diversity management regime (Levitt 2015): Welche Geschichten werden erzählt? Welche Akteur*innen werden einbezogen und welche nicht? Mit dem Instrument der Reallabore wird zum anderen geplant, den Wandel nicht nur zu beobachten, sondern zusammen mit Praxisakteur*innen mitzugestalten. Dabei beruhen die Reallabore auf vielfältigen Methoden und Zugängen. Vor dem Hintergrund „superdiverser Wissensbestände“ (vgl. Rächle/Schmiz 2019) aller beteiligten Akteur*innen möchten wir den Umgang mit diesen aus der eigenen Forschungspraxis heraus als situiert (vgl. Haraway 1988) vorstellen und hinsichtlich möglicher erster Schlüsse für die Gelingensbedingungen von Reallaboren reflektieren. Eine Herausforderung für die vergleichende Perspektive sind die unterschiedlichen strukturellen Voraussetzungen an jedem Standort und die Zusammenarbeit mit sehr verschiedenen Akteur*innen: von der Kulturverwaltung, über Museen bis hin zu ehrenamtlichen Kulturakteur*innen. Im Rahmen des Vortrags werden einige Methoden, Praxen und Überlegungen kurz vorgestellt und diskutiert.

Haraway, Donna (1988): *Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective*. In: *Feminist Studies* 14 (3).

Levitt, Peggy (2015): *Artifacts and allegiances: how museums put the nation and the world on display*. Oakland, California: University of California Press.

Rächle, Charlotte/Schmiz, Antonie (2019): *Reallabore in Ankunftsquartieren*. IMIS Working Paper 03, Institut für Migrationsforschung und Interkulturelle Studien (IMIS) der Universität Osnabrück. Osnabrück: IMIS.

Fremde im eigenen Land? – Eine Studie über die Veränderbarkeit nationaler Narrative mithilfe Politischer Laboratorien (PoliLab)

M.A. Jamela Homeyer

Universität Leipzig

*Die Entstehung des Rechtspopulismus in den vergangenen Jahren ging einher mit der Anrufung von "Volk" und "Nation". Entlang unterschiedlicher Exklusionsmechanismen wird dabei von verschiedenen Akteuren auf eine Neukonstruktion politischer Kollektive gezielt. Aus diesem Grund untersucht das BMBF-geförderte Forschungsprojekt "PoliLab" Arten und Funktionen der Anrufung der "Nation" in Deutschland. Hierfür wurden 150 Interviews in vier Bundesländern geführt und ausgewertet (Phase 1). Zweite Phase (April-Nov 2019): Es werden die bisherigen Ergebnisse in Bürger*innenversammlungen vorgestellt. Im Rahmen einer halböffentlichen Deliberation sollen eigene Narrative reflektiert und mit den Narrativen anderer verglichen werden. Als ein didaktisches Mittel werden Ausschnitte aus Video-Interviews gezeigt, in denen sich Bürger*innen zu Fragen des „Deutsch-Seins“ äußern². Desweiteren sollen Teilnehmungsformate der politischen Bildung genutzt werden, um Diskussionen zwischen den Teilnehmenden anzuregen. Dritte Phase (2020): „Politische Laboratorien“. Diese unterscheiden sich von den Bürger*innenversammlungen durch eine höhere Anzahl von Teilnehmenden auch jenseits der untersuchten Gruppierungen. Ziel der „Politischen Laboratorien“ ist es, Teilnehmungs- und Reflexionsmöglichkeiten zu schaffen und gemeinsame Narrative zu entwickeln. Im Vortrag soll insbesondere darauf eingegangen werden, wie Bürger*innen für politische Laboratorien aktiviert werden können. Unsere Konzeption sieht vor, dass Bürger*innen mit divergierenden politischen Einstellungen und aus unterschiedlichen sozialen Kontexten ihre Meinungen und Vorstellungen in die Debatte um nationale Narrative einbringen. Dabei stehen wir allerdings vor den Herausforderungen, welche Anreize wir den Bürger*innen für ihre Teilnahme bieten können und wie auch Personen erreicht werden können, die sich von wissenschaftlichen Veranstaltungen häufig nicht angesprochen fühlen. Im Hinblick auf diese Problematik haben wir verschiedene Ansätze entwickelt: (1) Die Veranstaltungen werden im urbanen und im ruralen Raum stattfinden; (2) Es sollen Elemente des „edutainments“ (in Form der Video-Interviews (s.o.)) eingebaut werden; (3) Mithilfe lokaler Partner sollen Personen direkt angesprochen werden; (4) Lokale Themen sollen aufgegriffen werden; (5) Formate der politischen Bildung sollen die Teilnehmenden aktivieren. Zum Zeitpunkt der Konferenz werden bereits in allen vier Bundesländern Bürger*innenversammlungen stattgefunden haben. Die dabei gemachten Erfahrungen sollen im Rahmen des Vortrags reflektiert werden.*

Wirksamkeit strategischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik

M. Sc. Isabelle Wachter

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

M. Sc. Laura Wächter, Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau, Prof. Dr. Karsten Zimmermann,
M. Sc. Martin Randelhoff

Ende der 1960er Jahre setzte die Kritik am Leitbild der autogerechten Stadt ein (vgl. Schmucki 2001, S. 153). Seitdem erlangen die Strategien der Verkehrsvermeidung, -verlagerung und der verträglicheren Verkehrsabwicklung, die auf eine Reduzierung des MIV und seinen negativen Folgen abzielen, in der kommunalen Verkehrspolitik an Relevanz (vgl. Bracher 2011, S. 285). Doch die Verkehrsplanung bzw. -politik der letzten Jahrzehnte zeigen in der Regel keine Wirkung (vgl. Petschow et al. 2018, S. 48). Vielmehr gewinnt das Thema des nachhaltigen Verkehrs unter anderem aufgrund der Klimaschutz-Misserfolge der Verkehrspolitik und der zu hohen Schadstoffbelastungen in vielen deutschen Großstädten an Bedeutung und Dringlichkeit. Doch warum haben die vorhandenen Pläne und Programme in der Regel zu keinen nennenswerten Veränderungen geführt? Aus ingenieurwissenschaftliche Sicht wird oftmals der „political gap“ bzw. der „implementation gap“ hervorgehoben (vgl. Banister und Hickman 2013, S. 292). Diese beschreiben die fehlende Bereitschaft oder das fehlende Vermögen, z. B. aufgrund von hemmenden Verwaltungsstrukturen oder fehlenden Handlungsressourcen und -kompetenzen, die in den Fachplanungen entwickelten Lösungsvorschläge zu realisieren. Hingegen geht die Verkehrspolitik davon aus, dass die Wirkungsvermutungen der Verkehrsplanung zu optimistisch und nicht hinreichend fundiert sind („knowledge gap“). Der vorliegende Beitrag stellt das vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen geförderte Forschungsprojekt „Wirksamkeit strategischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik“ (Laufzeit März 2019 – März 2022) vor. Ziel des Projekts ist die Einschätzung der Wirksamkeit angewandter Planungsansätze und Instrumente, sowie die Identifizierung von Erfolgsfaktoren und Hemmnissen einer erfolgreichen Verkehrsplanung und -politik. Hierauf aufbauend sollen als Output des Projektes Empfehlungen für die Praxis formuliert. Zu diesem Zweck wurde ein transdisziplinäres Forschungsdesign entwickelt, das die ingenieurs- und politikwissenschaftlichen Analysen mit den Erkenntnissen aus der Praxis in Zusammenhang setzt und sich hierdurch von einem Großteil andere Städteanalysen abgrenzt. Angesichts dessen werden die Verkehrsangebote, die Verkehrsnachfrage, deren Entwicklungen, sowie die politischen Prozesse analysiert und verglichen. Die Untersuchungen beinhalten zunächst die Betrachtung vermeintlich guter nationaler und internationaler Beispiele für nachhaltige Verkehrsplanung und politik. Anschließend werden diese mit einer Auswahl an Städte und Gemeinden aus dem Zukunftsnetz Mobilität, die die Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrsplanung verfolgen, gegenübergestellt. Im Rahmen des Vortrags werden die Zwischenergebnisse des Projekts vorgestellt. Diese umfassen erste Analysen des Verkehrsangebots und der Verkehrsnachfrage, deren Entwicklungen sowie die Darstellung von Politikprozessen.

Banister, David; Hickman, Robin (2013): Transport futures: Thinking the unthinkable. In: Transport Policy 29, S. 283–293.

Bracher, Tilman (2011): Stadtverkehr. In: Oliver Schwedes (Hg.): Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 275–295.

Petschow, Ulrich; Uhle, Christian; Böing, Heinrich (2018): Mobilitätswende. Die deutsche Automobilindustrie im Umbruch. Institut für ökologische Wirtschaftsförderung.

Schmucki, Barbara (2001): Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich. Zugl.: München, Univ., Diss., 1998. Frankfurt/Main: Campus-Verl. (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung, Bd. 4).

Mobilitätsberichterstattung – Verkehrsplanung am Puls der Zeit

M. Sc. Sven Hausigke

TU Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Carolyn Kruse, Jan Peter Glock, Julia Gerlach, Conrad Kürzdörfer

Um aus klassischen Handlungsmustern auszubrechen braucht es günstige Rahmenbedingungen und den Willen zu Veränderung. Neue Denk- und Handlungsweisen sind auch in der Planung notwendig. Nur so kann die Agenda einer nachhaltigen urbanen Mobilität in den Städten etabliert werden. Der Druck, dem sich die Verkehrsplanung ausgesetzt sieht, kommt von unterschiedlichen Akteursgruppen: aus der Bevölkerung, den Umweltverbänden, der Wirtschaft aber auch von wissenschaftlichen Einrichtungen. Die planerischen und politischen Gestaltungsmöglichkeiten, die Anforderungen zu erfassen und sich strategisch zeitgemäß auszurichten, werden noch zögernd von Kommunalpolitik und Verwaltung wahrgenommen. Zwischen Ohnmacht gegenüber den bisherigen Aufgabenbereichen und Ungewissheit, ob progressive Denkweisen gesellschaftlich bereits mehrheitsfähig sind, fehlt der Handlungsspielraum, Verkehr aus der Perspektive der Nutzer*innen zu denken. Terminologisch überwiegen in der Planung Leistung und Kapazitäten von Straßen gegenüber lebenswerten Straßenräumen im menschlichen Maßstab oder der konsequenten und proaktiven Förderung des Umweltverbundes. Die Mobilitätsberichterstattung bietet den notwendigen Handlungsspielraum und stellt als neues Instrument im Kanon der Verkehrsplanung den Menschen und seine individuellen Mobilitätsbedarfe in den Fokus. Ziel ist es, alle Menschen zu einer eigenständigen Mobilität zu befähigen, die umwelt-verträglich und sozial-gerecht ist, ohne dabei mehr Verkehr, Emissionen und Ungerechtigkeiten zu erzeugen. Als Grundlage der zielorientierten Strategieentwicklung wurde eine Kombination qualitativer und quantitativer Erhebungsmethoden ausgewählt, die dazu beitragen sollen, das Zusammenwirken aus Infrastruktur, Verkehr und Mobilität besser zu verstehen. Der integrative Ansatz, von Beginn an gemeinsam mit der Bevölkerung, aller Fachbereiche der Verwaltung und der Politik Visionen zu formulieren und ein Bild über den Verkehr der Zukunft zu produzieren, ist ein wichtiger Bestandteil im Prozess der sozialen Innovation. Das Instrument findet erstmals im Berliner Bezirk Pankow in einem vom BMBF geförderten Projekt Anwendung. Nach Projektende wird die Berichterstattung als ein in regelmäßigen Zyklen aktualisiertes Planungsinstrument weitergeführt. Um die Mobilberichterstattung erstmals aufzusetzen, wurden zur Erfassung des Stimmungsbilds zunächst qualitative Fokusgruppendifkussionen durchgeführt, aus denen ein Grundlagenpapier für die bezirkliche Verkehrsplanung entwickelt wurde. Anschließend folgten mit der Bevölkerung durchgeführte Community Mappings und Teilnehmende Beobachtung zur Erfassung der Situation im Verkehr vor Ort. Gleichzeitig wurden eine quantitative Umweltgerechtigkeitsanalyse, eine Erreichbarkeitsanalyse mit Fokus Naherreichbarkeit und eine Befragung über die subjektive Wahrnehmung von Mobilitäts Optionen und dem Wohnumfeld im Rahmen der SrV-Erhebung 2018 durchgeführt. Diese Methoden sollen die bisherigen Analysen und Planungen erweitern. Dafür werden sowohl die Methoden inhaltlich verknüpft, als auch deren Ergebnisse der Multidimensionalität der Verkehrsplanung entsprechend in einer SWOT-Analyse kategorisch eingeordnet und bewertet. Auf Basis der Analyse und weiteren Fokusgruppendifkussionen mit allen beteiligten Stakeholdern werden Strategien und passende Handlungsempfehlungen entwickelt, die als wesentliches Element den Mobilitätsbericht gestalten und einer langfristigen orientierten Steuerung der lokalen Verkehrspolitik dienen.

Zur Governance von MaaS: Mobilität erfolgreich steuern

Prof. Oliver Schwedes

TU Berlin, Fakultät für Verkehrs- und Maschinensysteme

M. Sc. Alexander Rammert

Die aktuelle verkehrspolitische Debatte ist geprägt von dem Hoffnungsträger Mobility as a Service (MaaS), mit dem eine nachhaltige Verkehrsentwicklung verbunden wird. Demnach erlauben die neuen I&K Technologien die Verknüpfung aller Verkehrsmittel zu multimodalen Mobilitätsangeboten, die den Nutzer*innen bedarfsgerecht angeboten werden können, indessen Folge – so jedenfalls die Hoffnung – sie auf den privaten Pkw verzichten werden. Die hohen Erwartungen, die mit MaaS verbunden werden, stehen allerdings in keinem angemessenen Verhältnis zu den bisher noch wenigen Erfahrungen mit dem neuen Konzept (König et al. 2016), das zudem unterschiedlich definiert wird und im Ergebnis noch sehr unscharf bleibt (Utriainen/Pöllänen 2018). Indem das MaaS-Konzept von einem Nimbus zehrt, dessen Erfolg noch nicht nachgewiesen werden konnte, erinnert es an ein Marktprodukt, das massiv beworben wird, in der Erwartung sich am Markt zu behaupten (Giesecke et al. 2016). Dementsprechend wird MaaS vor allem aus betriebswirtschaftlicher Sicht betrachtet (Smith et al. 2018). MaaS wird als „Business-Ökosystem“ beschrieben, in dem die I&K Technologien dazu genutzt werden, um Geschäftsmodelle im Bereich neuer Mobilitätsdienstleistungen am Markt zu etablieren (Proff/Tojczik 2017). Aus dieser Perspektive bestehen die Herausforderungen für ein erfolgreiches MaaS im Setzen der richtigen Marktanreize, um ein ausgewogenes Verhältnis von Angebot und Nachfrage zu etablieren (Jittrapirom et al. 2017). Während die wissenschaftliche Debatte um das MaaS-Konzept aktuell von einem angebotsorientierten Planungsverständnis dominiert wird, das dem Prinzip ‚the market knows best‘ folgt, stellen wir dem ein integriertes Planungsverständnis gegenüber, dem die Überzeugung zugrunde liegt, dass sich Planung an politischen und gesellschaftlichen Zielen orientieren muss. Unsere These lautet, dass MaaS nur dann einen Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung leisten wird, wenn es an zuvor politisch definierten Zielen ausgerichtet wird und die Mobilitätsangebote gemeinsam mit regulativen Maßnahmen in ein Gesamtkonzept integriert werden. In diesem Sinne skizzieren wir eine MaaS-Governance, die eine erfolgreiche verkehrspolitische und -planerische Steuerung im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung ermöglicht. Dabei beziehen wir uns auf die Ergebnisse des vom BMBF geförderten Forschungsprojekts „Mobilitätsmanagement in Deutschland. Möglichkeiten und Grenzen verkehrspolitischer Gestaltung am Beispiel Mobilitätsmanagement“, wo wir Gütekriterien für die Umsetzung eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements entwickelt haben (Schwedes et al. 2017). Indem wir MaaS als Teil des Mobilitätsmanagements konzeptionieren, kann es von den dort gewonnenen Einsichten profitieren. Wir werden zeigen, dass das bisher technikgetriebene und durch ein ökonomisch verengtes Planungsverständnis geprägte MaaS im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik und -planung weiterentwickelt und im Rahmen einer auf wissenschaftlichen Gütekriterien fußenden Mobilitätsmanagements eingebunden sein muss, wenn das politisch angestrebte Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung erreicht werden soll.

Giesecke, R./ Surakka, T./ Hakonen, M. (2016): Conceptualising Mobility as a Service. In: Eleventh International Conference on Ecological Vehicles and Renewable Energies (EVER), 6-8 April 2016, Monte Carlo, Monaco.

Jittrapirom, P./ Caiati, V./ Feneri, A.-M./ Ebrahimigharehbaghi, S./ González, M. J. A./ Narayan, J. (2017): Mobility as a Service. A Critical Review of Definitions, Assessments of Schemes, and Key Challenges. In: UP 2 (2), S. 13–25. DOI: 10.17645/up.v2i2.931.

König, D./ Eckhardt, J./ Aapaoja, A./ Socjhor, J./ Karlsson, M. (2016): Deliverable 3: Business and operator models for MaaS. MAASiFIE project funded by CEDR.

Proff, H./ Fojcik, T. (Hg.) (2017): Innovative Produkte und Dienstleistungen in der Mobilität. Technische und betriebswirtschaftliche Aspekte. Wissenschaftsforum Mobilität. Wiesbaden. Schwedes, O./ Sternkopf, B./ Rammert, A. (2017): Mobilitätsmanagement in Deutschland. Möglichkeiten und Grenzen verkehrspolitischer Gestaltung am Beispiel Mobilitätsmanagement. https://www.ivp.tu-ber-lin.de/fileadmin/fg93/Forschung/Projekte/Mobilit%C3%A4tsmanagement/Endbericht_MobMan.pdf (20.07.2019).

Smith, G./ Sochor, J./ Karlsson, M. (2018): Mobility as a Service: Development scenarios and implications for public transport. In: Research in Transportation Economics. DOI: 10.1016/j.retrec.2018.04.001.

Utriainen, R./ Pöllänen, M. (2018): Review on mobility as a service in scientific publications. In: Research in Transportation Business & Management. DOI: 10.1016/j.rtbm.2018.10.005.

Autonomer ÖV in ländlichen Räumen – Transformative Innovation oder politische Imagination?

Dr. Jana Kühl

Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Geographisches Institut

Mit der Bundesförderung „automatisiertes und vernetztes Fahren auf digitalen Testfeldern in Deutschland“ wurden seit 2017 bundesweit Projekte auf den Weg gebracht, in denen autonome Busse im ÖPNV erprobt werden. Konkret geht es dabei um den verkehrlichen Einsatz von elektrisch angetriebenen Kleinbussen, die sich mithilfe von Sensor- und GPS-Techniken auf einer einprogrammierten Route automatisiert bewegen. Unter den Projekten findet sich die Erprobung eines nachfragegesteuerten autonom fahrenden Busses, kurz NAF-Bus. Dieser soll als ein vollflexibler, autonom fahrender Rufbus Fahrgäste on demand abholen und zu einem gewünschten Ziel befördern, während der Bus dabei Fahrtwünsche auf einer optimierten Route verfolgt. Mit einem solchen automatisierten nachfragegesteuerten Betrieb ließe sich ein ÖPNV auch in nachfrageschwachen Räumen sowie zu nachfrageschwachen Zeiten realisieren. So soll der NAF-Bus gerade in ländlichen Räumen ein flexibles und effizientes ÖPNV-Angebot ermöglichen. Der NAF-Bus ist Ausdruck einer politisch forcierten Suche nach technischen Innovationen, wie sie für die Realisierung einer Verkehrswende benötigt werden. Das Vorhaben NAF-Bus stößt bereits vor Beginn des Busbetriebs auf ein hohes politisches und mediales Interesse. In der Umsetzung des Betriebs autonomer Busse zeigen sich jedoch erhebliche Barrieren des technisch Machbaren und gesellschaftlich Gewollten. Der Beitrag möchte das Vorhaben „NAF-Bus“ aus einer techniksoziologischen Perspektive reflektieren und aufzeigen, inwiefern planerische Bemühungen um eine Verkehrswende auf Diskrepanzen stoßen, die aus der Überlagerung von Akteurs-Zuständigkeiten, (förder-)politischen Interessen, technischen Möglichkeiten und gesellschaftlichen Realitäten erwachsen. Dabei zeigt sich, wie politisch inszenierte Ideen und gelebte Mobilität auseinanderfallen. Der Beitrag beginnt mit einer kurzen Reflexion der Akteurs-Konstellationen, die zu dem Vorhaben NAF-Bus geführt haben. Hieran anschließend wird anhand von Experteninterviews aufgezeigt, wie VertreterInnen der planenden Gebietskörperschaften die neue Technik in ihrem Tätigkeitsfeld aufgreifen und welchen Mehrwert ein autonomer ÖPNV perspektivisch leisten soll. Dabei wird verdeutlicht, welche Hoffnungen und Utopien Akteure der räumlichen Planung an die technische Entwicklung autonomer Busse knüpfen und wie dabei autonome Busse im Diskurs einer Verkehrswende sowie zur Konstruktion raumbezogener Images instrumentalisiert werden. Den planerischen Absichten wird anschließend die Resonanz der Lokalbevölkerung auf die neue Technik gegenübergestellt. Anhand empirischer Untersuchungen soll gezeigt werden, welche Offenheit gegenüber dem NAF-Bus als neue Mobilitätslösung besteht und welche Potentiale sich mit autonomen Bussen ergeben, etablierte Mobilitätspraktiken zugunsten einer vermehrten ÖPNV-Nutzung zu verändern. Dabei zeigt sich, wie autonome Busse in als Mobilitätslösung inszeniert werden, während ein verkehrlicher Mehrwert und damit auch ein Mehrwert für potentielle NutzerInnen gegenwärtig schwer absehbar ist. Hierauf aufbauend versucht sich der Beitrag in Zusammenführung planerischer, politischer und gesellschaftlicher Perspektiven abschließend an einer Bewertung, welche transformativen Potentiale von dem Vorhaben NAF-Bus in Bestrebungen um eine veränderte Mobilität aus-gehen.

Neue Mobilitätsangebote: Gewährleisten sie gesellschaftliche Teilhabe für Einkommensarme?

Dipl. Pol. M.P.H. Stephan Daubitz

TU Berlin, Institut für Land- und Seeverkehr

Christoph Aberle

Das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderte Projekt *MobileInclusion* erforscht mobilitätsbezogene soziale Exklusion. Zum einen überprüft es auf Grundlage GIS-basierter Erhebung quantitative Zusammenhänge zwischen sozioökonomischen Faktoren der Exklusion und Merkmalen des Verkehrsangebots und der Raumstruktur. Zum anderen wird auf Grundlage qualitativer Interviews die subjektive Wahrnehmung potenzieller Ortsveränderungen sozial exkludierter Personen betrachtet. Den Untersuchungsgegenstand bilden die Stadträume Hamburg und Berlin. Mit der Vorstellung der GIS-basierten Untersuchung vierer Ridepooling-Angebote in Hamburg (vgl. Karte: bit.ly/dor_19) und den Berichten einkommensarmer Personen über ihre erfolgreiche bzw. gescheiterte Nutzung, soll die Frage diskutiert werden, inwieweit neue Mobilitätsangebote ein Potenzial für die soziale Teilhabe darstellen. Die drei Ridepooling-Angebote MOIA, CleverShuttle und mytaxi match erschließen in Hamburg eine Population, die eine geringere SGBII-Quote aufweist als der Durchschnitt. Auch die Quote erschlossener Personen im Rentenalter ist geringer als im Mittel. Die Ergebnisse spiegeln den Befund wider, dass die Verteilung sozioökonomischer Kennzahlen räumlich strukturell ungleich verteilt ist (Florida 2015, 2017; Nightingale 2012). Urbane Einkommensarmut ist dabei über Jahrzehnte hinweg ein stabiles Merkmal insbesondere peripherer Großwohnsiedlungen (Häußermann et.al. 2004). Für Ridepooling-Anbieter sind diese Gebiete anscheinend nicht hinreichend attraktiv, um ihre Angebote wirtschaftlich zu betreiben. Das vierte untersuchte Angebot loki sticht sowohl hinsichtlich der SGBII-Quote als auch der Altersquote hervor, die beide über dem Durchschnitt liegen. Zudem ist loki durch seine ÖPNV-Integration mit 1 EUR/Fahrt nutzbar, während die anderen Angebote 5 bis 12 EUR für eine 5-km-Fahrt kosten. Aus Sicht von Menschen in Armut schafft allein loki einen Nutzen, der mit einem geringen Einkommen erschwinglich ist. Im Osdorfer Born wurden Personen, die von Transferleistungen leben, zu dem Angebot befragt, um die GIS-basierte Analyse zu kontextualisieren. Alle Befragten kannten loki und fast alle hatten versucht, es zu nutzen. Jedoch nicht allen war eine Fahrt gelungen. So seien geplante Fahrten nicht möglich gewesen, da die Autos immer ausgebucht gewesen seien. In diesem Zusammenhang wurde der Missbrauch durch Jugendliche für Fahrten zur Schule und für Freizeitziele beklagt. Erfolgreiche Buchungen wurden wiederum zumeist positiv bewertet: Der Mobilitätsdienst lasse sich durchaus in den Mobilitätsalltag integrieren. So berichtete die regelmäßige Kundin einer Lebensmitteltafel, dass sie loki für Fahrten nach Hause nutze, um sich den Transport zu erleichtern. Die Mitnahme schwerer Lebensmitteltüten im Linienbus empfinde sie als stressig und anstrengend. Die kombinierte quantitative und qualitative Betrachtung der Ridepooling-Angebote zeigt: Neue Mobilität kann eine Chance für Einkommensarme sein. Mit einem ÖPNV-integrierten Preis und einem inklusiv gestalteten räumlichen Zuschnitt können neue Mobilitätsangebote gesellschaftliche Teilhabechancen eröffnen.

Florida, Richard (2015): *Inequality and Economic Segregation Are on the Rise in European Cities, Too*. CityLab (16.11.2015). Online verfügbar unter <https://www.citylab.com/life/2015/11/economic-segregation-and-inequality-in-europes-cities/415920/>, zuletzt geprüft am 31.01.2019.

Florida, Richard (2017): *The new urban crisis. How our cities are increasing inequality, deepening segregation, and failing the middle class - and what we can do about it*. New York, NY: Basic Books.

Häußermann, Hartmut; Kronauer, Martin; Siebel, Walter; Vogel, Berthold (Hg.) (2004): *An den Rändern der Städte. Armut und Ausgrenzung*. Orig.-Ausg., 1. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp (Edition Suhrkamp, 2252).

Nightingale, Carl H. (2012): *Segregation. A Global History of Divided Cities*. Chicago: University of Chicago Press (Historical studies of urban America). Online verfügbar unter: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&scope=site&db=nlebk&db=nlabk&AN=453338>

Einflussfaktoren von Verkehrsunfallrisiken

Inga Faller

TU Dortmund, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung

Die Zahl der tödlich Verunglückten auf deutschen Straßen ist über die letzten Jahrzehnte stetig gesunken, wobei die Zahlen seit 2010 stagnieren. Im Schnitt verunglücken durch Straßenverkehrs-unfälle noch immer täglich neun Menschen tödlich. Dies weicht allerdings weit ab von den erklärten Zielen des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2011), so dass die Verbesserung der Verkehrssicherheit weiterhin ein zentrales verkehrs- und raumplanerisches Thema bleibt. Im Jahr 2017 waren die meisten der zu Tode gekommenen mit 45,1% Nutzer eines Pkws. Dabei sind junge Erwachsene im Alter von 18-24 Jahren, gefolgt von den Senioren, bezogen auf eine Million Personen in ihrer Altersgruppe am stärksten gefährdet einen tödlichen Verkehrsunfall zu erleiden (Statistisches Bundesamt (Destatis) 2018). Im Allgemeinen werden große Städte als weniger sicher wahrgenommen. Dies wird durch Studien gestützt, die in Städten ein höheres Risiko für Verkehrsunfälle festgestellt haben als in ländlichen Gemeinden (z.B. Chen et al. 2009 für Australien; Neumann-Opitz et al. 2012, Klein und Löffler 2001 für Deutschland). Hierbei werden jedoch häufig aggregierte Unfalldaten verwendet, ohne zwischen schweren und leichten Verletzten zu unterscheiden. Das hohe Risiko in den Städten ergibt sich aber aus einer Vielzahl von leichten Verletzungen, während ländliche Gemeinden von höheren Risiken bei schweren Unfällen dominiert werden könnten, was bei nicht Berücksichtigung der Unfallschwere zu einem falschen Eindruck der Risikoverteilungen führen kann. Die in diesem Beitrag vorgestellten Analysen, die auf den Unfalldaten des Bundeslandes Niedersachsen der Jahre 2006 bis 2013 basieren, ermöglichen den Bezug auf die Wohnbevölkerung der Gemeinden und differenzieren nach Verletzungsschwere, Alter, Geschlecht, Gemeindegröße und Art der Verkehrsteilnahme. Im Gegensatz zu den meisten vorliegenden Analysen von Unfalldaten wird zum einen auf die Unterscheidung der Unfallschwere Rücksicht genommen und zum anderen werden die Unfälle den Wohnorten der Verunglückten zugeschrieben und nicht wie meist üblich den Unfallorten. Dadurch wird eine korrekte Untersuchung der Risiken der Wohnbevölkerung aber erst möglich gemacht. In der Regel können die Einflussfaktoren von Verkehrsunfallrisiken durch Risikoexposition, Umwelt sowie soziale und psychologische Faktoren beschrieben werden (Elvik et al. 2009). Unter Risikoexposition versteht man neben der Verkehrsmittelnutzung, die im Verkehr verbrachte Zeit sowie die zurückgelegten Distanzen. Ein weiterer Faktor der Risikoexposition ist die Fahrgeschwindigkeit, die sowohl für die Schwere der Verletzung als auch für das Unfallrisiko von besonderer Bedeutung ist. Zu den Umweltfaktoren zählen der Zustand des Straßennetzes, der Straßentyp, der räumliche Kontext (z.B. Dichte und Landnutzung), der zeitliche Kontext (z.B. Saison, Tageszeit, Wochentag) und der Verkehrskontext (z.B. Verkehrsdichte, Verkehrszusammensetzung, Verhalten und Fahrgeschwindigkeiten anderer Verkehrsteilnehmer). Zu den sozialen und psychologischen Faktoren gehören soziodemografische Merkmale, Risikoeinstellungen und Lebensstile. Die ermittelten wohnortbasierten Risikokennziffern werden genutzt um mit Hilfe von Strukturgleichungsmodellen festzustellen, inwieweit Faktoren wie Pendleraufkommen, Straßennetz und demographische Zusammensetzung der Bevölkerung des Wohnortes das Verkehrsunfallrisiko beeinflussen.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2011): Verkehrssicherheitsprogramm 2011. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Online verfügbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 20.01.2016.

Chen, H. Y.; Ivers, R. Q.; Martiniuk, A.L.C.; Boufous, S.; Senserrick, T.; Woodward, M. et al. (2009): Risk and type of crash among young drivers by rurality of residence: findings from the DRIVE Study. In: Accident Analysis and Prevention 41 (4), S. 676–682. DOI: 10.1016/j.aap.2009.03.005.

Elvik, R.; Høy, A.; Vaa, T.; Sørensen, M. (2009): The handbook of road safety measures. 2nd ed. Bingley: Emerald.

Klein, Ralf; Löffler, Günter (2001): Unfälle im Straßenverkehr. In: Alois Mayr, Sabine Tzschaschel, Günter Heinritz, Klaus Wolf, Christoph Becker, Jürgen Deiters und Hubert Job (Hg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Freizeit und Tourismus. Heidelberg: Spektrum Akademischer Verlag, S. 134–135.

Neumann-Opitz, Nicola; Bartz, Rita; Leipnitz, Christine (2012): Kinderunfallatlas. Regionale Verteilung von Kinderverkehrsunfällen in Deutschland. Hg. v. Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch Gladbach (Mensch und Sicherheit, Heft M 232).

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2018): Verkehr. Verkehrsunfälle 2017. Hg. v. Statistisches Bundesamt (Destatis). Wiesbaden (Fachserie 8 Reihe 7).

Lebensereignisse und Mobilitätsmeilensteine als Opportunitätsfenster für Veränderungen des Mobilitätsverhaltens

Dr. Johannes Mahne-Bieder

Ludwig-Maximilians-Universität München, Department für Geographie

Prof. Dr. Henrike Rau, Prof. Dr. Monika Popp

Die Erhöhung des Fahrradanteils am modal split ist spätestens seit der Diskussion um die Transformation der Mobilität in Richtung Nachhaltigkeit zu einem zentralen Ziel der Verkehrsentwicklung geworden. Ein großes Potenzial zur Steigerung des Fahrradanteils liegt in der Aktivierung von Nicht-Radfahrenden, deren Anteil in Deutschland bei beachtlichen 51% liegt (Nutzungshäufigkeit: „nie“ und „selten“), zumal lediglich 22% der deutschen Bevölkerung kein Fahrrad/Pedelec besitzen (infas et al. 2019). Die Barrieren, die zur Nicht-Nutzung des Fahrrads führen, umfassen ein breites Spektrum an Faktoren. Einige betreffen dabei einzelne Fahrten von sonst aktiven Radfahrern (z.B. Transport, Wetter), andere stellen absolute Barrieren dar (z.B. fehlende Fahrfähigkeit, Angst vor einem Unfall, zu große Anstrengung). Zu den häufig diskutierten Barrieren zählen die Distanz bzw. die Fahrtdauer sowie generelle Infrastrukturdefizite, sozio-demographische Faktoren, kulturelle und soziale Normen sowie Sicherheitsbedenken und wahrgenommene bzw. reelle Gefahren (z.B. Parkin et al. 2007; Goetzke et al. 2009; Pooley et al. 2011; de Sousa et al. 2014; Sun 2014; Manton et al. 2015; Sinus 2015). Barrieren bzw. deren individuelle Bewertung sind jedoch nicht zwingend statisch, sondern unterliegen zahlreichen Veränderungen über den Lebensverlauf hinweg. Die biographisch orientierte Mobilitätsforschung hat sich in der letzten Zeit der Frage gewidmet, warum und wann Verkehrsverhalten und speziell die Verkehrsmittelwahl geändert wird (z.B. Lanzendorf 2003, Beige et al. 2012; Chatterjee et al. 2013; Müggenburg et al. 2015; Rau et al. 2016; Scheiner et al. 2015, Sattlegger et al. 2016, Scheiner 2017). Dieser Ansatz hat deutlich gemacht, dass das Mobilitätsverhalten im Alltag zwar oft stark habitualisiert ist, jedoch im Zuge von biographischen Ereignissen aufgebrochen werden kann (e.g. Bamberg 1996, Axhausen et al. 2001). Gerade deshalb stellen sie eine besondere Chance für Interventionsmaßnahmen dar. Rau et al. (2016) differenzieren in diesem Zusammenhang zwischen Mobilitätsmeilensteinen wie dem Erwerb des Führerscheins oder einem Unfallereignis und Lebensereignissen wie der Geburt des ersten Kindes oder einem Umzug in eine andere Stadt. Beide können gute Ansatzpunkte sowohl für die Erklärung von Veränderungen im Mobilitätsverhalten als auch für die Identifizierung von Gelegenheitsfenstern für die Aktivierung von Nicht-Radfahrern liefern. Der Vortrag stellt die Ergebnisse einer quasi-longitudinalen, für Deutschland bevölkerungsrepräsentativen Onlineumfrage mit rund 2.500 befragten Nicht-Radfahrenden vor. Durch die Erfassung von Mobilitätsmeilensteinen und Lebensereignissen lassen sich Ereignisse im Leben der Probanden rekonstruieren, welche zu einer Veränderung des ansonsten stark habitualisierten Mobilitätsverhaltens geführt haben. Auf diese Weise können Längsschnittdaten zumindest teilweise substituiert werden. Der Fokus des Vortrags liegt auf der Identifikation vergangener Lebensereignisse und Mobilitätsmeilensteine und den damit verbundenen Veränderungen in der individuellen Fahrradnutzung der Probanden. Weiterführende Analysen zu den Rahmenbedingungen der Verhaltensänderung (Wohnlage, Geschlecht, Bewertung der Infrastruktur etc.) geben zusätzliche Hinweise, die bei der Förderung des Radverkehrs genutzt werden können.

Axhausen, K. W., Zimmermann, A., Schönfelder, S., Rindsfuser, G., Haupt, T. (2001): Observing the rhythms of daily life: A six-week travel diary. In: *Transportation*, 29 (2), 95-124.

Bamberg, S. (1996) Habitualisierte Pkw-Nutzung: Integration des Konstrukts "Habit" in die Theorie des geplanten Verhaltens. In: *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 26, 243-262.

Beige, S., Axhausen, K. W. (2012): *Interdependencies between turning points in life and long-term mobility decisions*. In: *Transportation*, 39, 857-872.

Chatterjee, K., Sherwin, H., Jain, J. (2013): *Triggers for changes in cycling: the role of life events and modifications to the external environment*. In: *Journal of Transport Geography*, 30, 183-193.

De Sousa, A. A., Sanches, S. P., Ferreira, M. A. G. (2014): *Perception of barriers for the use of bicycles*. *Procedia – Social and Behavioral Sciences* 160, 304-313.

Goetzke, F., Rave, T. (2009): *Bicycle Use in Germany: Explaining Differences between Municipalities with Social Network Effects*. In: *Urban Studies* 48(2), 427-437.

Infas, DLR (Hg.) (2019): *Mobilität in Deutschland 2017*. Bonn und Berlin.

Lanzendorf, M. (2003): *Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour*. 10th International Conference on Travel Behaviour Research (IATBR), Lucerne, 10-15th August.

Manton, R., Rau, H., Fahy, F., Sheahan, J., Clifford, E. (2015): *Using mental mapping to unpack perceived cycling risk*. In: *Accident Analysis & Prevention*, 88, 138-149.

Müggenburg, H., Busch-Geertsema, A., Lanzendorf, M. (2015): *Mobility biographies: A review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research*. In: *Journal of Transport Geography* 46, 151-163.

Parkin, J., Ryley, T. J., Jones, T. J. (2007): *Barriers to cycling: an exploration of quantitative analyses*. http://ubir.bolton.ac.uk/39/1/ce_chapters-1.pdf (02.01.2017).

Pooley, C., Tight, M., Jones, T., Horton, D., Scheldeman, G., Jopson, A., Mullen, C., Chisholm, A., Strano, E., Constantine, S. (2011): *Understanding walking and cycling. Summary of key findings and recommendations*. Lancaster: Lancaster University.

Rau, H., Manton, R. (2016): *Life Events and Mobility Milestones: Advances in mobility biography theory and research*. In: *Journal of Transport Geography*, 52, 51-60.

Sattlegger, L., Rau, H. (2016): *Carlessness in a car-centric world: A reconstructive approach to qualitative mobility biographies research*. In: *Journal of Transport Geography*, 53, 22-31.

Scheiner, J., Holz-Rau, C. (Hrsg.) (2015): *Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation*. Wiesbaden.

Scheiner, J. (2017): *Mobility Biographies and Mobility Socialisation—New Approaches to an Old Research Field*. In: Zhang, J. (Hrsg.): *Life-Oriented Behavioral Research for Urban Policy Heidelberg*, 385-401.

Sinus Markt- und Sozialforschung (Sinus) (Hrsg.) (2015): *Fahrrad-Monitor Deutschland 2015. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung*. http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/fahrrad-monitor-deutschland-2015.pdf?__blob=publicationFile (21.01.2017).

Sun, Q. (2014): *Barriers and Facilitators to Cycling in European Cities. A Comparative Case Study of Cycling in London and Amsterdam*. *Masterarbeit im binationalen Studiengang Planet Europe: Nijmegen und Cardiff*. https://www.planet-europe.eu/fileadmin/files/Masters_theses_cohort_1/Qi_Sun_PE_MAThe_2014.pdf (09.01.2017).

Reorganisation betrieblicher Mobilität: Neue Instrumente zur Abkehr vom Pkw in der Arbeitswelt

Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe

ILS-Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Dr. Sören Groth, M.Sc. Antonia Stratmann

Die Reorganisation betrieblicher Mobilität stellt eine besondere Herausforderung dar, da Berufs- und Dienstverkehre in den letzten Jahren zum einen stetig angestiegen sind und zum anderen der Pkw überdurchschnittlich häufig bei diesen Wegezwecken genutzt wird. Die vom BMU und BMVI geförderte Initiative mobil gewinnt (www.mobil-gewinnt.de, Laufzeit: 2017-2021) wurde in diesem Zusammenhang ins Leben gerufen, um den Wirtschaftssektor für den Klimaschutz zu aktivieren und Unternehmen an eine umwelt-, ressourcenschonende und emissionsarme Mobilität heranzuführen. Mobil gewinnt unterstützt private und öffentliche Betriebe, die sich für nachhaltige Mobilität interessieren und engagieren wollen. Mit dem Ziel einen Beitrag zu den zu erreichenden Klimaschutzziele und der Einhaltung der Grenzwerte in den Luftreinhalteplänen zu leisten werden im Rahmen der Initiative neue Maßnahmen und Instrumente erprobt und durch das ILS evaluiert:

- Eine bundesweite (kostenlose) Erstberatung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement in 300 Betrieben (bereits abgeschlossen)
- Ein Wettbewerb zur Prämierung und Förderung von innovativen Mobilitätskonzepten Hierbei konnten öffentliche und private Unternehmen ihre Ideen für eine bessere betriebliche Mobilität einreichen. (bereits abgeschlossen)
- Die Förderrichtlinie „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ des BMVI vom 2. Mai 2018 bietet zunächst für ihre Konzepte ausgezeichneten Betrieben nun die Möglichkeit, mit einer finanziellen Förderung des Bundesverkehrsministeriums weiter begleitet und unterstützt zu werden. (Ein neuer Förderaufruf läuft aktuell)

Der Beitrag präsentiert die Ergebnisse einer (ex-ante) Wirkungsanalyse unterschiedlicher Mobilitätsmanagementaktivitäten in 54 Unternehmen, die im Zuge der Auswahl geeigneter Wettbewerbsbeiträge avisiert und im Rahmen des „Aktionsprogramms Klimaschutz 2020“ gefördert werden. Die verschiedenen Betriebe/Institutionen planen dabei ein weites und durchaus heterogenes Spektrum an Maßnahmen, die sich den Schnittstellen zu vier übergeordneten Trendthemen subsumieren lassen:

- „Multioptionalität und Vernetzung“
- „Alternative Verkehrsmittel aus dem Umweltverbund“
- „Teilen und bessere Auslastung“ sowie
- „Neue Antriebe“

Im Rahmen der (ex-ante) Wirkungsanalyse wird in dem Vortrag der Frage nachgegangen, inwieweit die Anwendung von spezifischen Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements verkehrlich und ökologisch wirksam ist. Da-

bei erfolgt die Beantwortung der Frage in zwei Schritten: zunächst wird eine Typologie von sechs betrieblichen Mobilitätsprofilen entwickelt, indem die Betriebe im Hinblick auf betriebliche und mobilitätsbezogene Eckdaten (Betriebsgröße, Lage, Erreichbarkeiten, Modal Splits usw.) einem Clusteranalyseverfahren unterzogen wurden. In einem zweiten Schritt werden mittels eines Szenariodesigns verkehrliche und klimawirksame Effekte der avisierten Mobilitätsmanagementmaßnahmen modelliert. Die Studie leistet zusammenfassend einen wichtigen Beitrag, Transformationsprozesse auf Ebene der betrieblichen Mobilität ausdifferenziert nach verschiedenen Betriebstypen sichtbar zu machen. Inwiefern die CO₂-Reduktionspotenziale mittels der geplanten Maßnahmen tatsächlich erreicht werden können, wird im Wesentlichen von der Qualität der Umsetzung im Zeitraum von 2019 bis 2021 im jeweiligen Betrieb abhängen. Diese aktuell laufende Umsetzungsphase wird ebenfalls durch das ILS begleitet. Erste Erkenntnisse auch dazu liegen bis Februar vor.

Analysing the effect of constraints and partner interaction on individual's work trip mode choice in Germany

Dr. Bhuvanachithra Chidambaram

TU Dortmund University, Faculty of Spatial Planning

In gender studies on travel and time-use analysis, it has been widely argued that men and women exhibit different commute behaviour. Men's travel behaviour is characterized by high car access and long commutes with few daily trips, whereas women rely somewhat more often on public transport and take shorter but more frequent and diverse daily trips. Women's limited access to a car has been recognised as a transport-related disadvantage in social studies, which contributes to their low economic and social power compared to men. At the same time, recent studies make competing claims that changes in workforce participation, household roles and composition have reduced gender differences, in that women's travel patterns more closely resemble those of men. However, it is still unclear in the literature which factors contribute to gender differences in work trip mode choice. By considering different modes of transport (motorised private car, public transport and active transport), the present study aims to analyse the work trip mode choice of men and women. By adopting the theoretical constructs of time-geography perspective (Hägerstrand 1970), the current study aims to expand its scope of research to include time-space constraints. Besides analysing individual time-space-role constraints, the effect of partner interaction (i.e. partner's time-space-role constraints) on mode choice will be additionally explored. The key questions are how do men and women differ in their work trip mode choice and how do the gender roles and time-space constraints of the respondent's and his/her partner shape work trip mode choice decisions. The work trip mode choice is modelled using fractional multinomial logit model. The model uses the data from the German Time Use Survey 2012, which contains information about the activity patterns of all persons from 5000 households for three selected random days (two weekdays and one weekend day). The explanatory variables are categorised in three groups: i) gender roles and responsibilities; ii) time-space and role constraints (coupling, authority and capability constraints) and iii) partner interaction. The findings can advance the travel and time-use research by including partner interaction into the work-trip mode choice model.

Hägerstrand, Torsten. 1970. "What about People in Regional Science?" Papers in Regional Science 24 (1). Wiley Online Library: p.7–24.

The impact of urban form, migration background and social network dispersion on air travel

Dr. Giulio Mattioli

TU Dortmund University, Faculty of Spatial Planning

Prof. Dr. Joachim Scheiner

The relationship between urban form and long distance travel is the subject of debate in the transport, urban and environmental sciences. While carbon emissions for daily mobility are lower in high-density urban areas, the opposite is true for emissions from long-distance travel, particularly if air and international travel are taken into account. While the evidence on this is robust, the theoretical explanations for this relationship remain unclear and contested. In this study, we test some of these hypotheses, namely: i) that residents of high-density urban areas fly more frequently because of better access to airports; ii) that the relationship is due to greater geographical dispersion of urbanites' personal social networks, which creates the need for them to fly to visit family and friends. We test the third, and related, hypothesis, that iii) higher levels of air travel in dense cities are due to an overrepresentation of people with migration background in these areas. We analyse data from the 2011-2013 waves of the British UKHLS survey, which provides information on annual air travel frequency to different world regions, uniquely detailed variables on personal social networks and migration background generation, and enough information to derive rough estimates of the respondents CO2 emissions from air travel. The survey also includes small area geographic identifiers, allowing us to link detailed spatial information such as density, accessibility to airports, and level of car dependence of the local area. We estimate regression models for air travel frequency and related emissions, including socio-economic, spatial predictors, to which we add variables related to migration background and social network. Among other findings, we find support for the hypothesis that (first generation) migration background and social network dispersion partly explain greater air travel in high-density urban areas, and particularly in Greater London. We conclude by arguing that sustainable transport research should pay more attention to the role played by social network geography in generating the need for travel (and associated emissions).

Brain Train? Changing rail accessibility of German regions and its effects on urban development

M. Sc. Fabian Wenner

Technische Universität München, Lehrstuhl Raumentwicklung

Prof. Dr. Alain Thierstein

Transport infrastructure facilitates access to people, knowledge, and markets, thus increasing the opportunities for interaction for places and regions, stimulating their urban and economic development. After decades of dwindling importance and scientific interest, rail as a transport mode has again received increased attention recently due to growing ecological concerns as well as economic and technological developments. The ongoing shift towards a knowledge-based economy increases the importance of both agglomeration of economic activity in nodes, as well as the personal and immaterial flows between them. The rail network presents a low-emission city-centre oriented transport alternative matching these demands and hence produces certain locational advantages for knowledge-based firms and households. Particularly in Asia and Europe, the implementation of High Speed Rail (HSR) for speeds of more than 250 km/h has furthermore altered rail accessibility of places and regions tremendously. HSR represents the first major modification to European rail networks after a long phase of stagnation. In a number of European countries, there have been hopes that HSR could be used as a tool for regional policy, not only to increase overall economic productivity, but to influence the distribution of economic activity within their territories, especially to direct activity away from the urban centres and support lagging regions. This could also represent a wider economic benefit of HSR, improving the sometimes meagre cost-benefit-ratios. However, the assessment of this influence in academic literature is quite pessimistic so far: As it is mostly concentrated on major urban centres, it risks to reinforce their dominance and to disadvantage not only unconnected areas, but also weaker and smaller connected ones. Despite several case studies in a number of European countries and a flood of recent papers on the topic in the case of China, which meanwhile has the longest HSR network in the world, there has been no real overall assessment of this mechanism in the case of Germany. This is despite the fact that more than 1,000 km of HSR infrastructure has been opened since 1991, with several further lines currently under construction or planned. The identification of clear effects however is hampered by the complexity of the situation, with multiple interacting influences, and the particular dispersed urban structure of Germany. In this paper, we present the results of an ongoing PhD research that is in its final phase. We first present a gravitational rail accessibility analysis for regions in Germany in five phases between 1990, before the opening of the first HSR line, and 2030, assuming all currently planned construction projects will be finished, using novel online data-gathering techniques. We can show differentiated accessibility changes not limited to HSR development that transcend the classical urban-peripheral dichotomy. In some cases, accessibility losses have occurred. Based on this dataset, we analyse the effects of the accessibility changes on local urban and economic development using further quantitative and qualitative data, such as satellite imagery and interviews. Finally, we derive recommendations for urban planning to take advantage of HSR-induced rail accessibility increases.

Perceptions of China's Belt and Road Initiative – A comparative discourse analysis of Newspaper Outlets

Dr. Franziska Sielker

TU Dortmund, Faculty of Spatial Planning, Chair of International Planning Studies

*Sina Samadi, Katrin Gliemann, Elisabeth Kaufmann, Genet Allem, Santhiya Vanajanathan,
Robert Barbarino*

In 2013 the Chinese president Xi Jinping launched its flagship Belt and Road Initiative (BRI), also known as the new silk road. The BRI is an infrastructure investment programme into roads, ports, and other infrastructure such as power stations through 70 states. Since its initiation, the BRI has been accelerating and influencing spatial development in Asia, the Middle East, Africa and increasingly in Europe, receiving more and more attention by politicians, media and the public. The BRI as a global strategy to develop infrastructure corridors through direct Chinese investments is received with scepticism over China's growing influence and ultimate goals. Such scepticism is easy to trace in the media of various affiliation throughout the world publishing articles under catchy or evocative titles such as "China pledges open Belt and Road but west is split on project: Beijing chips away at wariness over flagship infrastructure initiative" by the Financial Times. Meanwhile, the BRI investments are considered an opportunity for economic growth and welcomed by a number of stakeholders and states. The UK, for example, aims to position London as the premiere global centre for funding and facilitating BRI projects, perceiving the BRI as an enormous commercial opportunity (Government UK 2017). What is clear however is that the BRI raises concerns and hopes at the same time. This growing media representation, and the different perceptions towards the BRI gave impetus to a structured analysis of these developments. This article presents the results of a discourse analysis of articles on the BRI published in about 15 major news outlets from January 2019 to June 2019 from 9 countries in Europe, Asia, the Middle East and Africa (Germany, Spain, Austria, Switzerland, Great Britain, USA, Sri Lanka, India, Iran, Turkey, Pakistan and Ethiopia). These articles were studied with the application of discourse analysis against background information and the following key questions: How frequently do newspaper outlets report on the BRI, and what is their attitude? What is the scope of reporting? How is the BRI presented and discussed? Are there negative or positive connotations to be detected? Is the political and economic positioning of different news outlets playing a role in their rhetoric in reporting? How different is the representation of BRI among different countries and regions, with different economic power, political structure and freedom of press? The research methodology follows an inductive approach where codes were developed based on an initial screening of articles. Newspaper outlets were, where possible analysed and read in the original language (e.g. English, Spanish, German, Persian, ...) to fully grasp differences in cultural representation. This article is based on an ongoing project, whose results are expected in September 2019. This article is based on a miniproject by Dr. Franziska Sielker, Sina Samadi, Dr. Katrin Gliemann, Elisabeth Kaufmann, Santhiya Vanajanathan, Dr. Genet Alem and Robert Barbarino, all from the chair of International Planning Studies.

Financial Times (2019): China pledges open Belt and Road but west is split on project - Beijing chips away at wariness over flagship infrastructure initiative, article by Peel, Michael and Hornby, Lucy on April 26th 2019, online available on <https://www.ft.com/stream/017a36cd-82e2-4f8d-ac0f-a8c7a3eb97d7> (23rd August 2019)

UK Government (2017): Why China's Belt and Road offers the UK huge opportunities. Opinion editorial by Baroness Fairhead CBE published in CAPX on 10 May 2018, online available on <https://www.gov.uk/government/speeches/why-chinas-belt-and-road-offers-the-uk-huge-opportunities>

Gender & Mobilität: Analysen zur Alltagsmobilität und Nutzung digitaler Mobilitätsdienste

Dr. Claudia Nobis

DLR, Institut für Verkehrsforschung

Das Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen ist Gegenstand zahlreicher Studien. Der Forschungsstand kann vereinfacht wie folgt zusammengefasst werden: In jungen Jahren bestehen kaum geschlechtsspezifische Unterschiede. Erst mit zunehmendem Alter weisen die klassischen Mobilitätskenngrößen wie zum Beispiel die Tagesstrecke oder der Modal Split des Verkehrsaufkommens deutlich variierende Werte in Abhängigkeit des Geschlechts auf. Grund hierfür sind die unterschiedlichen Lebensumstände, die vor allem im Alter der potenziellen Familienphase zunehmen. Die Geburt eines Kindes hat zumeist stärkere Auswirkungen auf die Berufstätigkeit von Frauen als von Männern. Während die überwiegende Mehrheit der Männer aus Mehrpersonenhaushalten mit Kindern voll erwerbstätig ist, variiert der Status bei Frauen zwischen Vollzeit-, Teilzeitarbeit und Hausfrau. Werden die variierenden Lebensumstände berücksichtigt und jeweils nur Frauen und Männer gleichen Haushaltstyps und Beschäftigungsstatus verglichen, fallen die geschlechtsspezifischen Unterschiede des Mobilitätsverhaltens oft geringer aus oder sind nicht mehr existent.

Im höheren Alter passen sich die Lebensumstände von Frauen und Männern wieder an. Dennoch weist das Mobilitätsverhalten älterer Menschen aktuell deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede auf. Diese sind im Wesentlichen auf den unterschiedlichen Zugang zum Pkw zurückzuführen. Hat sich bei älteren Männern die Lücke der Pkw-Verfügbarkeit gegenüber jungen Männern geschlossen, besteht sie bei älteren Frauen nach wie vor fort.

Mit der Digitalisierung von Verkehrsangeboten kommt eine neue Dimension bei der Betrachtung geschlechtsspezifischer Verhaltensunterschiede ins Spiel. Die Dienste als solche sind ‚geschlechtsneutral‘. Dennoch werden sie unterschiedlich von Männern und Frauen in den Lebensalltag integriert. Vor allem hochmobile und junge Personen zählen aktuell zu den Nutzenden der Dienste. Ältere Menschen, insbesondere aber ältere Frauen, sind von diesen Angeboten weitgehend ausgeschlossen. Im Rahmen des Beitrags werden die potenziellen Auswirkungen digitaler Dienste im Kontext der sich grundsätzlich im Wandel befindenden Geschlechterrollen diskutiert. Empirische Basis des Beitrags sind die Daten der Studie Mobilität in Deutschland sowie einer Erhebung von 1.500 Nutzern und Nicht-Nutzern digitaler Mobilitätsdienste, die im Rahmen eines vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten Projekts im Jahr 2017 durchgeführt wurde.

Pendeldistanzen in Paarhaushalten – die Bedeutung von ökonomischen Einflüssen, sozialen Rollen und Präferenzen

Dr. Bhuvanachithra Chidambaram & Prof. Dr. Joachim Scheiner

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

In der Forschung zu genderbezogenen Mobilitätsthemen gewinnen Doppelverdienerhaushalte mit der zunehmenden Erwerbstätigkeit von Frauen an Bedeutung. In diesen Paarhaushalten spielen Interaktionen zwischen den Partnern eine wichtige Rolle in der Wohnstandortwahl, im Pendeln und der weiteren Mobilität. Studien zu Geschlechterunterschieden im Pendeln finden immer wieder, dass Frauen kürzere Pendeldistanzen haben als Männer. Dies wird vor allem auf ihre Rolle als "Zweitverdienerinnen" mit geringerem Einkommen und ihre anhaltende Verantwortung für Haushalts- und Familienarbeit zurückgeführt. Allerdings berichtet auch eine große Zahl an Studien, dass der genannte 'Gender Gap' im Pendeln in den vergangenen Jahrzehnten deutlich geringer geworden ist.

Trotz der reichen Forschung bestehen bezüglich der Faktoren, die zu den Geschlechterunterschieden im Pendeln beitragen, noch viele offene Fragen. Der Beitrag untersucht anhand von Regressionsanalysen mit den Daten der deutschen Zeitverwendungserhebung eine Vielfalt von Faktoren, die potenziell zu dem Gender Gap in der Pendeldistanz in Paarhaushalten beitragen: die ökonomische Macht beider Personen eines Paares, die jeweilige Verantwortung für Haushalts- und Familienarbeit, die Interaktionen der Mobilität zwischen den beiden Personen in der Partnerschaft, und die subjektiven Präferenzen für eine bestimmte Form der geschlechtsbezogenen Arbeitsteilung.

Die Ergebnisse bestätigen zunächst die längeren Pendeldistanzen der männlichen Partner. Sie zeigen darüber hinaus, dass (a) die ökonomische Vormachtstellung der Männer den Gender Gap verstärkt, (b) die Beiträge von Männern zu unbezahlter (Haushalts- und Familien-) Arbeit den Gender Gap reduziert und (c) eine starke Pkw-Nutzung der Frauen den Gender Gap reduziert.

Geographien des Vater-seins nach Trennung: Kopräsenz, Abwesenheiten und Mobilität

Dr. Dipl. Geogr. Michaela Schier

Universität Innsbruck, Institut für Geographie

In mehr als Dreiviertel aller Fälle leben Kinder nach einer Trennung in Deutschland – entsprechend einer meist vor der Trennung gelebten geschlechertypischen Arbeitsteilung und Idee von Elternschaft – mehr Zeit im mütterlichen Wohnhaushalt, auch wenn sie zeitweise ihren Alltag ebenso mit ihren Vätern verbringen (Walper 2018). Residenzielle Multilokalität wirkt als typisch raum-zeitlich strukturierter und strukturierender Rahmen der familialen Lebensführung nach Trennung. Vater-Kind-Beziehungen und väterliche Aufgaben werden im Wechsel von periodischem Zusammenwohnen und Getrennt-leben und somit zweitweise aus der Ferne gestaltet. Der Beitrag widmet sich auf der Basis einer ethnographischen Studie zum „Multilokalen Familienleben nach Trennung“ den raum-zeitlichen Praktiken des Vater-seins in multilokalen Wohnsituationen und ihren Konsequenzen für Aktivitätsmuster (Schier 2019).

Schier, M. (2019): Fatherhood Post-Separation: Practicing Fathering from a Distance and in Brief Copresent Phases. In: Halatcheva-Trapp, M./Montanari, G./Schlinzig, T. (Eds.): Family and Space. London, S. 170-180

Walper, S. (2018): Elterliche Sorge und Wohn- bzw. Betreuungsarrangements. In: Geisler, E./Köppen, K./Kreyenfeld, M./Trappe, H./Pollmann-Schult, M. (2018): Familien nach Trennung und Scheidung in Deutschland. Berlin, S. 16-17

Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Entwicklungen, Herausforderungen, Perspektiven

Assoz. Prof. PD Dipl.-Ing. Dr. Juliane Stark

Universität für Bodenkultur Wien, Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur, Institut für Verkehrswesen, Peter

Herbert Neuhauser

Vor dem Hintergrund der laufenden Debatte um die Verkehrs- bzw. Mobilitätswende gilt es auch den Blick auf die jüngsten Verkehrsteilnehmer/innen zu richten. Ihre Bedeutsamkeit für die Verkehrsplanung und Mobilitätsforschung ergibt sich nicht zuletzt aufgrund einiger beobachtbarer ungünstiger Tendenzen, die für eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs- und Mobilitätssystems relevant sind. So zeigen zum Beispiel Untersuchungen zur Verkehrsmittelwahl, dass das „Elterntaxi“ in Österreich stark an Bedeutung gewonnen hat während aktive Mobilitätsformen einen Rückgang erfahren haben: Obwohl junge Verkehrsteilnehmer/innen verglichen mit der Gesamtbevölkerung immer noch überwiegend mit dem Umweltverbund unterwegs sind, sank der Anteil des Zu Fuß Gehens österreichischer Schülerinnen und Schüler zwischen 1995 und 2013/2014 von 35% auf 25% der Wege, während der MIV-Anteil am Modal Split von 17% auf 25% anstieg (Tomschy et al., 2016). Der Anteil an Schulwegen, die von 6-14-Jährigen mit dem Rad zurückgelegt werden, sank von 15% auf 9% (Tomschy et al., 2017). Gleichzeitig erfüllt ein Großteil der Kinder und Jugendlichen die Bewegungsempfehlungen der WHO nicht (WHO, 2018; Maier, 2017). Auch wenn in den letzten Jahren Kindern und Jugendlichen in der Mobilitätsforschung eine höhere Bedeutung zukam, ist immer noch zu wenig zu ihren Mobilitätsbedürfnissen, mobilitätsbezogenen Einstellungen und ihrem Mobilitätsverhalten sowie dessen Beeinflussbarkeit bekannt. Stehen Kinder und Jugendliche im Fokus der Verkehrsplanung und Mobilitätsforschung, so ergeben sich aufgrund der Spezifika dieser Zielgruppe zahlreiche Herausforderungen. Zu berücksichtigen ist unter anderem, dass Kinder und Jugendliche in sich eine sehr heterogene Gruppe sind. Allein aufgrund ihrer Alters sind sie in ihrer Freiheit bezüglich mobilitätsbezogenen Entscheidungen eingeschränkt. Das beobachtbare Verkehrsverhalten ist damit oftmals ein Abbild komplexer Haushaltsentscheidungen. Neben dem Mobilitätsverhalten und den mobilitätsbezogenen Einstellungen wichtiger Bezugspersonen, stellt die bebauten Umwelt einen entscheidenden Faktor dar. Die Möglichkeit, im Wohnumfeld aktiv, selbstständig unterwegs zu sein und sich aufzuhalten, hängt dabei insbesondere von der Verkehrsinfrastruktur und den sich ergebenden Verkehrsbedingungen ab. Entsprechend der Vielfalt struktureller und individueller Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten ergibt sich eine Vielzahl an Ansatzpunkten, um nachhaltige Kinder- und Jugendmobilität zu fördern. Ein vordringlicher Ansatzpunkt besteht darin, den öffentlichen Raum stets auch unter dem Leitgedanken der Kinderfreundlichkeit zu gestalten. Dies kann so verstanden werden, dass Kinder „weitgehend unabhängig von individuellen Bedingungen [selbstständig mobil sein können und] den öffentlichen Raum aktiv im Sinne ihrer Interessen und Bedürfnisse (...) nutzen und dabei objektiv wie subjektiv ein hohes Maß an Sicherheit (...) erleben [können]“ (Schäfer, 2017, 9). Dies erfordert die Bedachtnahme darauf, dass die Verkehrskompetenzen von Heranwachsenden noch nicht (vollständig) entwickelt sind (Schützhofer et al., 2018). Der Leitgedanke einer kinderfreundlichen Mobilität wurde in der von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr herausgegebenen gleichnamigen Richtlinie (RVS 03.04.13) aufgegriffen. Diese fasst Ansprüche von Kindern zusammen und gibt unter anderem Maßnahmenempfehlungen für eine kindergerechte bauliche Gestaltung des Straßenraums (FSV, 2015). Sie kann als Ausgangspunkt für die Entwicklung von Indikatoren verwendet werden, die es zulassen die Qualität des öffentlichen Raums hinsichtlich kinderfreundlicher Mobilität zu bewerten.

Maier, G., Teutsch, F., & Felder-Puig, R. (2017). HBSC Factsheet 01 - Das Bewegungsverhalten österreichischer Schülerinnen und Schüler: HBSC Ergebnisse 2014.

Schäfer, K. H. (2017). Chancen einer kinderfreundlichen Stadt- und Verkehrsplanung. In: Bracher, T.; Dziekan, K. ; Gies, J. ; Huber, F. ; Kiepe, F. ; Reutter, U. ; Saary, K. ; Schwedes, O. (Hrsg.): HKV - Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität, ISBN 978-3-87907-400-6. 78. Ergänzungs-Lieferung 6/2017, 1-22.

Schützhofer, B., Rauch, J., & Stark, J. (2018). The development of traffic competences – do children need special infrastructure to be safe in traffic? *Transactions on Transport Sciences*, 9(2), 1-15. doi:10.5507/tots.2018.011.

Tomschy, R., Herry, M., Sammer, G., Klementsitz, R., Riegler, S., Follmer, R., Gruschwitz, D., Josef, F., Gensasz, S., Kirnbauer, R. & Spiegel, T. (2016). Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätshebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Wien: im Auftrag von: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur AG, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Amt der Steiermärkischen Landesregierung und Amt der Tiroler Landesregierung.

Tomschy, R., Steinacher, I. & Matiasek, F. (2017). Österreich unterwegs ... mit dem Fahrrad. Radverkehrsergebnisse der Mobilitätshebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ des bmvit. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung II/INFRA 4: Gesamtverkehr; Datenbasis: bmvit „Österreich unterwegs 2013/2014“.

WHO (2018). *Global action plan on physical activity 2018–2030: more active people for a healthier world* (ISBN 978-92-4-151418-7).

Transport Innovation Gender Observatory – die europaweite Plattform zu Gender und Mobilität Ein Werkstattbericht

Bauass. Dipl.-Ing. Juliane Krause

plan & rat, Büro für kommunale Planung und Beratung

Frauen sind im Verkehrssektor aufgrund des ungleichen Zugangs zu Ressourcen, Bildung, Arbeitsmöglichkeiten und etablierten soziokulturellen Normen nach wie vor mit höheren Risiken und Belastungen konfrontiert als Männer. Dies betrifft im Transportsektor besonders die Bereiche Mobilität, Ausbildung und Beschäftigungsmöglichkeiten, Methoden und Instrumente zum Datenmanagement und der Beteiligungskultur sowie den Wissenstransfer.

Hier setzt das Projekt Transport Innovation Gender Observatory - die europaweite Plattform zu Gender und Mobilität (TInnGO) an. TInnGO ist ein 3-jähriges Forschungsprojekt, das im Rahmen des HORIZON 2020-Programms der EU gefördert wird. Die paneuropäische Informations- und Wissensplattform für geschlechtsspezifische intelligente Verkehrsinnovation soll den Knotenpunkt (Hub) für die Datenerhebung, -analyse und -verbreitung von Gender-Mainstreaming-Instrumenten und Open Innovation bilden. Dazu wird das vorhandene Wissen aus zehn verschiedenen Ländern der EU gesammelt und aufbereitet, mit dem Ziel, dass bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen die Strategie der geschlechter- und diversitätssensiblen Mobilität (smart mobility) berücksichtigt wird.

Dabei werden qualitative, quantitative und Design-Forschungsmethoden eingesetzt, die praktisches Wissen, konkrete Maßnahmen und bewährte Verfahren kombinieren, um geschlechter- und diversitätssensible intelligente Mobilitätsangebote und Lösungen durch zugehörige Ideenfabriken (TInnGIdLabs) zu entwickeln.

Neben den verschiedenen thematischen Arbeitspaketen (WPs) werden in den 10 nationalen Hubs unterschiedliche Fragestellungen von der Ausbildung und Beschäftigung, über Mobilitätsdienstleistungen, Forschungsmethoden bis hin zu gendersensiblen Beteiligungsverfahren bearbeitet.

Der Schwerpunkt des German Hub (Federführung TU Ilmenau, Kooperation durch plan&rat) liegt auf der Bereitstellung von Hinweisen zur geschlechts- und diversitätsspezifischen Auswertung von Mobilitätsdaten, genderspezifischen Beteiligungsverfahren und der Stärkung der Beteiligungskultur. Dazu werden im Jahr 2020 mit unterschiedlichen Partnern aus dem Transportbereich (z. B. Verkehrsunternehmen, Regionalverbände) Mobilitätslabore durchgeführt, die an konkrete Fragestellungen/aktuelle Planungen vor Ort anknüpfen, gemeinsam werden Lösungen entwickelt und erprobt.

Hierzu werden in dem Beitrag erste Überlegungen vorgestellt (Werkstattbericht).

Gender und Mobilität – Gedanken über die gegenwärtige Forschung (Kurz-Statement)

Prof. Dr. Joachim Scheiner

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

Der Beitrag ist ein kurzer, pointierter Kommentar zu den dominierenden Schwerpunkten in der Forschung zum Themenkomplex Mobilität und Gender. Er benennt Schwerpunkte und Interpretationsmuster, zeigt Widersprüche bzw. Ambiguitäten auf und benennt blinde Flecken, insbesondere das Ausklammern von geschlechterbezogenen Präferenzen in Theorie, Analyse und Interpretation, das Ausklammern zentraler Phänomene des sozialen Wandels und die Verengung des Fokus auf ökonomische Fragen (Arbeitsmarkt, Einkommen) und damit eine gravierende Schiefelage in Bezug auf die Relevanz, die Balance und das Zusammenwirken unterschiedlicher Lebensbereiche.

Städte und Regionen von der Landschaft her entwickeln: grüne Infrastruktur, Ökosystemleistungen und naturbasierte Lösungen als neue Planungskonzepte

Prof. Christian Albert & Prof. Dr. Rieke Hansen

Ruhr-Universität Bochum, Institute of Geography, Hochschule Geisenheim University, Institut für Freiraumentwicklung

Die Konzepte der Grünen Infrastruktur, Ökosystemleistungen und naturbasierte Lösungen wurden in den vergangenen Jahren von der europäischen Raum- und Umweltpolitik stark propagiert. Sie sollen dem Schutz und der nachhaltigen Nutzung von natürlichen Ressourcen vor allem kommunikativ stärkeres Gewicht verleihen und die vielen positiven Effekte von Naturgütern sichtbar machen, um so z.B. besser gegenüber ökonomischen Argumenten in raumbezogenen Entscheidungsprozessen bestehen zu können. Die Session hat zum Ziel, die Anwendungsmöglichkeiten, Potenziale und Grenzen des Einsatzes der drei Konzepte in der Stadt- und Regionalplanung basierend auf Forschungsergebnissen zu diskutieren:

- Sind grüne Infrastruktur, Ökosystemleistungen und naturbasierte Lösungen mehr als neue Modeworte für „planning as usual“, und können sie im konkreten Planungsfall Natur und Landschaft mehr Gewicht verleihen oder neue Wege in der Planung eröffnen?*
- Was sind mögliche Anwendungsfelder in der Stadt- und Regionalplanung? Inwieweit sind die Konzepte anschlussfähig an bestehen Planungs- und Umsetzungsinstrumente? Welche Chancen und Herausforderungen ergeben sich dabei?*
- Können sie umfassende Verbesserungen von Natur und Landschaft bewirken oder bleibt es bei einzelnen lokalen Leuchtturmprojekten? Mit welchen Governance-Arrangements können und sollten die Konzepte umgesetzt werden?*

Track 7 – Grüne und blaue Infrastrukturen

Session: Städte und Regionen von der Landschaft her entwickeln: grüne Infrastruktur, Ökosystemleistungen und naturbasierte Lösungen als neue Planungskonzepte

Ökosystemleistungen in Kulturlandschaften – ein geeignetes Entwicklungskonzept?

Prof. Christine Fürst

Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Abteilung Nachhaltige Landschaftsentwicklung

Kulturlandschaften sind von Interesse für die Bereitstellung und Erhaltung von Ökosystemleistungen (ÖSL), da sie die engen und historisch gewachsenen Wechselwirkungen von Mensch und Natur in besonderem Maße repräsentieren. Häufig finden sich solche gewachsenen Kulturlandschaften in Metropolregionen und damit im engeren Stadt-Umland-Kontext, so dass hier in hohem Maße Leistungen für die Stadtbevölkerung zur Verfügung gestellt werden, die nicht nur Erholungsleistungen, sondern z.B. auch Versorgungsleistungen (regionale Produkte) und wesentliche regulierende Leistungen (Hochwasser, Kaltluft) beinhalten. Gleichzeitig besitzen Kulturlandschaften oft einen hohen Stellenwert für den Erhalt selten gewordener Arten infolge der vielfältigen Nischen, Rand- und Störungsbereiche. Das Konzept der ÖSL ist allerdings noch nicht auf die Bewertung der Leistungen von Kulturlandschaften zugeschnitten. Eine Diskrepanz zu den ursprünglichen Ansätzen der Bewertung von ÖSL besteht in Kulturlandschaften in dem engen Zusammenspiel zwischen der historischen baulichen Infrastruktur und einem oft über Jahrhunderte entwickelten besonderen Landschaftscharakter, bei dem das singuläre Ökosystem nur eine untergeordnete Rolle spielt. Kulturelle Dienstleistungen im Sinne von CICES (Common International Classification of Ecosystem Services) werden in biotische (z. B. Merkmale von lebenden Systemen mit kultureller Bedeutung) und abiotische (Indoor / Outdoor Interaktionen) unterteilt, die jedoch noch nicht das ganzheitliche System von Kulturlandschaften widerspiegeln, wie es beispielsweise in der Europäischen Landschaftskonvention enthalten ist. Kulturlandschaften und Stadt-Land-Umgebungen zählen mittlerweile zu den wichtigsten Betrachtungsgebieten im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung und erfordern daher die Erweiterung des ÖSL-Konzepts. Dies beinhaltet die Extrapolation der Ökosystemperspektive im Hinblick eine integrativere Landschaftsperspektive, wie sie von Temorshuizen und Opdam (2009) vorgeschlagen wurde, den wahrgenommenen Wirkungsbereich von herausragenden Gebäuden, Infrastrukturen oder Landschaftselementen, die Menschen in einem solchen Landschaftskontext anziehen, und damit letztendlich die Neudefinition der soziokulturell-ökologische Systemgrenzen. Ziel des Vortrags ist es, kritisch zu reflektieren und zu diskutieren, wie das ÖSL-Konzept angepasst werden kann, um das Zusammenspiel von Landschaftsstrukturen und historischer Infrastruktur zu berücksichtigen, um kulturelle Dienstleistungen zu bewerten, die nicht ausschließlich natur-basiert sind. Weiterhin soll diskutiert werden, ob vergleichbare Notwendigkeiten in der Anpassung der Bewertung für regulierende und bereitstellende Leistungen bestehen. Als Beispiel wird die hochmittelalterliche Kulturlandschaft „Naumburg“ in der Nähe des Metropolgebietes Leipzig-Halle betrachtet, in der Landschaft, Kulturerbe und Metropolencharakter ein einzigartiges Ensemble bilden.

Track 7 – Grüne und blaue Infrastrukturen

Session: Städte und Regionen von der Landschaft her entwickeln: grüne Infrastruktur, Ökosystemleistungen und naturbasierte Lösungen als neue Planungskonzepte

Integration des ökonomischen Wertes von Ökosystemleistungen in politische Gestaltungs- und Entscheidungsprozesse – regionale Reallabore zur Anpassung an den Klimawandel

Prof. Alexandra Dehnhardt

TU Berlin, Institut für Ökologische Wirtschaftsförderung

Grüne Infrastrukturen im urbanen Kontext sind multifunktional: neben positiven Wirkungen auf das Stadtbild und die biologische Vielfalt, können sie als naturbasierte Lösungen auch einen Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel leisten. Die Erfassung dieser Ökosystemleistungen kann durch die Sichtbarmachung des Wertes nicht-marktlicher – und daher in der Entscheidungsfindung häufig nicht ausreichend berücksichtigter – Umweltgüter auch einen wichtigen Beitrag zum Schutz natürlicher Ressourcen leisten. In diesem Zusammenhang gewinnen auch ökonomische Analysen zunehmend Bedeutung auf der umwelt- und klimapolitischen Agenda, da sie vor dem Hintergrund knapper Ressourcen wichtige Informationen für die politisch-administrative Entscheidungsfindung bereitstellen, bspw. bezüglich der Nutzen und Kosten von Handlungsoptionen bei der Abwägung von Anpassungsstrategien an den Klimawandel. Dies stellt die verantwortlichen Akteure vor große Herausforderungen. Einerseits müssen verschiedene Maßnahmen mit sektoral/übersektoral sowie zeitlich/räumlich unterschiedlichen Wirkungen gegeneinander abgewogen werden. Das gestaltet sich v.a. schwierig, wenn von Anpassungsmaßnahmen auch nicht-marktliche Güter (z.B. kulturelle Ökosystemleistungen (ÖSL)) betroffen sind oder aber Anpassungsmaßnahmen selbst verstärkt auf naturbasierte Lösungen (z.B. Dachbegrünungen als regulative ÖSL) setzen. Andererseits muss dieses Wissen in die Entscheidungsfindung im politisch-administrativen Bereich eingebunden werden. Dies setzt nicht nur voraus, dass die Bewertungen oder die darauf basierenden Kosten-Nutzen-Analysen (KNA) die gewünschten Informationen bereitstellen und damit den Informationsbedarf der Verwaltungsakteure decken, sondern auch, dass die Entscheidungsprotokolle und institutionellen Bedingungen der Verwaltung in der Lage sind, dieses Wissen zu nutzen und integrieren. Diese beiden Herausforderungen werden in einem aktuellen BMBF-Forschungsvorhabens aufgegriffen und im Rahmen eines ‚Reallabors‘ (als Workshop-Reihe mit politisch-administrativen Akteuren) konkretisiert. Ziel der Reallabore ist nicht nur die Einbindung entscheidungsrelevanter Informationen in reale Entscheidungsprozesse (hier bezüglich des ökonomischen Wertes von Ökosystemleistungen urbaner Grünmaßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel), sondern auch die problemorientierte und partizipative Verbesserung der Wissensgrundlagen für die konkrete Entscheidungsvorbereitung. Erstens wird damit eine spezifische Zielgruppe angesprochen und der grundlegende, in Reallaboren verfolgte Ansatz des gegenseitigen Lernens und des inter- und transdisziplinären Prozesses gesellschaftlichen Wandels im politisch-administrativen System umgesetzt. Zweitens wird hier Neuland betreten, da es um die tatsächliche Integration des ökonomischen Werts von ÖSL in das behördliche Entscheidungssystem geht und die Frage, ob KNA sich als policy-formulation tool als grundlegend geeignet erweisen. Neben dem Wissenstransfer werden in einem gegenseitigen Lern- und Austauschprozess die Anforderungen der beteiligten Akteure an Form und Inhalt des bereitgestellten Wissens ebenso diskutiert wie die Bedeutung und Integration nicht-ökonomischer Kriterien sowie innovativer Formate der ökonomischen Bewertung.

Track 7 – Grüne und blaue Infrastrukturen

Session: Städte und Regionen von der Landschaft her entwickeln: grüne Infrastruktur, Ökosystemleistungen und naturbasierte Lösungen als neue Planungskonzepte

Wie kann der Nutzen integraler wassersensibler Projekte der Stadt- und Entwässerungsplanung bewertet und transparent dargestellt werden?

Dr. Nadine Gerner

Emschergenossenschaft / Lippeverband

Eine „integrale wassersensible Stadtgestaltung“ mindert die Gefahren von Starkregenabflüssen sowie Trocken- und Hitzeperioden. Zentraler Ansatz solcher Klimaanpassungen ist die naturnahe Regenwasserbewirtschaftung durch Abkopplung, Rückhalt, Versickerung und Einleitung von Regenwasser in lokale Gewässer. In der Planungspraxis werden gegenwärtig noch immer häufig konventionelle Lösungen (d.h. Mischwassersysteme) gewählt, da die naturnahen Alternativen vordergründig kostenintensiver sein können. Der Nutzen naturnaher Lösungen ist jedoch meist vielfältiger, da solche Maßnahmen multifunktional sind, d.h. nicht nur für Überflutungsschutz sorgen, sondern u.a. auch das lokale Klima, die Artenvielfalt und die Aufenthaltsqualität verbessern. Dieser Mehrwert ist nur teilweise monetär fassbar (z.B. aus Synergien entstandene Ersparnisse in anderen städtebaulichen Projekten) oder in Form von Ökosystemleistungen darstellbar und wird daher bisher kaum kommuniziert. Im Einzugsgebiet der Emscher im Ruhrgebiet wurde im Rahmen der Zukunftsinitiative „Wasser in der Stadt von morgen“ anhand einer konkreten Fallstudie ein Ansatz erprobt, um naturnahe und konventionelle Regenwasserprojekte zu vergleichen. Der Ansatz beinhaltet eine Nutzwertanalyse, die neben den Kosten auch die Nutzen verschiedener Planungsvarianten betrachtet. Darüber hinaus enthält der Ansatz einen Nachhaltigkeits-Schnellcheck. Die Umsetzung des Ansatzes ermöglicht eine strukturierte und transparente Entscheidungsfindung, wobei ein partizipativer Prozess in der Planungsphase Null empfohlen wird. Somit dient der Ansatz als Instrument, um Mehrkosten, aber auch den zusätzlichen Nutzen alternativer Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen vor Politik und Bürgern darzustellen.

Track 7 – Grüne und blaue Infrastrukturen

Session: Städte und Regionen von der Landschaft her entwickeln: grüne Infrastruktur, Ökosystemleistungen und naturbasierte Lösungen als neue Planungskonzepte

Erste Ergebnisse des ARL Arbeitskreises zu Ökosystemleistungen / Teilaspekt formelle Integration in die räumliche Planung

Christian Poßer

Umweltamt Stadt Duisburg

Ökosystemleistungen (ÖSL) sind nicht nur aus Naturschutzsicht zu betrachten; ÖSL sind ein gemeinwohlorientiertes, volkswirtschaftliches Gut, das der gesamten Bürgerschaft einer Kommune unentgeltlich, durch die physische Präsenz natürlicherweise zu deren Nutzen zur Verfügung steht. Der Schutz der Natur (an sich) und all seiner Funktionen folgt einem naturwissenschaftlich/ethisch-moralischen Ansatz (Eigenwert der Natur, Mensch ein Teil des Kreislaufes usw.). Mit den sogen. Schutzgütern sind die einzelnen, separat zu behandelnden „Umweltmedien“ in den Prüf- und Genehmigungsverfahren bereits durchdekliniert. Der Schutz der Natur ist legitimiert und operationalisiert durch seit Langem bestehende Gesetze, Verordnungen und untergesetzliche Regelwerke. Das „Abarbeiten“ dieser Regelungen im Rahmen von räumlichen Planungen wird seit geraumer Zeit gesamtgesellschaftlich akzeptiert und von den zivilgesellschaftlichen Gruppen in normierten Verfahren oder informell regelmäßig eingefordert. Das ökonomisch-orientierte Segment der Zivilgesellschaft hat diese Spielregeln ebenfalls weitestgehend klaglos akzeptiert und in ihre Wertschöpfungsketten integriert. Wenn flächenbezogen Partikularinteressen angemeldet werden, d.h. der jeweilige Besitzer/Eigentümer einer Fläche, durch Versiegelung und/oder Bebauung den Bürgern einer Stadt dort Teile der ÖSL entzieht, vernichtet er faktisch Gemeinwohlinventar im Zuge der Realisierung seiner Planung. Ökonomisch betrachtet bekommt der Investor ÖSL der Bürgerschaft kostenlos zur Verfügung gestellt, welches er ohne eine Ersatzleistung zu erbringen, der kommunalen Bevölkerung legal entziehen darf. Vor dem Hintergrund der immer weiter fortschreitenden Ökonomisierung der im Grundsatz der Allgemeinheit verpflichteten kommunalen Stadtplanung und Stadtentwicklung, sollten Investoren oder Privatleute die ÖSL der Gemeinschaft entziehen, dem Gemeinwohl zu Ersatz verpflichtet werden. Mit den bereits vielfältig erarbeiteten Grundlagen und Facetten der Ökosystemleistungen ist nicht nur eine Beschreibung und Quantifizierung, sondern auch eine monetär operationalisierbare Berechnung dieser Leistungen möglich. Was fehlt sind rechtliche Implementierungen in Verfahren der räumlichen Planung. Rechtlich bindende Verfahren auf Bundes- und/oder Landesebene einzuführen und durch die Gesetzgebungshierarchie zu leiten, sind aufgrund der Vielfältigkeit und Kleinteiligkeit der ÖSL-Ausprägungen, der ökonomischen Situation der einzelnen Kreise und Kommunen sowie der politischen Landschaft in naher Zukunft prognostiziert nicht seriös anzustreben. Darüber hinaus wird sich für diese Art der „Überregulierung“ in den immer komplexer werdenden Verfahren auf Seiten der Investoren, aber auch der Kommunen keine Akzeptanz finden lassen. Was bleibt sind die kommunalen Stellen als die Sachwalter der gemeinwohlorientierten Entwicklung eines urbanen Raumes. Diese mit einem durchsetzungsfähigen Instrument auszurüsten, um die Entwicklungsmaßnahmen ÖSL-gerecht für die Bürger und für die Stadtgesellschaft zu gestalten, ist dringend geboten, um weitere Verluste dieser existenziellen Leistungen zu stoppen. Dieses für die jeweilige Kommune freiwillig zu installierende Instrument, als Ortsrecht durch Ratsbeschluss und für die Investoren verbindlich, ist Gegenstand der Betrachtung.

Integration grüner Infrastruktur in lokale Entscheidungsprozesse. Inspiration aus der Literatur zur Koordination und Umweltpolitikintegration?

Dr. Gerd Lintz

Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung

Vielfach wird eine stärkere Berücksichtigung von urbanem Grün und Gewässern im Rahmen lokaler Entscheidungsfindungsprozesse gefordert (z.B. CoU 2000, BMU 2017), was häufig in Konflikt mit Zielen etwa in den Bereichen Wohnen, Industrie und Gewerbe steht. Während es nicht an Vorschlägen und Maßnahmen zur besseren Integration „stadtgrünpolitischer“ Ziele mangelt (Schekahn und Grundler 2004; BMU 2019), scheint jedoch eine grundsätzlichere politik- und planungswissenschaftliche Analyse der Integration von Zielen der Grün- und Freiflächenpolitik in die kommunale, nicht nur räumliche Gesamtpolitik zu fehlen. Ziel des Vortrags ist es deshalb, unter Rückgriff auf die Literatur zur Politikkoordination (Peters 2018) und zur Umweltpolitikintegration (Lintz 2009) drei ausgewählte Aspekte anzusprechen, die einer weiteren Untersuchung bedürfen. Es ist erstens zu diskutieren, was eine stärkere Berücksichtigung oder Integration im Kontext von Stadtgrün genau bedeuten kann. Aus normativer Sicht wird in der Literatur zur Umweltpolitikintegration kontrovers diskutiert, wie stark genau Umweltaspekte berücksichtigt werden sollen (Persson 2004). Die etwa im Weißbuch Stadtgrün genutzte Formulierung der Sicherung und Entwicklung von „ausreichend dimensionierten“ (BMU 2017, 9) grünen Freiräumen lässt die aufgeworfene Frage weitgehend unbeantwortet. Die Informationsgrundlagen für umweltrelevante Entscheidungen zu verbessern, ist eine der grundlegenden Empfehlungen aus der Literatur zur Umweltpolitikintegration (Jordan und Lenschow 2008). Deshalb wird zweitens das Konzept der Ökosystemleistungen angesprochen, das aktuell im Bereich Stadtgrün eine große Rolle spielt (Kowarik, Bartz und Brenk 2016). Den Nutzen von Ökosystemen für den Menschen in den Vordergrund zu stellen, hilft unter bestimmten Bedingungen. Offen bleibt jedoch, ob eine Monetarisierung von Nutzen im Sinne einer Marktsimulation (z.B. Zahlungsbereitschaftsanalyse) die Nachfrage nach Stadtgrün besser zum Ausdruck bringen kann als politische Initiativen. Schließlich ist aus der Literatur bekannt, dass in koordinativen Entscheidungsprozessen in der Regel zwei Herausforderungen zugleich zu meistern sind (Scharpf 1997). Zum einen ist kooperativ eine gute, synergetische Lösung für das Sachproblem (z.B. Biotop- und Wegeverbundsystem im Verdichtungsraum mit Wohnungsnot) zu entwickeln, die insgesamt Konflikte reduziert bzw. Nutzen schafft. Zum anderen ist aber auch unausweichlich festzulegen, wieviel grüner Freiraum am Ende z.B. zur Erholung bleibt und auf wieviel Fläche gebaut wird. Damit erfolgt eine Verteilung der Nutzen auf unterschiedliche Akteure. Dem Verhandlungsdilemma zufolge besteht ein Spannungsverhältnis zwischen beiden Aspekten: Je stärker Akteure ihre Interessen durchzusetzen versuchen, desto geringer ist die Chance, zu guten Sachlösungen zu kommen, von denen alle Akteure profitieren könnten. Zwei Konsequenzen lassen sich daraus ableiten. So gibt es den lernorientierten Vorschlag, Strukturen und Prozesse so zu gestalten, dass das Verständnis für die jeweilige Gegenseite (hier: für auf Stadtgrün orientierte Akteure) gefördert wird (Albert, Zimmermann und Albert 2017). Relativ neu dürfte diese Überlegung sein: Je homogener die Interessen der Akteure in Richtung Nachhaltigkeit sind, desto mehr kann die Gestaltung von Strukturen und Prozessen an der kreativen Lösung des Sachproblems orientiert werden.

Wie wir blau-grün denken können, um Städte an Dürren und Überflutungen anzupassen – der Versuch einer Anleitung für eine gelungene Hitze- und Starkregenvorsorge

M. Sc. Alice Neht

RWTH Aachen University, Fakultät für Bauingenieurwesen

Das Klima wandelt sich, doch die Dynamik des aktuellen Wandels wird stark durch den Menschen beeinflusst. Eine Strategie, um den anthropogenen Klimawandel zu begegnen, ist die Klimaanpassung. Diese befasst sich mit den Klimawandelfolgen, mit denen wir bereits in Deutschland konfrontiert werden. Nicht nur die mittlere Jahresmitteltemperatur nimmt nachweislich zu, sondern auch die sommerlichen und heißen Tage steigern sich bezüglich ihrer Anzahl, Dauer und Intensität. Und auch Starkregenniederschläge werden häufiger und mit einer größeren Intensität beobachtet. Infolgedessen kommt es öfter zu Überschwemmungen und zu Dürren. Diese Entwicklung stellt eine Herausforderung für deutsche Städte dar, um eine nachhaltige Entwicklung zu erreichen. Seit der BauGB- Novelle im Jahr 2011 sollen kommunale Akteure in der Stadtentwicklung und Bauleitplanung daher die Klimawandelfolgen, wie Hitzewellen und Starkregenereignisse, in Planungsprozesse verstärkt berücksichtigen. Denn Städte sind besonders betroffen, da Klimafolgen in urbanen Räumen besonders große Schäden an der Bevölkerung und der Infrastruktur anrichten können. Daher ist es notwendig, dass in Städten eine erfolgreiche Hitze- und Starkregenvorsorge betrieben wird. Eine entscheidende Rolle können hierbei die blaue und grüne Infrastruktur spielen, da sie Hitze- und Starkregenvorsorge gleichzeitig leisten können, weil sie die Verdunstung fördern. Denn Verdunstung ist die physikalische Schnittstelle zwischen dem urbanen Strahlungshaushalt und dem urbanen Wasserkreislauf. Um der Verschlechterung und der Zerstörung von grüner und blauer Infrastruktur entgegen zu wirken und um die Rolle von einer kombinierten Hitze- und Starkregenvorsorge zu stärken, muss nicht nur die Wirkung von dieser Infrastruktur verstanden werden, sondern auch die Rahmenbedingung für diese Art der Vorsorge gefördert werden. Diese Rahmenbedingungen wurden auf der Akteurs-, gesetzlich- institutionellen und Raumebene mit Hilfe von Experteninterviews, einer Dokumenten- und GIS- Analyse untersucht. Die Leitfragen der Untersuchungen sind: Welche Akteure können zum Zweck einer kombinierten Hitze- und Starkregenvorsorge zusammenarbeiten? Welchen gesetzlichen und institutionellen Hintergrund benötigen sie hierfür? Und wie sehen die Standorte aus, an denen Hitze- und Starkregenvorsorge kombiniert werden kann? Als Fallbeispiele dienten hierfür die Stadt Aachen und die Stadt Münster in Westfalen. Das Ziel von diesem Vortrag besteht darin, Handlungsempfehlungen für eine kombinierte Hitze- und Starkregenvorsorge zu diskutieren. Diese sollen im Ergebnis die Stadtplanung auf der Umsetzungsebene und bei der Steigerung der Lebensqualität in Städten unterstützen.

BIRKMANN, J., H.R. BÖHM, F. BUCHHOLZ, D. BÜSCHER, A. DASCHKEIT, S. EBERT, M. FLEISCHHAUER, B. FROMMER, S. KÖHLER, W. KUFELD, S. LENZ, G. OVERBECK, J. SCHANZE, S. SCHLIPF, P. SOMMERFELDT, M. STOCK, M. VOLLMER und O. WALKENHORST, 2013. Glossar Klimawandel und Raumplanung. 2. Auflage. Hannover. E-Paper der ARL. 10. ISBN 978-3-88838-735-7. BRASSEUR, G.P., D. JACOB und S. SCHUCK-ZÖLLER, 2017. Klimawandel in Deutschland. Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg. Springer Spektrum.

BUNDESFORSCHUNGSMINISTERIUM, UMWELTBUNDESAMT und DEUTSCHEN IPCC-KOORDINIERUNGSSTELLE, 2014. Fünfter Sachstandsbericht des IPCC - Synthesebericht [Online]. Berlin, Bonn [Zugriff am: 10. November 2015]. COLTEN, C.E., 2006. Vulnerability and Place: Flat Land and Uneven Risk in New Orleans [online]. American Anthropologist, 108(4), 731-734. Verfügbar unter: <http://www.jstor.org/stable/4496515>

DOSCH, F., 2015. *Überflutungs- und Hitzevorsorge durch die Stadtentwicklung. Strategien und Maßnahmen zum Regenwassermanagement gegen urbane Sturzfluten und überhitze Städte; Ergebnisbericht der fallstudiengestützten Expertise "Klimaanpassungsstrategien zur Überflutungsvorsorge verschiedener Siedlungstypen als kommunale Gemeinschaftsaufgabe"*. Stand April 2015. Bonn: BBSR im BBR. ISBN 9783879941612.

INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE, 2012. *Managing the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation. A Special Report of Working Groups I and II of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge: Cambridge University Press.

UMWELTBUNDESAMT, 2016. *Gestaltungsmöglichkeiten der Raumordnung und Bauleitplanung: Klimaanpassung in der räumlichen Planung. Starkregen, Hochwasser, Massenbewegungen, Hitze, Dürre [Online]*. Dessau- Roßlau [Zugriff am: 28. November 2016]. Verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1968/publikationen/fkz_3711_41_103_internet_hauptprodukt_praxis-hil_fe_klimaanpassung_in_der_raumlichen_planung.pdf WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2009. *Improving public health responses to extreme weather/heat-waves - EuroHEAT. technical summary*. Kopenhagen.

Bewertung der Grünflächenversorgung unter quantitativer und qualitativer Aspekten

M. Sc. Christian Gerten

ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Die Bedeutung von urbanem Grün und der Einfluss auf die Bevölkerung ist in Zeiten von Siedlungsdruck und steigender Versiegelung in Wissenschaft und Praxis von hoher Relevanz. Neben dem positiven ökologischen Einfluss erfüllen Grünflächen als Orte der Begegnung, Erholung und aktiven Mobilität auch weitere Funktionen. Viele wissenschaftliche Veröffentlichungen, die sich mit der Versorgung mit Grünflächen beschäftigen, konzentrieren sich auf quantitative Elemente wie Erreichbarkeiten, Vielfalt und Größe von Flächen. In den letzten Jahren liegt der Fokus vieler Analysen sowie auch politische Zielsetzungen, wie die Sustainable Development Goals (SDG 11.7), auf den eingeschränkten Zugang zu urbanen Grünflächen für spezifische ethnische Gruppen oder Personen mit niedrigen sozioökonomischen Status. Die Qualität von Grünflächen wird gegenwärtig nur in wenigen Forschungsansätzen und zumeist nicht flächendeckend, sondern nur für Teilbereiche von Städten berücksichtigt. Gründe hierfür liegen vor allem in der ressourcenintensiven Erfassung durch Befragungen und Interviews und deren Auswertungen. Zudem sind die Ansprüche an Flächen aufgrund der verschiedenen Nutzerperspektiven nur schwer objektiv abzubilden. Jedoch haben qualitative Aspekte einen ebenso hohen Einfluss auf die Nutzung und Akzeptanz durch die BewohnerInnen wie die reine Verfügbarkeit oder Größe von Flächen. Vor diesem Hintergrund stellt dieser Beitrag einen ersten Ansatz vor, wie die Versorgung der urbanen Bevölkerung mit Grünflächen auf Basis von quantitativen und qualitativen Elementen bewertet. Im quantitativen Analyseblock wird die Grünflächenversorgung anhand ihrer Erreichbarkeit, Vernetzung, Größe, Vielfalt und vorhandener Infrastrukturen untersucht. In der qualitativen Analyse werden Nutzerbewertungen und -rezensionen von Google verwendet, mit der die Zufriedenheit und die Bedenken der EinwohnerInnen sowie Zugangsbeschränkungen erfasst werden. Die Zufriedenheit wird anhand der drei Bewertungskategorien Zustand und Atmosphäre, Sicherheit und Nutzergruppen sowie Aktivitäten abgebildet und in einer Textanalyse inhaltlich ausgewertet. Die Ergebnisse der beiden Komponenten werden in einem Bewertungsschema zusammengeführt und auf zwei Fallstudien angewendet. Auf Basis kleinräumiger sozio-demographischer Bevölkerungsdaten wird dann überprüft, inwieweit für bestimmte Bevölkerungsgruppen ein limitierter Zugang zu (hoch qualitativen) urbanen Grünflächen besteht. Mit diesem innovativen Ansatz soll ein erstes Konzept für ein Monitoring entwickelt werden, welches eine stadtweite Bewertung urbaner Grünflächenversorgung unter qualitativen Aspekten ermöglicht.

Abbasi, Ayah; Alalouch, Chaham; Bramley, Glen (2016): Open Space Quality in Deprived Urban Areas: User Perspective and Use Pattern. In: *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 216, S. 194–205. DOI: 10.1016/j.sbspro.2015.12.028.

BMUB (2017): Weißbuch Stadgrün: Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft. Abgerufen von: https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/bauen/wohnen/weissbuch-stadtgruen.pdf?__blob=publicationFile&v=3

Comber, Alexis; Brunson, Chris; Green, Edmund (2008): Using a GIS-based network analysis to determine urban greenspace accessibility for different ethnic and religious groups. In: *Landscape and Urban Planning* 86 (1), S. 103–114. DOI: 10.1016/j.landurbplan.2008.01.002.

Hoffmann, Elaine; Barros, Henrique; Ribeiro, Ana Isabel (2017): Socioeconomic Inequalities in Green Space Quality and Accessibility—Evidence from a Southern European City. In: *International Journal of Environmental Research and Public Health* 14 (8). DOI: 10.3390/ijerph14080916.

Nutsford, D.; Pearson, A. L.; Kingham, S. (2013): An ecological study investigating the association between access to urban green space and mental health. In: *Public Health* 127 (11), S. 1005–1011. DOI: 10.1016/j.puhe.2013.08.016.

Lee AC, Jordan HC, Horsley J. Value of urban green spaces in promoting healthy living and wellbeing: prospects for planning. *Risk Manag Healthc Policy*. 2015;8:131–137. Published 2015 Aug 27. doi:10.2147/RMHP.S61654

Urbane Akupunktur – Ein Ansatz zur städtischen Grünentwicklung?

Dr. Juliane Mathey

Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung, Dresden (IÖR)

Dr. Jessica Hemingway, Dr. Peter Wirth

Städtische Grünstrukturen werden zunehmend als Voraussetzung für eine nachhaltige Stadtentwicklung angesehen, nicht zuletzt deshalb, weil sie eine Reihe von Ökosystemleistungen erbringen können. Egal ob es darum geht, den Zugang zu Parks und Spielplätzen zu verbessern, die Auswirkungen des Klimawandels zu mindern oder die biologische Vielfalt zu sichern. Stets werden damit Forderungen verbunden, den Anteil und die Qualität der grünen Infrastruktur in Städten zu erhöhen. Für viele europäische Städte ist es allerdings eine Herausforderung, großflächige Grünflächen zu erhalten oder große Gebiete in Grünflächen umzuwandeln. Der Wohnungsbedarf und das Wirtschaftswachstum machen die Neuausweisung großer Grünflächen fast unmöglich. Dagegen sind kleinere Flächen wie Innenhöfe, verlassene Parzellen, Fassaden, Dächer und Straßenränder oft untergenutzt und noch verfügbar. Aber haben solche Flächen auch das Potenzial, Städte ökologisch aufzuwerten? Und wie können sie als mögliches Kleingrün im Rahmen lokaler Entscheidungsprozesse stärker berücksichtigt werden? Ein Ansatz zur Verbesserung städtischer Grünstrukturen könnte das Konzept der urbanen Umweltakupunktur (Urban Environmental Acupuncture = UEA) sein. Hinter dem Konzept der städtischen Akupunktur steckt die Idee, mit kleinen gezielten Eingriffen in die Struktur von Städten große Auswirkungen auf deren Entwicklung auszulösen [1]. Mit dem Ziel, die Funktion der Städte zu verbessern, wurde es schon in verschiedenen Teilen der Welt angewendet, hauptsächlich in Südamerika, Australien und einigen nordamerikanischen Städten. Die Verfechter dieses Ansatzes versuchen, die "Akupunkturpunkte" (also bestimmte sensible Orte) zu identifizieren, die Bedeutung für den Stadt-Organismus haben, um dort die "Nadeln" (spezifische Maßnahmen) anzusetzen, die zur Lösung der jeweiligen Probleme erforderlich sind [2]. Im Rahmen des von der Europäischen Union geförderten Projekts „SALUTE4CE“ soll getestet werden, inwieweit sich dieser Ansatz auch auf städtische Grünstrukturen übertragen lässt? Das Projekt erschließt vier europäischen Städten die Möglichkeit, kleine Grünflächen (0,2 Hektar oder kleiner) mit Hilfe des UEA-Konzepts als Bausteine einer urbanen grünen Infrastruktur zu entwickeln. Dabei wird angenommen, dass die urbane Umweltakupunktur ein großes Potenzial zur Verbesserung der Grünstruktur in Städten hat und damit zur Lebensqualität in Städten beiträgt. Aber es gibt bisher nur weniger Belege dafür, wie das Konzept funktioniert, welche Wirkungen erzielt werden können und wie es in traditionelle Systeme der Stadtplanung einbezogen werden kann. Zu dieser Diskussion soll SALUTE4CE beitragen, indem es Erfahrungen auswertet, die bei der Umgestaltung ganz konkreter kleiner Grünflächen gemeinsam mit Interessengruppen und Bewohnern gewonnen werden. Im Rahmen des Vortrags soll das Konzept der Urbanen Akupunktur vorgestellt und als möglicher Ansatz für die Verbesserung städtischer Grünstrukturen diskutiert werden. Erörtert werden Fragen wie (1) „Kann das Konzept der Umweltakupunktur auch in Deutschland genutzt werden, um die Qualität des Stadtgrüns zu verbessern?“ (2) „Wie kann dies erfolgen?“ und (3) „Welche ökologischen Leistungen können damit verbessert werden?“.

Lerner, J.: *Urban Acupuncture. Celebrating pinpricks of Change that Enrich City Life*. 2016, Washington, Covelo, New York.

Casagrande, M.: <http://casagrandetext.blogspot.com/2010/04/laurits-elkjr-marco-casagrande-urban.html>. 2010.

The importance of green infrastructure investments in urban landscape scale during the adaptation process to climate change: The case of KadiKoy (Istanbul)

PhD Şeyma Sariarmağan

Graduate School of Science and Engineering, Department of City and Regional Planning

The negative effects of climate change in the world are inevitable. Communities facing the negative effects of climate change have two main approaches: mitigation and adaptation. Mitigation, it is a comprehensive action aimed at reducing human activities that cause degradation of the ecosystem. Adaptation involves changing the uses that cause the degradation of the ecosystem and increasing the activities that can restore the ecosystem. Green infrastructure is the combination of ecosystems and landscapes on a corridor or hubs. By creating an integrated network system on the land, it is aimed to restore and protect the ecosystem. Green infrastructure practices are outlined in climate change adaptation policies with their multi-functionality, sustainability, protection and recovery potential. Green infrastructure applications include green architecture at urban scale, clean energy, water management, waste management, urban open spaces, urban agriculture and urban forests. Contact the urbanization and industrialization process compared to other countries but fast paced rapid population growth in Turkey's growing energy needs, fossil use of carbon intensive energy sources based on fuel, the lack of reuse and recycling urban waste, consumption pressures negatively on natural resources, along with the change of habits increasingly. As other countries, as a result of the damage to natural resources, it is exposed to the negative effects of climate change. Turkey's increasing air temperatures in recent years, droughts, floods, erosion, loss of available water, soil salinization and deterioration of the structure with excessive fertilization, adversely affect many species and habitats with chemical control of pests. The adverse effects of climate change in the city of Istanbul in Turkey are among the dense urban living. The aim of this study is to evaluate the negative effects of intensive urbanization and concrete on climate change in Kadıköy district, which is one of the thirty-nine districts of Istanbul, and to examine the green infrastructure investments in the scale of urban landscape adaptation action plans aiming to minimize these effects. The district of Kadıköy is at risk of rising temperature, rising sea level, irregular rainfall and drought in the context of climate change. Within the scope of green infrastructure applications in urban landscape scale in Kadıköy district, primarily biodiversity hubs (parks) and corridors (streams, roads, coastline, micro-conditioning strip) are identified and evaluated in the context of an integrated network. Increasing the quantity and quality of green areas that support the establishment of this network, selection of local and drought plants, purification of water and air by river breeding, rain gardens, control of water usage in landscaping, renewal of residential gardens, use of materials to increase water permeability, coastal landscape repair applications the negative effects of the change will be reduced. These practices can ensure the recovery of the losses in the ecosystem services caused by urbanization in the district and the protection of natural structures. Green infrastructure investments in urban landscape scale support sustainable development with green environment, strong economy and social equality.

Green Infrastructure Planning: A Strategy to Safeguard Urban Settlements in Pakistan

PhD Muhammad Rayan

TU Dortmund, Lehrstuhl Landschaftökologie und Landschaftsplanung

Uni.-Prof. Dr.-Ing. Dietwald Gruehn

TU Dortmund, Lehrstuhl Landschaftsökologie und Landschaftsplanung

Dr. Umer Khayyam

Department of Development Studies, School of Social Sciences and Humanities (S3H), National University of Sciences and Technology (NUST), Islamabad, Pakistan

.....

Enhancing resilience of the urban centres against the climatic hazards is both an emerging and significant topic that explores the pathways to adjust the disturbed ecological systems by external factors (Davic, & Welsh, 2004). This is because, urban regions are faced with new and emerging challenges associated to climate change and therefore are related to urban flooding, which may be exacerbated by mismanagement of urban system. There are serious issues that pose serious threats to the urban ecosystem, which is a dynamic system needing regular monitoring mechanism to achieve both quantifiable indicators and quality improvement. Hence, synchronizing green infrastructure into the urban planning process pose significant impacts, e.g., enhanced resilience of eco-system, biodiversity conservation, improved habitat as well as diminished pressure on the natural environment. Furthermore, urban green could contribute to less stress on the environment, especially under conditions of pollutions caused by anthropogenic activities, land use change, storm water mismanagement, amplified urban heat island effect, poor air quality, enlarged social vulnerability, reduced access and connectivity to green spaces etc. In the ever increasing disastrous situation, it is evident that cities/urban regions are not planned to reduce the threat level through an effective and emphasized concept of resilient cities. A relevant example is Pakistan where cities are marked at extreme risk that needs resilient strategies for green space planning. The devastated flooding events (e.g., 2010, 2012, 2013 and 205) resulted in an extensive damage to cities and urban centres. It is because, the lengthiest monsoon precipitation and resulted (seasonal) flooding massively affected the whole country, particularly the north-west region, called Khyber Pakhtunkhwa (KP) province. The recognition of the said facts impels to study the flaws in Pakistan's green infrastructure planning. Furthermore, this study presents a conceptual framework for green infrastructure planning to enhance eco-system functions. It is done to check impacts on health of the urban eco-system of district Peshawar in KP province. It also aims to evaluate the urban sustainability indicators for green infrastructure and conceptualize the phenomenon of resilient cities in a systematic manner based on a field survey, coupled with secondary data. It further aims to develop a framework to classify the resilient indicators based on "triple bottom line" of sustainable development that can be used as an indicator, which is based on an assessment model, for urban planners and designers to not only evaluate but also analyse the performance of green infrastructure schemes at both small and large scale in KP province.

Davic, R., & Welsh, H. (2004). On the Ecological Roles of Salamanders. Annual Review of Ecology, Evolution, and Systematics, 35(405-434).

Desouza, K., & Flanery, T. (2013). Designing, planning, and managing resilient cities: A conceptual framework. Cities, 35, 89-99.

Hansen, R. and S. Pauleit (2014): From multi functionality to multiple ecosystem services? A conceptual framework for multifunctionality in green infrastructure planning for urban areas. – AMBIO: A Journal of the Human Environment 43:516–529. DOI 10.1007/s13280-014-0510-2.

World Bank. (2010) Pakistan floods 2010: preliminary damage and needs assessment. Islamabad, World Bank. <http://documents.worldbank.org/curated/en/676321468057882381/pdf/582900BROOM2011e0only1910BOX353794B.pdf>. [Accessed 01 July 2019]

The Governance of Nature-Based Solutions

M. Sc. Niklas Effenberger

Universität Hohenheim

Prof. Claudia Bieling, Tom Hawxwell

Nature-Based Solutions (NBS) present a promising approach to address current issues cities need to deal with in the face of climate change and the ongoing pressures of urbanisation. The concept aims at providing socially inclusive and environmentally sustainable practices of public space management. Very little is known about how the concept is being integrated within actor networks, as well as the potential of the concept as a facilitator of structural change in municipalities. This research seeks to identify governance factors inhibiting and promoting the uptake of NBS in the two municipalities of Eindhoven and Tampere. Since the two municipalities have explicitly gathered experience with water-related NBS, a particular focus is placed on the NBS subconcept, Sustainable Urban Drainage Systems (SUDS). An exploratory, inductive research approach with semi-structured expert interviews with actors from the private, public and civil society was carried out to explore the actor network working on the topic, along with the key enablers for and barriers to the uptake of SUDS. The research reveals that the topic has been taken up by both cities, albeit in very different ways. Cooperation among the different stakeholders, knowledge distribution about main benefits, the creation of a vision towards a common goal, personal commitment of individuals, the provision of sufficient funding and the support by science and politics are identified as main supporting factors. Path dependent structures of public institutions, silo-thinking, a lack of knowledge and a lack of common vision, the lack of effective regulation and the exclusiveness of the development to expert groups are identified as obstacles impeding further uptake. The findings from the case study in Eindhoven show how NBS can question prevailing regimes. In Tampere NBS still are perceived as niche concept. Insights from this research show how complex and diverse the implementation of NBS can be and how its uptake can be further promoted. The implications the concept has on municipal administrations pave the way for further-reaching changes towards more sustainable and socially-inclusive cities.

River basin approach to climate change adaptation in the case of the Philippines

M. Sc. Rocelyn De Vera

Impacts of climate change have been evident in the recent years affecting many countries around the globe, but more felt in vulnerable countries such as the Philippines. Typhoons are stronger causing storm surge in coastal provinces and flooding in urban areas. Flooding further leads to health issues such as higher incidence of leptospirosis and dengue. It also causes damage to properties, physical injuries and sometimes even to death. Through the project Partners for Resilience, an institutionalized group called Water Quality Management Area (WQMA) whose original role is to rehabilitate polluted waterways was tapped to work closely not just to address water quality concerns but also disaster risks and climate change. The pioneer in this approach is the Malabon-Navotas-Tullahan-Tinajeros (MaNaTuTi) River System which covers six local government units in Metro Manila, from the upstream until it drains to the highly critical water body, the Manila Bay. The MaNaTuTi group is composed of environmental officers, disaster risk reduction officers, housing officers, planning officers from the six local government units, as well as representatives from relevant national government agencies, private sector and academe. The Partners for Resilience implementors CARE Philippines and ACCORD recognize the importance of multi-stakeholder platforms as an essential framework in building resilience through joint planning and implementation. The WQMA is mandated to come up with an action plan which only targets to contain a list of plans and activities to rehabilitate the river system. But through a series of workshops, MaNaTuTi WQMA became the first of 32 WQMAs in the Philippines to mainstream disaster risk reduction and climate change in the action plan. It was realized that this helps preserve development gains, amid scarcer resources and also helps reduce vulnerability of people. The planning document was based on a risk assessment that looked into the root causes of vulnerability that enabled them to identify long-term plans to combat the impacts of climate change. Considered as a good practice, such locally-driven, multi-stakeholder climate change adaptation efforts should be replicated.

Stärkung urbaner Resilienz gegenüber Extremereignissen durch räumliche Planung

Prof. Dr.-Ing. habil. Jörn Birkmann & Stefan Greiving

*Universität Stuttgart, Institut für Raumordnung und Entwicklungsplanung;
TU Dortmund, IRPUD*

Extremwetterereignisse sind selten, gehen jedoch mit potentiell verheerenden Auswirkungen auf die Umwelt und menschliche Gesundheit einher. Der Hitzesommer 2018 hat die gesundheitlichen Belastungen verdeutlicht und Erinnerungen an den Sommer 2003 geweckt, als in Europa mehr als 80.000 zusätzliche Todesopfer in Folge der Hitze zu beklagen waren (Robine et al. 2007). Neben Hitzeperioden stellen auch kurz andauernde Extremereignisse, wie sommerliche Starkniederschläge, ein potentielles Risiko für Leib und Leben dar. Allein im Jahr 2016 gab es elf bestätigte Todesfälle in Folge von starkregenbedingten Überflutungen und Sturzfluten in Süddeutschland (GDV 2017). Städte – bzw. vor allem die räumliche Planung – haben durch die Gestaltung der gebauten Umwelt großen Einfluss auf die Minimierung von Risiken und Schäden und die Stärkung der Resilienz gegenüber Extremwetterereignissen. Angesichts der erwarteten Zunahme von langandauernden Hitzeperioden und Starkniederschlägen im Zuge des Klimawandels (IPCC 2014; Lehmann, Coumou & Frieler 2015), sind Städte vor allem aber auch gefordert, sich an diese ändernden Rahmenbedingungen anzupassen. Dies wird auch im Rahmen des 11. Nachhaltigkeitsziels der Vereinten Nationen deutlich, in dem u.a. die Anforderung definiert wird, integrierte Politiken und Pläne für Städte zu entwickeln, die die Anpassung an den Klimawandel sowie die Stärkung der Resilienz gegenüber Katastrophen als integratives Element der urbanen Entwicklung gewährleisten (UNDP 2016). Dazu gehört es nicht nur Klimaänderungen, sondern auch heutige und zukünftige sozioökonomische Vulnerabilitäten zu betrachten und diese direkt in Planungsprozesse – im Neubau sowie auch im Bestand – zu integrieren. Dazu zählt auch die Erfassung der Risikowahrnehmung für eine zielgerichtete Risikokommunikation und Sensibilisierung öffentlicher und privater Akteure. Dieser Transformationsprozess stellt Städte jedoch vielfach vor große Herausforderungen. Anhand der (Zwischen-)Ergebnisse aus drei laufenden Forschungsprojekten werden neue Strategien und Ansätze zur Stärkung der Resilienz in Städten bezüglich Hitzestress und Starkniederschläge präsentiert. Anhand der Ergebnisse einer Haushaltsbefragung in den Städten Olfen und Schwäbisch Gmünd wird aufgezeigt, welche Potentiale sich durch die Einbindung privater Haushalte bei der gesamtstädtischen Risikominimierung zur Stärkung der Resilienz gegenüber Starkregen ergeben. Darüber hinaus wird am Beispiel der Stadt Olfen aufgezeigt, wie bei einer Analyse von Gefahren und Risiken durch Starkregen vorgegangen werden kann und welche Qualitätsstandards solchen Analysen zugrunde liegen sollten. Ansätze zur Minimierung der gesundheitlichen Belastungen durch Hitzestress werden am Beispiel der Städte Potsdam, Remscheid und Würzburg mithilfe partizipativer Erfassungsmethoden dargelegt. Am Beispiel der Städte Ludwigsburg und Bonn werden neue Methoden zur Erfassung des Klimas und der Vulnerabilitäten sowie ihre Anwendungsmöglichkeiten und -hemmnisse diskutiert. Die Session bietet ein Diskussionsforum für die Frage, wie Verwundbarkeiten und Risiken im Kontext von Extremwetterereignissen gesamtgesellschaftlich erfasst werden können und welche planerischen Handlungsmöglichkeiten es zur Stärkung der Resilienz in Städten gibt. Aber auch die Frage nach der Einschätzung von Verantwortlichkeiten bei der Vorsorge zwischen städtischen Akteuren und Bürgerinnen und Bürgern gilt es zu thematisieren.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) (2017): Naturgefahren-report 2017. Die Schaden-Chronik der deutschen Versicherer in Zahlen, Stimmen und Ereignissen. Berlin.

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) (Hrsg.) (2014): Climate change 2014 - Impacts, adaptation, and vulnerability. Working Group II contribution to the fifth assessment report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge: Cambridge University Press.

Robine, J.M.; Cheung, S.L.; Le Roy, S.; Van Oyen, H. & Herrmann, F.R. (2007): Report on excess mortality in Europe during summer 2003. 2003 Heat Wave Project. Abgerufen von: http://ec.europa.eu/health/ph_projects/2005/action1/docs/action1_2005_a2_15_en.pdf (Abruf 18.07.2019).

UNDP (United Nations Development Programme) (2016): Goall 11: Sustainable cities and communities. Abgerufen von: <https://www.undp.org/content/undp/en/home/sustainable-development-goals/goal-11-sustainable-cities-and-communities.html> (Abruf 18.07.2019).

Stärkung der Resilienz gegenüber Starkniederschlägen – Neue Erkenntnisse zu Vorsorgepotentialen und Ansatzpunkte für die räumliche Planung und Eigenvorsorge

M. Sc. Britta Weißer

Universität Stuttgart, Institut für Raumordnung und Entwicklungsplanung

Prof. Dr.-Ing. habil. Jörn Birkmann

Extremwetterereignisse wie Starkniederschläge werden auch heute noch vielfach unterschätzt – obwohl diese zur Gefahr für Leib und Leben werden und erhebliche Schäden anrichten können, wie die Starkniederschläge im Frühsommer 2016 mit mindestens zehn Todesfällen in Süddeutschland verdeutlicht haben. Angesichts der erwarteten Zunahme an Starkniederschlägen im Zuge des Klimawandels (IPCC 2014), steigt der Druck auf Kommunen, sich diesen ändernden Rahmenbedingungen anzupassen und Vorsorge und Schutz gegenüber solchen Extremereignissen zu erhöhen. Dazu gehört neben der reflektierten Aufarbeitung vergangener Ereignisse auch eine ganzheitliche Erfassung von Risiken, bei der neben der Überflutungsgefährdung auch Aspekte der Verwundbarkeit und Risikowahrnehmung integriert werden (Birkmann 2013). Während es mit der Erstellung von Starkregengefahrenkarten bereits gute Ansätze zur Abschätzung von Gefährdungsbereichen gibt, liegen Methoden zur Erfassung – und Ergebnisse – zu verwundbaren Gebieten, Schadensdaten aus vergangenen Ereignissen und zur Risikowahrnehmung von Haushalten bislang nur vereinzelt vor (Rözer et al. 2016; Spekkers et al. 2017; Weißer et al. 2019). Solche Untersuchungen stellen insbesondere Klein- und Mittelstädte vor große Herausforderungen, da begrenzte finanzielle und personelle Ressourcen eine Reflektion vergangener Ereignisse sowie weitergehende Risikoanalysen oft nicht zulassen. Vor diesem Hintergrund widmet sich das derzeit laufende Forschungsprojekt „RESI-extrem – Resilienzbildung nach Extremereignissen“ (BMBF) der Frage, wie Stadtentwicklung trotz der scheinbaren Unvorhersehbarkeit räumlich ubiquitärer Extremereignisse, wie bspw. Starkregen, Vorsorge- und Schutzkonzepte für eine klimaresiliente Entwicklung fördern kann. Im Mittelpunkt des Projekts stehen dabei die Analyse vergangener Schadensmuster und die Frage nach den Erfahrungen und Lernprozessen nach Krisensituationen (Lessons Learned). Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Risikowahrnehmung und Lernfähigkeit der Bürgerinnen und Bürger. Hierzu wurde im Sommer 2018 in den beiden Real-laborstädten Schwäbisch Gmünd (Ba-Wü) und Olfen (NRW) jeweils eine Haushaltsbefragung durchgeführt, um einerseits neue Erkenntnisse zu Schadensmustern durch Überflutungen zu gewinnen, aber auch bestehende Vorsorgepotentiale in der Bevölkerung zu identifizieren. In dem Vortrag werden die Ergebnisse der beiden Haushaltsbefragungen sowie vergleichende Analysen zwischen den beiden Städten vorgestellt. Im Fokus stehen dabei Erkenntnisse zum Vorsorgeverhalten von Haushalten und zu Schadensmustern, die aufzeigen, wie fehlendes Wissen und mangelnde Vorsorge die Bevölkerung gefährden, aber auch wie die eigene Erfahrung mit Starkregen das Vorsorgeverhalten beeinflusst. Dabei wird deutlich, welche Potentiale sich durch die Einbindung privater Haushalte bei der gesamtstädtischen Risikominimierung ergeben. Die Ergebnisse werden in Empfehlungen für eine passgenauere Risikokommunikation überführt, um Risiken im Kontext von Starkregen besser gegenüber der Bevölkerung zu kommunizieren, und deren Nutzbarkeit für die integrierte Stadtentwicklung diskutiert.

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) (Hrsg.) (2014): Climate change 2014 - Impacts, adaptation, and vulnerability. Working Group II contribution to the fifth assessment report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge: Cambridge University Press.

Rözer, Viktor; Müller, Meike; Bubeck, Philip; Kienzler, Sarah; Thielen, Annegret; Pech, Ina et al. (2016): Coping with Pluvial Floods by Private Households. In: Water 8 (304), S. 1-24.

Spekkers, Matthieu; Rözer, Viktor; Thielen, Annegret; Veldhuis, Marie-Claire ten; Kreibich, Heidi (2017): A comparative survey of the impacts of extreme rainfall in two international case studies. In: Nat. Hazards Earth Syst. Sci. 17 (8), S. 1337–1355.

Weißer, Britta; Becker, Dennis, Othmer, Felix (2019): Stärkung der Risikovorsorge gegenüber Starkregen. Neue Erkenntnisse zur Resilienz von Haushalten gegenüber Starkregen und Schlussfolgerungen für die Stadtentwicklung, RaumPlanung 202, S.71-76.

Die Analyse von Starkregengefahren- und Risiken am Beispiel der Stadt Olfen – die Methode der Risikoanalysen kritisch beleuchtet

M. Sc. Dennis Becker & M. Sc. Felix Julian Othmer

TU Dortmund, IRPUD

Die globale Erwärmung mit Steigerungen der Durchschnitts- und Extremtemperaturen hat Auswirkungen auf das Niederschlagsgeschehen. Dieser Zusammenhang erklärt sich nicht zuletzt physikalisch, da wärmere Luft mehr Feuchtigkeit binden kann als kalte Luft. Unter Starkregen werden große Niederschlagsmengen in kurzer Zeit verstanden, die häufig durch konvektive Ereignisse auftreten. Viele Klimamodelle berechnen für die Zukunft eine Zunahme der Häufigkeit und Intensität solcher Starkregenereignisse (vgl. BBSR 2018: 3; IPCC 2014: 189; Lehmann, Coumou & Frieler, 2015). Überflutungen durch Starkregen können erhebliche Sachschäden verursachen und sogar Menschenleben fordern, wie bspw. 2016 in Braunsbach oder Schwäbisch Gmünd in Baden-Württemberg. Die Schadensbilanzen des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) weisen für das Jahr 2016 Sachschäden durch Überschwemmungen von rund 800 Millionen Euro aus. Damit haben sich 2016 die Versicherungsschäden im Vergleich zum Vorjahr verzehnfacht (GDV 2017: 30). Das Ausmaß von Starkregenereignissen, die daraus folgenden Fließgeschwindigkeiten und Einstautiefen, sind abhängig von der Niederschlagsmenge und der örtlichen Topografie. Starkregenereignisse sind räumlich ubiquitäre Extremereignisse, d.h. sie können grundsätzlich überall und sehr plötzlich auftreten und sind daher nur schwer vorhersagbar. Die Analyse von Starkregenrisiken dient als Planungsgrundlage, um den Aufgaben und Pflichten der Gefahrenabwehr, Vorsorgepflicht, Sicherstellung des Wohls der Allgemeinheit und dem Schutz vor konkreter Beeinträchtigung verfassungsrechtlich geschützter Güter gerecht zu werden. Es werden potentiell betroffene Gebiete, öffentliche Objekte, und Infrastrukturen identifiziert und Handlungsempfehlungen abgeleitet, um Schäden und/oder den Funktionsausfall wichtiger Infrastrukturen im Ereignisfall zu vermeiden. Auch private und gewerbliche Nutzer müssen für potentielle Gefahren sensibilisiert werden (vgl. LUBW 2016: 34). Zur Abschätzung möglicher Risiken durch Starkregen, werden in der Praxis konkrete Analysen oder Analysekombinationen angewendet. Durch Institutionen wie bspw. die DWA (DWA 2013/2016) oder das Baden-Württembergische Umweltministerium (LUBW 2016) existieren bereits diverse Vorgaben zur Vorgehensweise bei der Erstellung solcher Starkregenrisikoanalysen. Bisher ist jedoch kein einheitliches Vorgehen abzusehen. Die Methoden unterscheiden sich in ihren Vor- und Nachteilen zum Teil erheblich oder sind gar in ihrem Vorgehen unzureichend konkret. Diese Problematik greift der vorliegende Vortrag auf, indem anhand der im Rahmen des BMBF-Forschungsprojektes „RESI-extrem“ durchgeführten Risikoanalyse Starkregen für die Stadt Olfen eine angepasste Vorgehensweise und methodische Innovation für Risikoanalysen gegenüber Starkregen vorgestellt wird. Im Rahmen des Vortrags wird anhand der Projektergebnisse aufgezeigt, wie eine umfassende Risikoanalyse durchgeführt werden kann. Basierend auf den Erkenntnissen der angewendeten Projektmethodik, bietet der Vortrag zudem Raum für eine kritische Diskussion zu den Qualitätskriterien solcher Risikoanalysen.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.) (2018): Starkregeneinflüsse auf die bauliche Infrastruktur. Bonn: BBSR.

Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.(DWA) (Hrsg.) (2013): Starkregen und urbane Sturzfluten – Praxisleitfaden zur Überflutungsvorsorge. DWA Themen T1/2013. Hennef: DWA.

Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.(DWA) (Hrsg.) (2016): Merkblatt DWA-M-119: Risikomanagement in der kommunalen Überflutungsvorsorge für Entwässerungssysteme bei Starkregen. DWA-Regelwerk. Hennef: DWA.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.(GDV) (2017): Naturgefahrenreport 2017. Die Schaden-Chronik der deutschen Versicherer in Zahlen, Stimmen und Ereignissen. Berlin: GDV.

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) (Hrsg.) (2014): Climate change 2014 - Impacts, adaptation, and vulnerability. Working Group II contribution to the fifth assessment report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge: Cambridge University Press.

Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) (Hrsg.) (2016): Leitfaden Kommunales Starkregenrisikomanagement in Baden-Württemberg Karlsruhe: LUBW

Lehmann, J., Coumou, D. & Frieler, K. (2015): Increased record-breaking precipitation events under global warming. Climatic Change, 132, 501-515.

Hitze in der Stadt: Was wir aus Befragungen lernen können

Dr. Antje Otto

Universität Potsdam

M. Sc. Anna Heidenreich, Prof. Dr. Annegret Thicken

Nachdem wir in Deutschland bereits 2018 einen „Hitzesommer“ erlebt haben, wurden auch 2019 vielerorts Hitzerekorde gebrochen und mehrfach Temperaturen bis über 40°C gemessen. Immer wieder führen derart anhaltend hohe Temperaturen in verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen zu ernstzunehmenden Herausforderungen. Insbesondere mehrere aufeinander folgende Hitzetage mit Temperaturen von über 30°C und tropische Nächte, in denen die Temperaturen nicht unter 20°C sinkt, können für Menschen eine gesundheitliche Belastung darstellen, die im schlimmsten Fall bis zum Tod führen kann. So starben in Folge des sogenannten Hitzesommer 2003 in Europa ca. 80.000 vorwiegend ältere Personen in Folge der hohen Temperaturen (Robine et al. 2007). Gerade die städtische Bevölkerung ist von Hitze besonders betroffen, da hohe Versiegelungsraten und dichte Bebauung, wie sie in Städten häufig anzutreffen sind, eine stärkere Aufheizung fördern und eine nächtliche Abkühlung hemmen. Daher zielt das derzeit laufende Forschungsprojekt „ExTrass – Urbane Resilienz gegenüber Extremwetterereignissen“ darauf ab, Städte besser auf Hitzewellen vorzubereiten. Insbesondere Potsdam, Remscheid und Würzburg stehen als Fallstudien im Fokus. In ExTrass wurden Befragungen der Bevölkerung und des Fachpersonals in Arztpraxen, Apotheken, Kitas und Senioreneinrichtungen in den drei Modellstädten Potsdam, Remscheid und Würzburg durchgeführt. Zudem wurde das Besucherverhalten an unterschiedlich warmen Tagen bei einem Open-Air-Event (Landesgartenschau in Würzburg 2018, vgl. Heidenreich et al. 2019) untersucht. Diese Erhebungen dienen dazu, folgende Fragen detailliert für die Fallstudienstädte beantworten zu können:

- *Wie sehr sind welche Personengruppen in welchen Stadtteilen in ihrem gesundheitlichen Wohlbefinden und in ihrem Alltag von Hitze betroffen?*
- *Welche hitzemindernden Maßnahmen werden bereits umgesetzt und wie kann bei einer besseren Eigenvorsorge unterstützt werden?*
- *Welche Informationsmaterialien hinsichtlich Hitze und deren Vermeidung sind bereits bekannt, werden genutzt und wie können diese verbessert werden?*
- *Welche Möglichkeiten der Abkühlung (bspw. Grünflächen) finden die Befragten in ihrem Lebensumfeld und wie nutzen und bewerten sie diese?*
- *Welche Akteure werden hinsichtlich Hitzevermeidung als handlungsverantwortlich angesehen und welche Akteure könnten die Rolle von Multiplikatoren und Multiplikatorinnen für hitzeangepasstes Verhalten einnehmen?*

Ausgewählte Ergebnisse zu diesen Fragestellungen werden in dem Vortrag präsentiert und diskutiert sowie erste Schlussfolgerungen gezogen. Im Laufe des Forschungsprojekts werden die detaillierten Erkenntnisse aus den unterschiedlichen Erhebungen in zielgruppenspezifische Materialien der Risikokommunikation einfließen, die auch über die drei ExTrass-Modellstädte hinweg zugänglich sein werden. Darüber hinaus sollen die Ergebnisse in Diskussionen um

eine hitzeangepasste Stadtgestaltung in den drei Städten und darüber hinaus eingehen und zu einer verbesserten Resilienz in Städten beitragen.

Heidenreich, A., Buchner, M., Walz, A., Thieken, A. (2019): Das Besucherverhalten unter Hitzebelastung auf der Landesgartenschau Würzburg 2018. Auswertung von Beobachtungen, Wettermessungen und Befragungen. Universität Potsdam. Verfügbar unter: <https://doi.org/10.25932/publishup-43018>

Robine J.M., S.L. Cheung, S. Le Roy, H. van Oyen, F.R. Herrmann (2007): Report on excess mortality in Europe during summer 2003. verfügbar unter: http://ec.europa.eu/health/ph_projects/2005/action1/docs/action1_2005_a2_15_en.pdf

Klima – und Vulnerabilitätsbetrachtung und ihre Anwendungsmöglichkeiten gegenüber Hitzestress in Bonn und Ludwigsburg

Prof. Dr. Matthias Garschagen, M. Sc. Mia Wannewitz, Dr. Mark Fleischhauer, Dr. Simone Sandholz, M. Sc. Dominic Sett, B.A. Kevin Laranjeira, B. Sc. Franziska Götsche

Ludwig-Maximilians-Universität München, Department für Geographie; TU Dortmund, Fakultät Raumplanung; United Nations University, Institute for Environment and Human Security; Universität Stuttgart, Institut für Raumordnung und Entwicklungsplanung

Prof. Dr.-Ing. habil. Jörn Birkmann, B. Sc. Tanja Schnittfinke, M. Sc. Wiriya Puntub

Die aktuellen Sommertemperaturen mit Werten bis zu 42,6 Grad in Deutschland und der Sommer 2018 in seiner ganzheitlichen Betrachtung stellen bezüglich der Hitze neue Rekorde seit Beginn der systematischen Wetteraufzeichnung im Jahr 1881 dar (DWD 2019, Imbery et al. 2018). Diese Entwicklungen und die erwartete Zunahme solcher Wetterlagen verdeutlichen die Dringlichkeit der Integration von Klimawandelanpassungsstrategien in die Stadtentwicklung (UN 2015a & b, 2017). Die gesetzliche Verankerung des Klimaschutzes und der Klimaanpassung in das BauGB ermöglichen Städten Sanierungsgebiete zur Stadterneuerung und zur Städtebauförderung aufgrund von erheblichen klimatischen Missständen auszuweisen (§136 BauGB). Für solche Anpassungsstrategien dienen bisher meist ausschließlich die Szenarien über das gegenwärtige und zukünftige Klima als Informationsgrundlage. Zur Implementierung von passgenauen Anpassungsmaßnahmen bedarf es jedoch nicht nur kleinräumiger klimatischer Analysen, sondern auch Aussagen zur gegenwärtigen und zukünftigen Vulnerabilität. Denn die Anpassungsnotwendigkeiten hängen neben der Entwicklung des Klimas und sogenannter „Heißer Tage“ und „Tropennächte“ auch von der Veränderung der Vulnerabilität der von Hitzestress potentiell betroffenen Stadtbevölkerung ab (IPCC 2014, Birkmann et al. 2015, Greiving et al. 2016). Im Rahmen des derzeit laufenden Forschungsprojektes „ZURES – Zukunftsorientierte Vulnerabilitäts- und Risikoanalyse als Instrument zur Förderung der Resilienz von Städten und urbanen Infrastrukturen“ wird dieser integrierte Ansatz – die Verknüpfung des Klimawandels mit der gesellschaftlichen Verwundbarkeit - an Hand der Fallbeispielstädte Ludwigsburg und Bonn vertiefend betrachtet. Es konnten unter anderem neue Methoden für eine auf Resilienz zielende Stadtentwicklung gegenüber Hitzestress erarbeitet werden, die neben dem kleinräumigen Wandel der klimatischen Situation auch Veränderungen sozialer Verwundbarkeit erfassen und für die Zukunft in Form von quantitativen und partizipativen Szenarien beschreiben (Birkmann et al. 2019, Garschagen et al. 2018). Durch die integrierte Betrachtung klimatischer und gesellschaftlicher Vulnerabilitätsfaktoren lassen sich neben klimatisch stark belasteten Räumen weitere hitzevulnerable Gebiete mit einem besonderen Handlungsbedarf identifizieren. Dies zeigt, dass sowohl klimatische als auch sozial-strategische Anpassungsmaßnahmen für eine ganzheitliche Lösung erforderlich sind. Darüber hinaus wurden im Sommer 2018 in den beiden Partnerstädten Ludwigsburg und Bonn Haushaltsbefragungen durchgeführt. Die Ergebnisse der Haushaltsbefragungen bestätigen dabei zum einen die Relevanz der in ZURES verwendeten Kernindikatoren zur Messung sozioökonomischer Vulnerabilität und zum anderen konnten neue Erkenntnisse hinsichtlich bestehender Zusammenhänge sozioökonomischer Faktoren und individueller Anpassungskapazitäten gewonnen werden. Bei der Entwicklung der Methoden wurden Erkenntnisse und Entwürfe planungsrelevanter Karten in Workshops mit verschiedenen Fachabteilungen in Bonn und Ludwigsburg intensiv diskutiert und bezogen auf ihre Handlungsrelevanz geprüft. Bestandteil dieses Vortrags ist die Darstellung der bisherigen Erkenntnisse aus den entwickelten Vulnerabilitätsanalysen und -szenarien sowie deren Verknüpfung mit dem Themenkomplex der

Klimawandelanpassung. Zudem werden zentrale Ergebnisse der Haushaltsbefragung vorgestellt und ein Überblick über mögliche Anwendungspotentiale und -Hemmnisse in der Planung gegeben.

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2003 (BGBl. I S. 2414), geändert zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015) (BGBl. IS. 1722).

*Birkmann, J.; Cutter, S.; Rothman, D.; Welle, T.; Garschagen, M.; Van Ruijven, B.; O'Neil, B.; Preston, B.; Kienberger, S.; Cardona, O.D.; Siagian, T.; Hidayati, D.; Setiadi, N.; Binder, C.; Hughes, B.; Pulwarty, R. (2015): Scenarios for Vulnerability - Opportunities and constraints in the context of climate change and disaster risk; *Climatic Change*, Vol. 133/1, S. 53-68. Dordrecht.*

Birkmann, J.; Sorg, L.; Jamshed, A.; Sauer, H.; Fleischhauer, M.; Greiving, S.; Garschagen, M.; Sandholz, S.; Wannewitz, M.; Bueter, B.; Schneider, M. (2019): Strengthening risk-informed decision-making: Scenarios for human vulnerability and exposure to extreme events. Case Study: heat stress vulnerability in the city of Ludwigsburg, Germany. In: UN/ISDR (United Nations International Strategy for Disaster Risk Reduction, Background paper for the Global Assessment Report 2019 of UN/ISDR DWD 2019: Wochenendwetter. Deutscher Wetterdienst Vorhersage- und Beratungszentrale. Offenbach.

Garschagen, M.; Wannewitz, M.; Sandholz, S. (2018): Urban development trends and related vulnerabilities: Participative scenarios for the cities of Bonn and Ludwigsburg, Germany, ZURES project report, Bonn

*Greiving, S. (2016): Spatial planning and uncertainties associated with future disasters. In: Greiving S., Tesliar, J., Ubaura, M. (Hrsg.): *Spatial Planning and resilience following disasters – international and comparative perspectives*. Policy Press. Bristol. S. 323-344.*

Imbery, F.; Friedrich, K.; Koppe, C.; Janssen, W.; Pfeifroth, U.; Daßler, J.; P. Bissolli (2018): 2018 wärmster Sommer im Norden und Osten Deutschlands. Stand 06.09.2018. Deutscher Wetterdienst. Abteilung für Klimaüberwachung, Hydrometeorologie und Agrarmeteorologie. Offenbach.

*Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) (Hrsg.) (2014): *Climate Change 2014 - Impacts, Adaptation, and Vulnerability - Part A: Global and Sectoral Aspects. Contribution of Working Group II to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press, Cambridge/New York.*

*United Nations (UN) (Hrsg.) (2015a): *Sustainable Development Goals*, New York.*

*United Nations (UN) (Hrsg.) (2015b): *Paris Agreement*. New York.*

*United Nations (UN) (Hrsg.) (2017): *New Urban Agenda; resolution adopted by the General Assembly on 23 December 2016 (A/71/L.23)*, New York*

Kleinräumige Modellierung urbaner Wärmebelastung – Modellierung städtebaulicher / stadtplanerischer Maßnahmen mit ENVImet

Dipl.-Ing. Jörg Peter Schmitt

TU Dortmund, IRPUD

Einführung: Im Rahmen des Projekts iSCAPE wurden Effekte verschiedener städtebaulicher bzw. stadtplanerischer Maßnahmen auf die lokale Wärmebelastung in urbanen Gebieten modelliert. Durch den Klimawandel ist zukünftig mit einer deutlichen Erhöhung der Hitzebelastungen insb. in urbanen Räumen zu rechnen. Hitzebelastungen haben einen erheblichen Einfluss auf das Wohlbefinden und die Gesundheit der Bevölkerung; Auswirkungen von Planungen auf die menschliche Gesundheit wiederum sind normative Faktoren im Rahmen von Umweltprüfungen, für welche die Modellierungen als Abwägungsgrundlage dienen können. Explizit wurden im Rahmen des Projekts iSCAPE die Auswirkungen von Gebäudestellungen und die Auswirkungen zusätzlicher Straßenbäume auf die urbane Wärmebelastung anhand von vier konkreten Flächen in Bottrop modelliert. Hierzu wurden für jede zu modellierende Maßnahme sowohl der Status Quo als auch verschiedene Szenarien modelliert, um die konkrete Wirkung der Maßnahme aufzuzeigen.

Methodischen Vorgehen: Die Modellierungen wurden mit Hilfe der numerischen Software ENVImet mit einer räumlichen Auflösung von 2 Metern durchgeführt. Die Modellierungen wurden mit einer Modelllaufzeit von 24 Stunden durchgeführt, so dass Ergebnisse für jede Stunde verfügbar sind. Als Modellflächen wurden zudem ausreichend große Areale um die eigentliche städtebauliche bzw. stadtplanerische Maßnahme gewählt, um die Auswirkungen möglichst genau und hinreichend modellieren zu können. Die Vorbereitung der räumlichen Grundlagendaten der Stadt Bottrop sowie die räumliche Auswertung der Modellierungsergebnisse erfolgte mit Geoinformationssystemen. Um eine Referenz und Validierung zu bestehenden Modellierungsergebnissen der Stadt Bottrop zu gewährleisten, wurden meteorologische Beobachtungsdaten (insb. zeitliche Temperaturverteilung, Windrichtung und -geschwindigkeit) für das Modell-Setup verwendet, welche von der Stadt Bottrop bereits im Rahmen einer Machbarkeitsstudie für Klimaanpassungspotenziale verwendet wurde. Als relevante Auswertungsparameter der Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit wurde die Lufttemperatur sowie der PET-Wert (physiologisch äquivalente Temperatur) auf einer Höhe von 1,50 Meter für 16:00 Uhr modelliert und ausgewertet.

Ergebnisse: Die Ergebnisse der Modellierungen zeigen, dass veränderte Gebäudestellungen zu unterschiedlichen Temperaturen vornehmlich im direkten Umfeld der Maßnahme führen. Die Modellierung zusätzlicher Straßenbäumen zeigt Abkühlungen der Lufttemperatur im Nahbereich, als auch im weiteren Umfeld der zusätzlichen Straßenbäume. Bei der Modellierung der Straßenbäume ist durch den direkten Kühlungseffekt der Bäume eine deutliche - aber kleinteilige - Reduzierung der PET-Werte zu beobachten.

Diskussion / Ausblick: Die Ergebnisse kleinklimatischer Modellierungen können im Rahmen von Umweltprüfungen (UVP / SUP) eine gute Grundlage und Hilfestellung für Abwägungsentscheidungen für den Faktor der menschlichen Gesundheit darstellen. Das methodische Verfahren wird in laufenden und zukünftigen Projekten aufbauend auf den gesammelten Erfahrungen weiterentwickelt und verbessert; konkret ist hier das Projekt KlimaWaGe zu nennen, in dessen Rahmen kleinräumige Klimamodellierungen für Gewerbegebiete durchgeführt werden.

KLIMPRAX Stadtklima – Klimawandel als Herausforderung für die kommunale Planung

M. Sc. Harald Hoeckner

Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, Fachzentrum Klimawandel und Anpassung

Sonja Singer-Posern, Christine Zarda

Der Klimawandel findet statt und erste Folgen dieser Klimaveränderungen sind bereits spürbar. Die Umsetzung von konkreten Maßnahmen zur Klimaanpassung kann nur lokal erfolgen. Vor dieser Herausforderung stehen heute die Kommunen. Das Projekt KLIMPRAX Stadtklima, das mit den Modellkommunen Wiesbaden und Mainz durchgeführt wurde, beschäftigt sich mit dem Problem der zunehmenden Hitzebelastung in Kommunen. Für dieses interdisziplinäre Projekt wurde eine Arbeitsgruppe, bestehend aus dem Deutschen Wetterdienst, der Stadt Wiesbaden, der Stadt Mainz, dem Landesamt für Umwelt, Rheinland-Pfalz, dem Rheinland-Pfalz Kompetenzzentrum für Klimawandelfolgen und dem Fachzentrum Klimawandel und Anpassung im Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie geformt. Auf Basis von Interviews, Experten- und Planungsworkshops mit Kommunen und verschiedenen Fachämtern wurden Konzepte erstellt, die in den Modellkommunen hinsichtlich ihrer praktischen Relevanz getestet wurden. Des Weiteren flossen Ergebnisse von Literaturrecherchen in die Konzepterstellung mit ein. Das Projekt untersucht die Frage, wie stadtklimatische Belange in kommunalen Planungsprozessen integriert werden können. Hierzu werden die nötigen Voraussetzungen und Prozesse der Verwaltung in Kommunen beleuchtet. Anpassung an den Klimawandel muss als Querschnittsaufgabe verstanden werden. Um die Lebensqualität unserer Städte auch in Zukunft zu sichern ist es notwendig das Thema in kommunalen Strukturen und Verwaltungsabläufen zu verankern und durch gute fachliche Grundlagen zu unterstützen. Für das Stadtklima und zukünftige Planungen sind ortsspezifische Kenntnisse erforderlich. Die Verortung von, im Stadtbereich, unterschiedlichen Hitzebelastungen, Kaltluftentstehungsgebieten und Luftleitbahnen ist unabdingbar für fundierte und zukunftssichere Entwicklungsentscheidungen. Dafür werden verschiedene Aufbereitungsschritte von klimatischen Daten der Vergangenheit sowie Daten aus Klimaprojektionen zu Planungsgrundlagen erläutert. Im Hinblick auf den wachsenden Anteil älterer Menschen gewinnt auch das Thema Hitze und Gesundheit an Bedeutung. Die Verortung von Schwerpunkten der Betroffenheit, also Orten, an denen starke Hitzebelastung besteht und zugleich besonders davon betroffene Menschen wohnen, zeigt den Kommunen, an welchen Orten vordringlich gehandelt werden muss. Hier schlägt das Projekt KLIMPRAX Stadtklima die Brücke zwischen den klimatischen und demografischen Herausforderungen und den möglichen Handlungsoptionen für die kommunale Planung. Das Projekt greift das Thema Gesundheit auf und gibt Empfehlungen, wie Kommunen den temperaturbedingten Veränderungen des Klimas und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen in der Stadt Rechnung tragen können. Dafür werden anhand von drei Indikatoren (Hochaltrigkeit, Kinderdichte und Armutsdichte) die Sensitivität der Bevölkerung für Wiesbaden und Mainz analysiert, mit klimatischen Daten kombiniert und kartografisch als Schwerpunkte der Betroffenheit verortet. Als Ergebnis liegt ein Methodenbaukasten vor, der Kommunen befähigt und unterstützt, Informationen zur Bewertung der Hitzebelastung und der Sensitivität der Bevölkerung zu erfassen, auszuwerten und daraus entsprechende Maßnahmen zur Klimaanpassung abzuleiten und durchzuführen.

Abschätzung der systemischen Kritikalität von Verkehrsinfrastrukturen im Kontext konvektiver Starkwindereignisse

B. Sc. Philip Kruse

TU Dortmund, IRPUD

In den letzten 30 Jahren hat die Zahl konvektiver Extremereignisse global zugenommen ^[1] und speziell in Deutschland haben vier der fünf verheerendsten Ereignisse seit 1980 in der letzten Dekade stattgefunden ^[2]. Dazu zählt auch der Sturm Ela, welcher im Juni 2014 die Stadt Essen mit bisher ungekannter Heftigkeit traf und große Teile des städtischen Baumbestands beschädigte ^[3]. Baumwurfbedingt kam es zudem zu Ausfällen und Einschränkungen der städtischen Infrastruktur, insbesondere der Verkehrsinfrastruktur. So hat es beispielsweise fünf Tage gedauert bis der Essener Hauptbahnhof wieder angefahren werden konnte und das Straßennetz von Sturmfolgen befreit worden war ^[4]. Mit Blick auf den Klimawandel und damit wahrscheinlich einhergehenden häufigeren und intensiveren sommerlichen Starkwindereignissen ^[5] ist auch im Bereich urbaner Forstwirtschaft eine Klimaanpassung geboten, um sowohl Baumbestand als auch Infrastrukturen zu schützen. Zur Priorisierung von Standorten für Anpassungsmaßnahmen, wurde die systemische Kritikalität der städtischen Infrastrukturen untersucht. Infrastrukturen gelten dann als „kritisch“, wenn sie für die Funktionsfähigkeit moderner Gesellschaften von wichtiger Bedeutung sind und ihr Ausfall oder ihre Beeinträchtigung nachhaltige Störungen im Gesamtsystem zur Folge hat ^[6]. Besonders brisant sind laut BMI wechselseitige systemische Abhängigkeiten, d.h. der Ausfall einer Infrastruktur führt zum Ausfall einer weiteren Infrastruktur, die ihrerseits aber wieder Voraussetzung zur störungsfreien Funktion der zuerst ausgefallenen Infrastruktur ist ^[7]. Im Kontext von BaumAdapt wird die systemische Kritikalität der städtischen Verkehrsinfrastruktur mit Hilfe von Verkehrssimulationen verschiedener Unterbrechungsszenarien analysiert und abgeschätzt. Für diese Analyse wird jeweils der bevölkerungsstärkste Baublock eines Stadtbezirks in Beziehung mit verschiedenen Standorten von Einrichtungen der kritischen Infrastrukturen und der Katastrophenhilfe gesetzt. Die simulierten Streckenbelastungen für die Routen dieser Quell-Ziel-Beziehungen und der Vergleich verschiedener Unterbrechungsszenarien helfen bei der Ermittlung der systemischen Kritikalität einzelner Streckenabschnitte. Diese ist umso größer, je häufiger ein Abschnitt in den optimalen Routen zwischen Quelle und Ziel befahren wird, je größer die relative und je größer die absolute Steigerung der Verkehrslast ist. Die Ergebnisse der Abschätzung der systemischen Kritikalität einzelner Streckenabschnitte dienen als Grundlage für die Abwägung und Priorisierung von Standorten für Maßnahmen zur Klimaanpassung des Stadtbaubestandes. Durch diese Maßnahmen soll die Vitalität des urbanen Baumbestands gesteigert werden und somit die Wahrscheinlichkeit von Baumwurf verringert werden. Dadurch trägt die verbesserte Vitalität der Bäume auch zum Schutz des städtischen Verkehrsnetzes bei und reduziert die Wahrscheinlichkeit kaskadierender Folgen für andere Sektoren der kritischen Infrastruktur.

[1] MunichRE. (2018a). NatCatSERVICE: Convective Storm Events Worldwide 1980-2017. Abgerufen am 22. Januar 2019, von <http://natcatservice.munichre.com/>

[2] MunichRE. (2018b). NatCatSERVICE: Convective Storm Events in Germany 1980-2017. Abgerufen am 22. Januar 2019, von <http://natcatservice.munichre.com/>

[3] Haering, R. & Bösen, N. (2014). Abwägung von Prioritäten bei Baum(pflege)maßnahmen nach einem Orkan: Ein erster Erfahrungsbericht nach „Ela“. FLL-Verkehrssicherheitstage, Berlin.

[4] Biesel, M. (2018). Heute vor vier Jahren wütete Ela über NRW – und so sah das aus. Abgerufen am 5. August 2019, von <https://www.derwesten.de/region/unwetter-ela-2014-tief-ruhrgebiet-nordrhein-westfalen-id210857019.html>

[5] adelphi, PRC & EURAC. (2015). Vulnerabilität Deutschlands gegenüber dem Klimawandel. In *Climate Change*, 24(2015).

[6] BMI. (2009). *Nationale Strategie zum Schutz Kritischer Infrastrukturen*. Berlin.

[7] BMI. (2011). *Schutzkonzepte Kritischer Infrastrukturen im Bevölkerungsschutz: Ziele, Zielgruppen, Bestandteile und Umsetzung im BBK*. Berlin.

Chaos oder Kaskade? Kritische Infrastrukturen als komplexes System

M. Sc. Hanna Christine Schmitt

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

Kritische Infrastrukturen gelten als Rückgrat moderner Gesellschaften (vgl. Birkmann et al. 2016). Sie versorgen uns mit Elektrizität, sorgen für eine geregelte Wasserver- und -entsorgung und ermöglichen den Transport von Informationen und Waren. Kurzum: sie sorgen für ein funktionierendes Gemeinwesen (vgl. BMI 2009: 3). Jede einzelne kritische Infrastruktur ist schwer (be)greifbar, was an diversen Anlagenbestandteilen liegt, die wiederum unterschiedliche Versorgungsleistungen erbringen (vgl. BBK 2017: 16; Fekete 2018: 22). In ihrer Gesamtheit sind kritische Infrastrukturen jedoch nicht nur schwer zu erfassen, sondern bilden aufgrund gegenseitiger Vernetzung und Abhängig voneinander ein komplexes System (vgl. Bouchon 2006: 16; Dudenhoeffer/Permann/Manic 2006: 479; Katina/Keating 2015: 318; Ves-ter 2015: 25). In diesem komplexen System ist es möglich, dass sich Störungen kaskadenartig ausbreiten, vervielfachen und weitere kritische Infrastrukturen beeinträchtigen. Diese netzartige Ausbreitung von Störungen wird auch als Kaskadeneffekt bezeichnet und veranschaulicht den dringenden Bedarf nach einer systembezogenen Perspektive auf kritische Infrastrukturen (vgl. Di Mauro et al. 2010: 284; Katina/Hester 2013: 213; Laugé/Hernantes/Sarriegi 2015: 16; Rinaldi/Peerenboom/Kelly et al. 2001: 21). Eine solche systemische Perspektive auf kritische Infrastrukturen wird sowohl in der Planungswissenschaft, als auch in der -praxis bisher kaum eingenommen. Dabei ist es bereits seit über einem Jahrzehnt Aufgabe der Raumordnung, dem „Schutz kritischer Infrastrukturen [...] Rechnung zu tragen“ (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 Satz 4 ROG). In den Regionalplänen Deutschlands mangelt es bisher jedoch an einer Konkretisierung dieses Raumordnungsgrundsatzes. Dieser Mangel ist einerseits wohl der Abstraktheit des Auftrages zuzuschreiben. Andererseits konnte Riegel feststellen, dass auch an grundsätzlichen Informationen und Operationalisierungsansätzen fehlt (vgl. Riegel 2015). Dieser Beitrag widmet sich dem Gesamtsystem kritischer Infrastrukturen in Deutschland und präsentiert einen ersten Ansatz, wie eine Operationalisierung dieser systemischen Perspektive erfolgen könnte.

BBK - Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (Hrsg.) 2017: Schutz Kritischer Infrastrukturen - Identifizierung in sieben Schritten. Arbeitshilfe für die Anwendung im Bevölkerungsschutz. Online verfügbar unter https://www.bbk.bund.de/SharedDocs/Downloads/BBK/DE/Publikationen/Praxis_Bevoelkerungsschutz/Band_20_Praxis_BS_Schutz_Kritis_Identifizierung.pdf;jsessionid=94F5F2CE8147AF22F685E0366CE6D10C.1_cid330?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 07.03.2018.

Birkmann, Jörn; Wenzel, Friedemann; Greiving, Stefan; Garschagen, Matthias; Vallée, Dirk; Nowak, Wolfgang et al. (2016): Extreme Events, Critical Infrastructures, Human Vulnerability and Strategic Planning. *Emerging Research Issues*. In: *J. of Extr. Even.* 03 (04), DOI: 10.1142/S2345737616500172.

BMI – Bundesministerium des Inneren (Hrsg.), 2009: Nationale Strategie zum Schutz Kritischer Infrastrukturen (KRITIS-Strategie). Zugriff: <https://www.bmi.bund.de>, [abgerufen am 31.07.2019].

Bouchon, Sara, 2006: *The Vulnerability of Interdependent Critical Infrastructures Systems. Epistemological and Conceptual State-of-the-Art*. Ispra, Italy.

Di Mauro, Carmelo; Bouchon, Sara; Logtmeijer, Christiaan; Pride, Russ D.; Hartung, Thomas; Nordvik, Jean-Pierre, 2010: A structured approach to identifying European critical infrastructures. *International Journal of Critical Infrastructures* 6 (3): 277–292.

Dudenhoeffer, Donald D.; Permann, May R.; Manic, Milos, 2006: CIMS: A framework for infrastructure interdependency modeling and analysis. In: L. F. Perrone, F. P. Wieland, J. Liu, B. G. Lawson, D. M. Nicol und R. M. Fujimoto (Hrsg.): *Proceedings of the 2006 Winter Simulation Conference*.

Fekete, Alexander (2018): Urban Disaster Resilience and Critical Infrastructure. Habilitationsschrift. Würzburg: Universität Würzburg. Katina, Polinapilinho F.; Hester, Patrick T., 2013: Systemic determination of infrastructure criticality. International Journal of Critical Infrastructures 9 (3): 211–225.

Katina, Polinapilinho F.; Keating, Charles B., 2015: Critical infrastructures: a perspective from systems of systems. International Journal of Critical Infrastructures 11 (4): 316–344.

Laugé, Ana; Hernantes, Josune; Sarriegi, Jose M., 2015: Critical infrastructure dependencies. A holistic, dynamic and quantitative approach. International Journal of Critical Infrastructure Protection 8: 16–23.

Riegel, Christoph (2015): Die Berücksichtigung des Schutzes kritischer Infrastrukturen in der Raumplanung. Zum Stellenwert des KRITIS-Grundsatzes im Raumordnungsgesetz. Dissertation. RWTH Aachen, Aachen. Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr. Online verfügbar unter <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:hbz:82-rwth-2015-030944>.

Vester, Frederic, 2015: Die Kunst vernetzt zu denken. Ideen und Werkzeuge für einen neuen Umgang mit Komplexität. Der neue Bericht an den Club of Rome. 10. Aufl. München: Dt. Taschenbuch-Verl. (dtv Wissen, 33077).

Raumordnungsgesetz (ROG) vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 15 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist.

Soundscape Planning in der Raumplanung

B. Sc. Moritz Lippold

Die akustische Umwelt hat Einfluss auf Gesundheit, Wohlbefinden und Handlungsmöglichkeiten des Menschen. Durch die zunehmende Urbanisierung nimmt die Lärmbelastung zu und ist für Städte eine große Herausforderung. Die planerische Praxis in Deutschland basiert aktuell auf der Idee der Lärmvermeidung, wobei Lärm als zu reduzierendes Abfallprodukt betrachtet wird. Gleichzeitig gibt es in verschiedenen Fachbereichen den Konsens, dass die quantitative Lärmreduktion nicht genügt, um der akustischen Umwelt gerecht zu werden, sodass ein Nachjustieren der Instrumente und Methoden der Raumplanung nötig ist (vgl. Androsch et al. 2013: 260; Sturm u. Bürgin 2016: 76). Als alternativer Zugang kann der Soundscape Ansatz neue Perspektiven eröffnen, indem die akustische Umgebung als Ressource betrachtet wird (vgl. Brown 2010: 499). Damit liegt der Fokus nicht nur auf den negativen Aspekten wie Lärm, sondern kann positive Aspekte hervorheben. Es fehlen jedoch praktische Ansätze bezüglich der Einbindung in die Planung. Daher wurde folgender Forschungsfrage nachgegangen: Wie kann der Ansatz des Soundscape Planning, als Planungsinstrument in der raumplanerischen Praxis in Deutschland integriert werden? Weitere Unterfragen leiteten die Untersuchung. A1: Welche Rolle spielt die akustische Umgebung heute in der raumplanerischen Praxis? A2: Welche aktuellen Ansätze gibt es, den Soundscape Ansatz in die Planungspraxis zu integrieren? A3: Welche Herausforderungen und Chancen ergeben sich aus der Integration des Soundscape Ansatzes in die Planungspraxis in Deutschland? Zur Beantwortung von A1 wurden die rechtlichen Grundlagen und Planungsinstrumente für den Umgang mit Lärm in Deutschland aufgearbeitet. Im Anschluss wurden auf Basis einer systematischen Literaturrecherche und Auswertung nach Mayring Beispiele aufgezeigt wie die Soundscape Idee in Planungsprozessen integriert wird und ein Beitrag zu der Unterfrage A2 geleistet. Zuletzt wurden die erörterten Ansätze in Verbindung mit Experteninterviews auf ihre praktische Eignung diskutiert und sich dabei mit der Unterfrage A3 auseinandergesetzt. Die Arbeit zeigt, dass Soundscape Planning als Ergänzung der Instrumente der Lärminderungsplanung in Deutschland integriert werden kann. Neben den Lärmkarten, kann hier der Soundscape Ansatz, für eine tiefergehende Analyse genutzt werden. Die Kombination von quantitativen und qualitativen Methoden, ermöglicht eine Charakterisierung der akustischen Umgebung, unter Berücksichtigung aller einwirkenden Lärmquellen. Zum einen ermöglicht der Einsatz von Soundscape Indizes und psychoakustischen Parametern eine, über den Lärmpegel hinausgehende Untersuchung der physikalischen Zusammensetzung der Klangumwelt, zum anderen werden subjektive Bewertungen einbezogen und leichter handhabbar gemacht für die Planung. Bezüglich der Ausweisung ‚ruhiger Gebiete‘ hilft der Blick auf die positiven Aspekte einer Klanglandschaft der Betonung des Informationsgehaltes und der schützenswerten Bedeutung für die Gesundheit. Indem die akustische Umgebung als Ressource begriffen wird, kann ein Beitrag für den Erhalt und den Schutz guter Soundscapes geleistet werden. Die zunehmende Standardisierung der Soundscape Methoden durch die DIN ISO 121913-2 kann dazu beitragen, die Akzeptanz für die Planung zu steigern (vgl. Fiebig u. Schulte-Fortkamp 2019). Auch bildet die Interdisziplinarität der Soundscape Forschung einen geeigneten Rahmen für Diskussionen der Frage ‚Wie klingt eine gesunde Stadt?‘.

Androsch, Peter; Sedmak, Florian; Wiesner, Jürgen 2013: Das menschengerechte Schallwellenmeer: Von der Lärmvermeidung zur Akustischen Raumplanung. In: Informationen zur Raumentwicklung, Jg. 2013, H 3: 259 - 267. Bonn: Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

Sturm, Ulrike; Bürgin, Matthias 2016: Stadtklang: Wege zu einer hörenswerten Stadt. Stadtklang - Wege zu einer hörenswerten Stadt, Bd. 1. [1. Auflage]. Zürich, Zürich: vdf

Brown, A. L. 2010: Soundscapes and environmental noise management. In: Noise Control Engineering Journal, Jg. 58, H. 5: 493

*Dortmunder Konferenz 2020
Räume neu denken
Planung in einer Welt im Wandel*

*Dortmund Conference 2020
Rethinking Spaces
Planning in a Changing World*

Fiebig, André; Schulte-Fortkamp, Brigitte 2019: Soundscape - Fortschritte in der Standardisierung auf internationaler Ebene. In: Akustik Journal, Jg. 2019, H. 01: 36-43

Einbindung unterrepräsentierter Gruppen in Beteiligungsprozesse der gesundheitsfördernden Stadtentwicklung – Digitale Methoden der partizipativen Sozialraumanalyse (DiPS)

M. Sc. Daniel Simon

Hochschule für Gesundheit

.....

Vielerorts lässt sich eine Ungleichverteilung der Umweltbelastung in Abhängigkeit des sozioökonomischen Status beobachten. Die gesundheitlichen Folgen dauerhaft erhöhter Exposition gegenüber schädlichen Umwelteinflüssen wie Lärm sind hinlänglich bekannt ^[1]. Gleichzeitig nehmen insbesondere Anwohner gut situierter Quartiere die gebotenen Partizipationskanäle wahr um ihre Lebenswelt positiv zu beeinflussen. ^[2, 3] Online-Beteiligung kann die Reichweite erhöhen sowie die Hemmschwelle und den Aufwand zur Teilnahme an Beteiligungsprozessen verringern ^[4]. Es ist jedoch nicht anzunehmen, dass lediglich die Nutzung eines digitalen Formates zu einer höheren Teilnahmequote unterrepräsentierter Bevölkerungsgruppen führt. Gesundheitsfördernde Stadtentwicklung, ein Begriff dem sich seit wenigen Jahren vermehrt gewidmet wird, kann hier eine Perspektive herstellen. Sieber stellt in seiner Dissertation zur Integration des Setting-Ansatzes in die Instrumente der Stadtplanung eine Anschlussfähigkeit zwischen aktuellen Planungsmodellen und der Logik lebensweltlich orientierter Interventionen nach dem Setting-Ansatz fest ^[5]. Als eins der Kernelemente des Setting-Ansatzes zählt die Partizipation, von der ausgehend sowohl die Verhältnisse als auch das individuelle Verhalten positiv beeinflusst werden können. Da Planungsbeteiligung aus gesundheitsförderlicher Perspektive nur die Vorstufen der Partizipation erreicht ^[6], wird zum einen vorgeschlagen, den Terminus der „frühzeitigen Beteiligung“ (§ 3 BauGB) ^[7] neu zu interpretieren, indem nicht die Planauslage die Grundlage der Beteiligung darstellt, sondern eine lebensweltorientierte Bedarfsabfrage der betroffenen Bevölkerung die Planungsgrundlage beeinflusst. Zum anderen, da Planungsprozesse immer auch Grenzen haben, kann eine teilstrukturierte Online-Beteiligung, die sich auf Bedarfe und lokales Wissen fokussiert, Vorteile bieten ^[8]. So können die Grenzen des Möglichen seitens der Verwaltung indirekt kommuniziert und grundlegende Informationen verständlich vermittelt werden, während der mögliche Gestaltungsspielraum ausgeschöpft werden kann. Ein weiterer Vorteil einer im ersten Schritt nicht diskursiv angelegten Beteiligungsform, betrifft konkret die Einbindung bisher Unterrepräsentierter: Unerfahrene Teilnehmer*innen sehen sich nicht jenen artikulationsstarken Bürgern gegenüber, die die Diskussionen sowohl online als auch offline regelmäßig dominieren. Diskursive Prozesselemente sollen keineswegs verworfen werden, sondern sind nachgelagert einzubinden. Das im Vorfeld gewonnene Wissen kann dabei der Diskursqualität zuträglich sein. Im Rahmen eines Dissertationsvorhabens, das zur Frage hat, wie digitale Methoden einen Beitrag leisten können unterrepräsentierte Gruppen in Beteiligungsverfahren einzubinden. Vorbereitend für die Umsetzung digitaler Beteiligungsanwendungen in realen Verfahren werden aus der einschlägigen Literatur Faktoren abgeleitet die inkludierende bzw. exkludierende Wirkung auf unterrepräsentierte Gruppen in Online-Beteiligung entfalten können. Darauf aufbauend wird ein Scoping Review ^[9] zu digitalen Beteiligungsverfahren im urbanen Kontext durchgeführt. Dabei sollen die ausgewählten Studien anhand der aus der Literatur abgeleiteten Faktoren untersucht werden, um jene Faktoren herauszustellen, die sich in der Praxis als wirksam erwiesen haben, um Teilnahmebarrieren zu senken. Die (vorläufigen) Ergebnisse des Reviews sollen im Vortrag vorgestellt werden.

[1] Landrigan, P. J., Fuller, R., Acosta, N. J., Adeyi, O., Arnold, R., Baldé, A. B., Chiles, T. (2018). The Lancet Commission on pollution and health. *The Lancet*, 391(10119), 462-512

[2] Köckler, H. (2014): *Nur die Einladung Reicht nicht*. In: *Politische Ökologie* 136, 43-49. Oekom.

[3] Selle, K. (2007). *Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung: Auf dem Weg zu einer kommunikativen Planungskultur?* In: *Informationen zur Raumentwicklung* 1/2007, S. 63-71

[4] Sachs, M., Goraczek, M., Rinnerbauer, B., Schoßböck, J. (2018). *Elektronische Bürgerbeteiligung in der Praxis*. In Leitner M., Sachs, M. (Hrsg.). *Digitale Bürgerbeteiligung* (S. 41-68). Springer Vieweg, Wiesbaden.

[5] Sieber, R. (2017). *Gesundheitsfördernde Stadtentwicklung: Eine Untersuchung stadtplanerischer Instrumente unter Einbeziehung des Setting-Ansatzes der Gesundheitsförderung* (Doctoral dissertation, Universitätsbibliothek Dortmund).

[6] Wright, M. T., von Unger, H., Block, M. (2010). *Partizipation der Zielgruppe in der Gesundheitsförderung und Prävention*. In: M. T. Wright (Hrsg.): *Partizipative Qualitätsentwicklung in der Gesundheitsförderung und Prävention* (S. 35-52). Bern: Verlag Hans Huber.

[7] *Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)*

[8] Cinderby, S. (2010): *How to reach the 'hard-to-reach': the development of Participatory Geographic Information Systems (P-GIS) for inclusive urban design in UK cities*. *Area*, 42: 239-251.

[9] Tricco, Andrea & Lillie, Erin & Zarin, Wasifa & O'Brien, Kelly & Colquhoun, Heather & Levac, Danielle & Moher, David & Peters, Micah & Horsley, Tanya & Weeks, Laura & Hempel, Susanne & Akl, Elie & Chang, Christine & McGowan, Jessie & Stewart, Lesley & Hartling, Lisa & Aldcroft, Adrian & G. Wilson, Michael & Garritty, Chantelle & E. Straus, Sharon. (2018). *PRISMA extension for scoping reviews (PRISMA-ScR): Checklist and explanation*. *Annals of Internal Medicine*. 169. 10.7326/M18-0850.

Wasserverbrauch in der irakischen Region Kurdistan und Anwendung der Landschaftsplanung als Rahmen für Nachhaltigkeit und Widerstandsfähigkeit gegen den Klimawandel

Dr. Bryce Lawrence

TU Dortmund University

Dr. Hasan Sinemillioglu, Dr. Basheer Saeed

Die Entwicklung der kurdischen Region im Irak seit 1991 ist mit großen Schwierigkeiten in den Bereichen Wasserversorgung und Wasserverbrauch verbunden (vgl. Sinemillioglu 2008). Der nachhaltige Einfluss des Programms „Öl für Lebensmittel“ bestand darin, dass es weder die Umsiedlung von Dörfern noch die Erhöhung der sozialen Mittel für die Rückkehr der Dorfbewohner förderte, was zu einer chaotischen Umsiedlungsentwicklung der zerstörten Dörfer führte. Viele Dorfbewohner entschieden sich nicht für eine Umsiedlung in ihre Dörfer und verließen die ländlichen Regionen in Richtung der Großstädte, was enorme Anforderungen an eine ordnungsgemäße Wasserversorgung in den Städten stellte.

Dieser Artikel fasst Arbeiten von Forschern der University of Duhok (College of Spatial Planning and Applied Sciences) zusammen, die durch GIZ-Stipendium unterstützt wurden (vgl. Hassanpour 2018). Die aktuell nicht nachhaltige Situation im Bereich Wasserverbrauch – durch den Klimawandel verschärft – wird ebenso dargestellt wie frühere Studien zur Wasserknappheit in der Region (vgl. Eklund und Thompson 2017). Mithilfe von Daten der letzten 20-30 Jahre konnten Veränderungen folgender Klimaparameter identifiziert werden: reduzierte Bodenfeuchte, erhöhte Temperaturen, jährliche Niederschlagsreduktionen und zeitliche Umverteilung sowie die Reduzierung der Vegetationsfläche. Es gibt Hinweise auf eine Senkung des Grundwasserspiegels um bis zu 300 Meter aufgrund neuer illegaler Brunnen-tiefen (vgl. WEDDG 2018). Alle Faktoren zusammengenommen, werden Kurdistan in den nächsten 30 Jahren voraussichtlich zu einer wasserarmen Region machen. Die verwendeten Methoden im Bereich der Fernerkundung und Datenanalyse sowie die generierten Ergebnisse werden vorgestellt.

Die Einführung eines robusten Landschaftsplanungssystems, das durch die Erhebung zahlreicher grundlegender Daten über natürliche Ressourcen unterstützt wird, könnte ein Weg zu gemeinsamer Forschung und praktischen Lösungen für die zukünftige Wasserkrise in Kurdistan sein. Ein raumbezogenes Landschaftsplanungssystem in Kurdistan, das auf staatlicher, regionaler, kommunaler und Stadtteil-Ebene eingesetzt wird, könnte bei Bedarf den bestehenden Ressourcenrahmen mit den Zielen der Gebietsverwaltung verknüpfen, ohne zukünftige Generationen zu beeinträchtigen. Insbesondere die Flexibilität des Landschaftsplanungssystems als rechtlicher Rahmen ermöglicht es, bestehende Planungs- und Politikinstrumente innerhalb eines Landes auf der geeigneten räumlichen Ebene in den Rahmen zu integrieren. Die Anpassung des deutschen Landschaftsplanungssystems an die Verwaltungseinheiten im Irak und in Kurdistan führt zu einer Integration von fast 900 Potenzialplänen. Die Modernisierung und Erweiterung spezifischer Programme und Pläne sowie rechtliche Maßnahmen auf jeder administrativen Ebene schaffen eine umfassende und solide Roadmap für Strategien zur Anpassung an den Klimawandel und zur Reduzierung damit verbundener Folgen. In vielen europäischen Ländern gibt es Landschaftsplanungssysteme, die auch als Rahmen dienen können und im Mittelpunkt zukünftiger Studien stehen könnten.

Eklund, L., & Thompson, D. (2017). Differences in resource management affects drought vulnerability across the borders between Iraq, Syria, and Turkey. Ecology and Society, 22(4).

Sinemillioglu, H. (2008). Development and Reconstruction Strategies in Kurdistan Federal Region / Iraq – unpublished Proposal for the Kurdistan Regional Government (KRG) / Iraq.

Hassanpour, Jian (2018). Water Supply and Water Consumption in the Duhok Governorate, Kurdistan Region of Iraq. Technical Report for the GIZ project Water Sanitation and Supply in IDP Camps in the Duhok Governorate.

The Water Environment Directorate of Duhok Governorate (WEDDG) 2018, interview on 04/06/2018, Duhok, Kurdistan Region of Iraq (KRI).

Umsetzung der Klimaanpassung in die Bauleitplanung – Erkenntnisse einer Pilotstudie

Dr. Denise Böhnke

*Karlsruhe Institut für Technologie (KIT), Institut für Angewandte Geowissenschaften,
Institut für Regionalplanung*

Prof. Joachim Vogt, Prof. Stefan Norra

Um die Klimaanpassung landesweit zu fördern, wurde im Jahr 2010 das Forschungsprogramm "Klimawandel und modellhafte Anpassung in Baden-Württemberg (KLIMOPASS)" beschlossen. Ein Teilprogramm diente der angewandten Klimaforschung und Erprobung modellhafter Anpassung, wobei das Gesamtprogramm wichtiger Bestandteil der von der Landesregierung 2015 verabschiedeten „Strategie zur Anpassung an den Klimawandel in Baden-Württemberg“ war (UMBW 2015). Die Anpassung an die Folgen des Klimawandels, kurz Klimaanpassung, ist eine der neuesten Aufgaben, die Kommunen zu bewältigen haben. Aufgrund der langfristigen Wirksamkeit von baulichen Maßnahmen ist es notwendig, die Ziele der Klimaanpassung bereits heute möglichst umfassend in die Prozesse der kommunalen Planung einzubringen – was gleichsam ein Umdenken bisheriger Planungsmuster bedeutet. Die kommunale Bauleitplanung ist dabei das wichtigste Instrument, um die Raumentwicklung auf lokaler Ebene zu steuern (Lau 2014). Anpassungsmaßnahmen werden sich in den südlichen Bundesländern, nach derzeitigem Kenntnisstand, vor allem auf die Klimafolgen „sommerliche Hitze und Trockenphasen“ sowie „Starkregenereignisse“ mit lokaler Überflutung fokussieren (Kuttler 2011, Wagner 2015). Der Beitrag stellt Ergebnisse eines Klimopass-Projektes vor, das den Bauleitplanungsprozess für das neue Stadtquartier einer Konversionsfläche in Mannheim über 1,5 Jahre hinweg begleitete (KomKlim 2018). Ziele des Projektes waren die fachliche Vertretung der Belange der Klimaanpassung im Planungsprozess, sowie zu ergründen, welche Aspekte eine erfolgreiche Berücksichtigung derzeit noch behindern. Aus der Synthese beider Ziele wurden Empfehlungen abgeleitet, wie die Klimaanpassung in Zukunft in der Bauleitplanung gestärkt und sinnvoll eingebracht werden kann. Die Klimaanpassung ist thematisch hochkomplex und berührt in ihren Belangen gleich mehrere Fachbereiche der Verwaltung – Planungsentwürfe müssen daher neu gedacht, bisherige Planungsroutinen angepasst werden. Der Beitrag gibt Einblicke über die kaltauftuchgängige Umgestaltung der Gebäudestruktur innerhalb der städtebaulichen Entwurfsplanung sowie die frühzeitige Berücksichtigung der Starkregenvorsorge – die letztlich aufgrund anderer Belange dezentral gelöst werden musste. Trotz dieser punktuellen Erfolge für die Klimaanpassung wurde jedoch auch deutlich, wie unsicher insgesamt die Berücksichtigung der Thematik in der Bauleitplanung noch ist. Aufgezeigt werden daher auch die ermittelten Hinderungsgründe und Defizite, sowie Potentiale für eine bessere Berücksichtigung des Belangs der Klimaanpassung in zukünftigen Planungen.

UMBW - Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg (2015): Strategie zur Anpassung an den Klimawandel in Baden-Württemberg. Stuttgart.

Lau M (2014): Der Naturschutz in der Bauleitplanung. Berlin: Erich Schmidt Verlag.

Kuttler W (2011): Klimawandel im urbanen Bereich. Teil 1, Wirkungen. In: Environmental Sciences Europe 23 (1), 1-12.

Wagner A, Gerlinger K, Chomoev E, Mast M (2013): Zukünftige Klimaentwicklungen in Baden-Württemberg. Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW). Karlsruhe.

Vogt J, Böhnke D, Norra S (2018): KomKlim: Umsetzung der kommunalen Klimaanpassung in die Bauleitplanung im Pilotprojekt der Entwicklung des Geländes der Spinelli Barracks / Grünzug Nordost in Mannheim. LUBW. Karlsruhe.

Entwicklung StädteRegionaler KlimaAnpassungsProzesse in der StädteRegion Aachen (ESKAPE)

M. Sc. Sabrina Hoenen

RWTH Aachen, Fakultät für Bauingenieurwesen

Alice Neht, Dr. Andreas Witte

Während das Thema Klimaschutz schon seit längerer Zeit den öffentlichen Diskurs prägt, gewann das Thema Anpassung an den Klimawandel erst mit der Deutschen Anpassungsstrategie (2008) und dem Aktionsplan Anpassung (2011) an Bedeutung. Seit der BauGB- Novelle in 2011 sollen kommunale Akteure in der Stadtplanung und -entwicklung Klimawandelfolgen, wie Hitzewellen, Sturm- und Starkregenereignisse, in Planungsprozesse verstärkt berücksichtigen. Die Kommunen stehen vor zwei Herausforderungen: Zum einen bewegen sich Klimawandelfolgen über kommunale Grenzen hinweg. Zum anderen bedeuten sie einen erhöhten Prüfumfang in Bauleitplan-Verfahren, welchem die Kommunen aufgrund unzureichender Daten- und Informationslagen derzeit noch zögernd gegenüberstehen. Die StädteRegion Aachen als Kommunalverband besonderer Art stellt einen räumlichen und administrativen Zusammenschluss dar, welche zur Lösung dieser Herausforderungen prädestiniert ist. Klimafolgen können großräumige beachtet und Datensätze kommunenübergreifend genutzt werden, sodass passende Maßnahmen zielführend entwickelt und umgesetzt werden können. Weiterhin können auf stadtreptionaler Ebene Synergieeffekte in Bezug auf personelle Ressourcen genutzt werden. Ziel des Projektes „ESKAPE- Entwicklung StädteRegionaler KlimaAnpassungsProzesse“ ist es, die Daten- und Informationslage zur Klimawandel-Betroffenheit in der StädteRegion Aachen durch den Aufbau eines GIS-gestützten Klima-Informationssystems zu verbessern und gemeinsam mit den planenden Verwaltungen in den städtereionsangehörigen Kommunen Konzepte und Lösungsansätze zur sachgerechten Berücksichtigung von Fragen der Klimaanpassung in der Stadtplanung und -entwicklung zu implementieren. Kernanliegen des Vorhabens war eine Kompetenz- und Netzworfbildung auf der Ebene der Sachbearbeiter in den Kommunalverwaltungen. Im Rahmen des Projektes wurde so ein kompakter Leitfadens („Checkliste für eine klimaangepasste Bauleitplanung“) entwickelt, welcher die Verwaltungsmitarbeiter und -mitarbeiterinnen bei der Überprüfung von Klimaanpassungsanforderungen in unterschiedlichen Planungsphasen unterstützen soll. Zur Untersuchung der Klimawandel-Betroffenheit wurden Modellierungen und GIS-Analysen bezüglich der thermischen Belastung, Kaltluftströmungen und Starkregen durchgeführt. Parallel dazu wurde eine Stadtstrukturtypisierung erstellt und sozioökonomische Daten zur Abbildung von Sensitivitäten erarbeitet. Diese wurden überlagert, um vulnerable Gebiete in der StädteRegion Aachen zu identifizieren. Zukünftig werden den Kommunen diese Daten dauerhaft und tagesaktuell auf dem Geoportal „inkasPortal“ der StädteRegion Aachen bereitgestellt, um Planungsträgern bei konkreten Planungen aufzuzeigen, wo von einer erhöhten Klimawandel- Betroffenheit auszugehen ist. Dieses Informationssystem kann den Akteuren der Stadtplanung helfen Maßnahmen zur Beachtung der Klimaanpassung in der Bauleitplanung zu erkennen und begründet zu steuern. Das Geodatenportal mit Informationen zur Klimafolgenanpassung bietet damit eine Chance zur Optimierung planerischen Zielvorstellungen einer klimawandelangepassten Raumplanung auf stadtreptionaler Ebene.

Klimawandel, Vulnerabilität und Klimaanpassung. Eine Untersuchung anhand der Städte Alsdorf und Eschweiler

B. Sc. Loisa Welfers

Klimawandel, Klimaschutz, Klimaanpassung – die Welt steht vor einer großen Herausforderung. Die Folgen der globalen Erderwärmung sind zunehmend spürbar. Steigende Temperaturen, zunehmende Trockenheit und häufigere Extremwetterereignisse prägen unsere Gesellschaft zunehmend. Die Zahl der „Heißen Tage“ pro Jahr ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Die hohen Temperaturen führen zu Hitzestress bei den Menschen und lassen das Gesundheitsrisiko deutlich steigen. Besonders in den Städten sind die steigenden Temperaturen ein großes Problem. Denn hier kann die Temperaturdifferenz, im Vergleich zum Umland, auf Grund der Gebäudegeometrie, den thermischen Eigenschaften der Bausubstanz, den Strahlungseigenschaften der Oberflächen und der anthropogenen Wärmefreisetzung bis zu 10 °C betragen (DWD 2019). Der Klimawandel macht nicht an Grenzen halt. Somit sind auch in der StädteRegion Aachen bereits die Folgen des Klimawandels deutlich spürbar. Anhand von zwei Beispielkommunen der StädteRegion Aachen wird aufgezeigt, wie die Hotspots urbaner Klimavulnerabilität ermittelt werden können und welche individuellen Klimaanpassungsmöglichkeiten möglich sind. Des Weiteren wird untersucht, wie die Klimaanpassung in das jeweilige Verwaltungshandeln der Kommunen integriert ist und ob Handlungsbedarf besteht. Mit Hilfe von Geodaten wird eine GIS-basierte Identifikation der vulnerablen Gebiete in den Beispielkommunen durchgeführt. Hierzu werden zunächst die Expositionen in den beiden Städten untersucht. Anschließend erfolgt, auf Grundlage sozioökonomischer Daten, die Bestimmung der Sensitivität eines Gebietes. Schlussendlich werden die ermittelten Expositionen und Sensitivitäten überlagert, um so die gegenüber dem Klimawandel besonders vulnerablen Gebiete zu identifizieren. Experteninterviews sollen dazu dienen den aktuellen Stand der Klimaanpassungsmaßnahmen in den Beispielkommunen zu erfassen und Gründe zu ermitteln, die ggf. das Fehlen von Klimaanpassungsmaßnahmen in den Kommunen erklären. Im Rahmen der Gespräche soll ebenfalls abgefragt werden, wie der Klimaschutz und die Klimaanpassung in der jeweiligen Stadt in das Verwaltungshandeln integriert sind.

Deutscher Wetterdienst (2019): Stadtklima - die städtische Wärmeinsel. https://www.dwd.de/DE/forschung/klima_umwelt/klimawirk/stadtpl/projekt_warmeinseln/projekt_waermeinseln_node.html abgerufen am 10.07.2019.

Vorsorge mit Mehrwert: Klimaanpassung in Klein- und Mittelstädten

Dr. Christoph Hemberger

Verband Region Stuttgart

Während in vielen größeren Städten eine gezielte Anpassung an die Folgen des Klimawandels betrieben wird (oft mit modellhaftem Charakter), fehlt es in den meisten kleineren und mittelgroßen Kommunen bislang an entsprechenden Maßnahmen. Dabei sind beispielsweise die zu erwartenden thermischen Auswirkungen des Klimawandels auch dort heute schon spürbar – und fallen in langfristigen Szenarien sogar drastisch aus. Auch mit plötzlichen lokalen Starkregenereignissen und anderen klimabedingten Phänomenen wird in Zukunft verstärkt zu rechnen sein. Solche Ereignisse beeinträchtigen nicht nur Lebensqualität und Gesundheit, sondern können auch zu erheblichen volkswirtschaftlichen Verlusten führen. Die begrenzten Verwaltungskapazitäten kleinerer und mittlerer Gemeinden lassen eine gezielte Auseinandersetzung mit der Thematik indessen oftmals kaum zu. Vor diesem Hintergrund hat der Verband Region Stuttgart gemeinsam mit dem Landkreis Böblingen (einer von fünf Landkreisen in der Region) ein modellhaftes Kooperationsprojekt mit dem Arbeitstitel „Klimaanpassung im Landkreis Böblingen“ (kurz: KlimABB) initiiert. Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden erhalten dadurch konkrete Hinweise für die Berücksichtigung klimatischer Belange bei der Gestaltung der Siedlungsentwicklung. Kernelemente des Projekts sind Kartendarstellungen für alle 26 Kommunen des Landkreises, aus denen die jeweiligen Gefährdungen durch klimabedingte Umwelteinwirkungen hervorgehen. Betrachtet werden dabei primär die Parameter Hitze und Wasser (Überschwemmungen durch Fließgewässer und/oder lokale Starkniederschläge). Die Karten zeigen, in welchen Bereichen sich erhöhte Klimarisiken mit besonders empfindlichen städtischen Funktionen und/oder Gebäudenutzungen überlagern und welche Bereiche als Entlastungspotenziale nutzbar sind (z. B. städtische Grünflächen als Hitze-Erholungsräume, natürliche Klimaanlagen und Wasserspeicher). Die Betrachtung findet dabei auf zwei Ebenen statt: Zum einen geht es um die Anpassung des Siedlungsbestands (also um Maßnahmen im Bereich der Innenentwicklung), zum anderen um Hinweise und Hilfestellungen für eine klimaresiliente Siedlungserweiterung. Als konkrete Hinweise für eine klimaangepasste Ortsentwicklung sollen die Ergebnisse unmittelbar in die Planungen der Städte und Gemeinden Eingang finden. Dabei kommt es vor allem darauf an, Klimaanpassung nicht als zusätzlichen, solitären Handlungsbaustein zu vermitteln, sondern als integralen Bestandteil einer kommunalen Entwicklungsplanung. Klimafolgen-Vorsorge muss zudem nicht zwangsläufig mit hohen Kosten einhergehen, wenn sie frühzeitig mitgedacht und mit anderen Maßnahmen verzahnt wird. Dazu werden exemplarisch Möglichkeiten gezeigt, etwa, wie durch eine multifunktionale Gestaltung von Freiflächen mehrere Zielsetzungen erreicht werden können. Die Informationen werden dabei konkret auf die jeweilige Kommune zugeschnitten, so dass sie direkt in Planungsabläufe integriert und auch für Entscheidungsfindungen im Gemeinderat verwendet werden können. Im Rahmen des geplanten Beitrags sollen ausgewählte Projektergebnisse vorgestellt und Einblicke in den kooperativen, Ebenenübergreifenden Entstehungsprozess (Region, Kreis, Kommunen) gegeben werden.

Integrierte Klimaanpassung: das Projekt LIRCA

M.A. Katharina Schrot

TU Dortmund, ZWE Sozialforschungsstelle

Jürgen Schultze

Integrierte Klimaanpassung: Worum geht es? Die zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels treffen ländliche Gebiete und Ballungszentren – auch in Deutschland. Der Hitzesommer 2018, der Sturm Kyrill 2007 und die seit 2008 beinahe jährlich auftretenden Überflutungen im gesamten Bundesgebiet gelten als Beispiele für Folgen des Klimawandels, an welche sich Kommunen, Unternehmen und Menschen vorausschauend anpassen müssen. Während die gesundheitlichen Risiken für die Bevölkerung bei längeren Hitzeperioden drastisch ansteigen können, sinken gleichzeitig die Aufenthaltsqualität in Innenstädten und die Produktivität von Mitarbeitern. Außerdem können durch die Zunahme von Stürmen und außergewöhnlichen Niederschlagsereignissen zum Teil erhebliche Schäden an öffentlichen Infrastrukturen, privaten Immobilien und Wirtschaftsgütern wie z.B. Waldgebieten auftreten. Klimawandel ist daher ein Thema, das sich durch fast alle Bereiche der kommunalen und kreisweiten Organisation zieht. Die integrierte Bearbeitung von Klimaanpassung verlangt vor allem auch, weitere langfristige Trends, Chancen und Risiken des technologischen und sozialen Wandels und spezielle Eigenheiten der Region zu berücksichtigen, da nicht nur klimatische Auswirkungen Einfluss auf die Entwicklung einer Kommune, eines Kreises oder eines Gebietes haben. Es müssen alle relevanten Bereiche wie Umwelt, Stadtplanung, Stadtentwässerung, Gesundheit und Wirtschaftsförderung, Wasserversorger sowie bei Bedarf auch externe Berater von Beginn an eingebunden werden, um die verschiedenen technischen, planerischen, umweltbezogenen und sozialen Belange zeitgleich miteinander abzuwägen und in die jeweiligen Planungs- und Umsetzungsprozesse zu übertragen. Das Projekt LIRCA Die integrierte Anpassung an den Klimawandel soll mit dem im Rahmen des EU-LIFE Programms geförderten Projekt LIRCA in NRW breit gestärkt werden. Die TU Dortmund (sfs und IRPUD) strebt in einem Verbund mit dem Deutschen Institut für Urbanistik und weiteren assoziierten Partnern mit Unterstützung des MULNV NRW die praktische Erprobung eines offenen Konzeptes an, das in sieben NRW-Regionen sowie einer Region in den Niederlanden angewendet wird, um dann als Standard für die regionale und integrierte Klimaanpassung in NRW und Europa etabliert werden zu können. Das Projekt liefert wesentliche Beiträge zur Stärkung der Klimaresilienz und Klimaanpassung in den beteiligten Regionen. Zentraler Baustein sind dabei regionale jeweils 19-monatige Klimaanpassungsprozesse, beginnend mit einer regionsspezifischen Klimawirkungsanalyse über einen Szenariobasierten, Aufgabenorientierten Multi-Akteurs-Prozess, bis hin zur Beratung zu möglichen Finanzierungsoptionen. Dabei folgt das Projekt der Methode des Integrierten Roadmappings, mit dem auf der Basis einer bestimmten Abfolge an Prozessschritten die relevanten Akteure dazu befähigt werden, für die Region Strategien und Ziele sowie Maßnahmen zur Klimaanpassung zu erarbeiten. Am Ende des Prozesses steht mit der jeweiligen Roadmap ein kohärentes Planungsdokument, das alle zuvor erarbeiteten Inhalte berücksichtigt. Des Weiteren wird das Transferkonzept zu einem vollständigen Förderprogramm des Landes NRW entwickelt, operationalisiert und erprobt. Zur Begleitung der regionalen Prozesse wird ein Weiterbildungsformat für externe Berater erarbeitet und pilothaft durchgeführt. Außerdem werden neue Kommunikationsformate entwickelt und erprobt sowie Informations- und Wissensveranstaltungen durchgeführt.

Umweltgerechtigkeit und Klimaresilienz

M. Sc. Madeleine Kirstein & Dr.-Ing. Raphael Sieber

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

Das Ziel von Resilienz ist der Erwerb eines Systems von Eigenschaften, die es ihm ermöglicht, anpassungsflexibel auf Herausforderungen reagieren und aus vergangenen Krisen Lern- und Stabilisierungssprozesse und damit Anpassungsoptionen ableiten zu können (vgl. Fekkek et al. 2016: 18). Zur Anpassungsfähigkeit zählt auch die Überwindung sozialer und ökologischer Ungleichheit, die nachhaltiges Handeln zumindest erschwert, wenn nicht sogar verhindert. Fragen der Daseinsvorsorge und der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse (Art. 2 Abs. 1 GG i.V.m. Art. 20 Abs. 1 GG) spielen ebenso wie Fragen der Umweltgerechtigkeit eine zunehmende Rolle, insbesondere hinsichtlich der Bedeutung wahrgenommener sozio-ökonomischer und räumlicher Ungleichheit von benachteiligten Bevölkerungsgruppen. Im Rahmen des Projektes „Zukunft-Stadt-Region-Ruhr“ (ZUKUR) werden sowohl Beiträge zur Erhöhung der Klimaresilienz als auch der Umweltgerechtigkeit erarbeitet. Durch Reallabore auf Regional-, Stadt- und Quartiersebene werden bestehende und künftige Herausforderungen in der Stadtregion Ruhr identifiziert und Lösungen zum Umgang mit künftigen Klimafolgen und sozio-ökologischen Ungleichheiten erarbeitet. Neben der TU Dortmund, die sich mit insgesamt zehn Fachgebieten an dem Projekt beteiligt, wirken als Praxispartner der Regionalverband Ruhr (Regionalebene) sowie Vertreter der Stadt Bottrop (Stadtebene) und Dortmund-Marten (Quartiersebene) mit. Umweltgerechtigkeit stellt in erster Linie gesundheitsrelevante Umweltbelastungen wie Luft- und Lärmbelastungen auf der einen Seite und einen adäquaten Zugang zu Umweltressourcen wie Grün- und Freiräume auf der anderen Seite in den Vordergrund. Eine synergetische Überlagerung mit aktuellen (Geo-)Daten zur sozialen Lage sowie Gesundheitsdaten gibt Rückschlüsse auf eine potenzielle, räumlich ausgeprägte Umweltungerechtigkeit im Stadtgefüge. Der Fokus dieser Session liegt auf dem Themenfeld Umweltgerechtigkeit und seinen zahlreichen Facetten. Hierbei werden in den einzelnen Beiträgen sowohl theoretische als auch analytische und konzeptionelle Aspekte und Ergebnisse im Themenfeld Umweltgerechtigkeit präsentiert.

Fekkek, Miriam; Fleischhauer, Mark; Greiving, Stefan; Lucas, Rainer; Schinkel, Jennifer; von Winterfeld, Uta 2016: Resiliente Stadt - Zukunftsstadt. Im Auftrag des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV). Forschungsgutachten November 2016

Umweltbezogene Gerechtigkeit - Ein inter- und transdisziplinärer Ansatz zur Vermeidung sozial-räumlich konzentrierter Ungerechtigkeiten

Dr.-Ing. Raphael Sieber

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

„Es kann kein Zweifel daran bestehen, dass die Menschen durch die gebaute Umwelt, in der sie leben, gesundheitlich stark beeinflusst werden können“ (Bolte u. Mielck 2004). Dass Zusammenhänge zwischen Umwelt, Gesundheit und sozialer Lage existieren, ist empirisch gut belegt. Und dass sich soziale wie gesundheitliche Ungleichheiten räumlich niederschlagen, macht sie zu einem beachtenswerten Belang im Rahmen räumlicher Planungen. „Umweltgerechtigkeit nimmt die Zusammenhänge zwischen sozialer Lage, Umweltqualität und Gesundheit in den Blick und dies mit dem Ziel, räumlich konzentrierte, gesundheitsrelevante Umweltbelastungen zu vermeiden oder zu vermindern und einen gerechten Zugang zu Umweltressourcen zu schaffen“ (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 2016: 6). So lautet nur eine von zahlreichen Definitionen zur Umweltgerechtigkeit. Der Begriff entstammt der Diskussion über die sozialräumliche Verteilung von Umweltbelastungen sowie deren Auswirkungen auf die Menschen und insbesondere ihre Gesundheit (vgl. Maschewsky 2004: 5). Umweltgerechtigkeit stellt einen angestrebten Zustand oder auch ein normatives Leitbild dar, um „gesunde Umwelt- und Lebensverhältnisse für alle zu schaffen“ (Umweltbundesamt 2015). Mit Bezug zur Umweltgerechtigkeit werden verschiedene Gerechtigkeitsprinzipien diskutiert. Verteilungsgerechtigkeit zielt auf eine faire Verteilung von Umweltressourcen und -risiken zwischen verschiedenen Teilräumen oder Bevölkerungsgruppen. Eine Ungleichverteilung von Umweltbelastungen wird in verschiedenen internationalen Studien immer wieder festgestellt. Ein Problem stellt die häufig unzureichende Wahrnehmung bzw. Bewertung der Ungleichverteilungen durch Entscheidungsträger oder auch Betroffene dar. Verfahrensgerechtigkeit bezeichnet die angemessene Teilhabe von Betroffenen an relevanten Entwicklungen und Entscheidungsprozessen. Bezogen auf gesundheitsrelevante Entscheidungen formulierten bereits die WHO-Erklärungen von Alma-Ata und Ottawa sowie die europäische Charta für Umwelt und Gesundheit für jeden Menschen den „Anspruch auf Teilnahme am Prozess der Entscheidungsfindung“. Das Prinzip der Vorsorgegerechtigkeit fokussiert weniger auf den Aspekt der räumlichen als vielmehr den Aspekt der zeitlichen Externalisierung von Umweltbelastungen und -kosten. Nicht erst – aber verstärkt – seit der „Fridays for Future“-Bewegung rückt auch dieses Prinzip in den Fokus des öffentlichen Interesses. In den letzten Jahren hat der Begriff der Umweltgerechtigkeit zunehmend an Bedeutung gewonnen. Er ist vermehrt Gegenstand wissenschaftlicher Diskussionen, findet sich in praxisrelevanten Planungszusammenhängen (z.B. Basisbericht Umweltgerechtigkeit Berlin) und hat Einzug gehalten in planungsrechtliche Grundlagen (z.B. VV Städtebauförderung). Der Vortrag soll in die Session einleiten und gibt einen Überblick über den Ursprung der Diskussion, Definitionen sowie verschiedene aktuelle Studien und anwendungsbezogene Planungsbeispiele.

Bolte, Gabriele; Mielck, Andreas (2004): Die soziale Verteilung von Umweltbelastungen. Neue Impulse für Public Health Forschung und Praxis. In: Gabriele Bolte und Andreas Mielck (Hg.): Umweltgerechtigkeit. Die soziale Verteilung von Umweltbelastungen. Weinheim, S. 7-28.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2016): Umweltgerechtigkeit in der Sozialen Stadt. Gute Praxis an der Schnittstelle von Umwelt, Gesundheit und sozialer Lage. Online verfügbar unter http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Broschueren/umweltgerechtigkeit_soziale_stadt_broschuere_bf.pdf

Maschewsky, Werner (2004): Umweltgerechtigkeit. Gesundheitsrelevanz und empirische Erfassung. WZB Discussion Paper. No. SP I 2004-301.

*Dortmunder Konferenz 2020
Räume neu denken
Planung in einer Welt im Wandel*

*Dortmund Conference 2020
Rethinking Spaces
Planning in a Changing World*

Umweltbundesamt (Hrsg.) 2015: Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum: Entwicklung von praxistauglichen Strategien und Maßnahmen zur Minderung sozial ungleich verteilter Umweltbelastungen. Umwelt & Gesundheit, Bd. 1. Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/umwelt_und_gesundheit_01_2015.pdf

Klimaresilienz und sozial-ökologische Ungleichheiten in Dortmund - Eine GIS-basierte gesamtstädtische Erfassung und Kartierung

M. Sc. Mathias Schaefer

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

Städtische Ballungsräume sehen sich gegenüber ihrem Umland mit intensiven Auswirkungen des Klimawandels konfrontiert: hier akkumulieren sich oftmals Umweltbelastungen wie Luftverschmutzungen und Lärm, innerstädtische Wärmeinseln durch dichte Bebauungsstrukturen, oder Sturzfluten durch Starkregenereignisse und hoher Flächenversiegelungen. Im Falle einer eintretenden Katastrophe sind gerade in Städten mehrere Menschen auf einmal betroffen, da diese auf einem engeren Raum zusammenleben. Als Antwort auf diese Problematik findet seitens Politik und Wissenschaft immer häufiger der Begriff der Klimaresilienz Anwendung. Vereinfacht gesagt umklammert Klimaresilienz folgende Eigenschaften: Klimaresilienz bezieht sich auf die Fähigkeit eines städtischen Systems, die gewünschten Funktionen seiner sozial-ökologischen Netzwerke angesichts einer Störung über zeitliche und räumliche Skalen hinweg aufrechtzuerhalten oder schnell wiederherzustellen, sich an Veränderungen anzupassen und Systeme, welche die gegenwärtige oder zukünftige Anpassungsfähigkeit einschränken, schnell zu verändern. Die weltweiten Anstrengungen, Städte und Regionen klimaresilient zu gestalten stimmen positiv, dass dieser Aspekt auch in Zukunft verstärkt in Planungsprozessen berücksichtigt wird. Daraus ergibt sich gleichzeitig die Notwendigkeit, den Begriff der Klimaresilienz zu operationalisieren, um jene Widerstandsfähigkeit im Raum im Rahmen von Bestandsanalysen zu messen. Mit Geo-Informationssystemen (GIS) ist es möglich, auf nahezu allen Ebenen der Raumplanung raumbezogene Analysen durchzuführen und diese über Kartenvisualisierungen zu kommunizieren. In Deutschland fanden GIS-basierte Versuche zur Quantifizierung von Klimaresilienz bislang nur auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte Anwendung, wobei lediglich ein Gesamtwert je Untersuchungsraum resultierte. Fein unterscheidbare Raumverteilungsmuster (nicht-) resilienter Handlungs- und Entwicklungsräume bleiben dabei maskiert. Weiterhin wird der Resilienzbegriff aufgrund seiner großen Definitionsbandbreite nur fragmentarisch anhand von GIS untersucht; so z.B. im Themenfeld der sozial-ökologischen Ungleichheit oder der Identifizierung von Vulnerabilitäten gegenüber klimabedingten Extremereignissen. Diese beiden Themenfelder werden jedoch nicht zusammen gedacht, obwohl sie schon definitionsgemäß in einem engen Zusammenhang stehen. Gegenstand des Vortrags ist es, Klimaresilienz und sozial-ökologische Ungleichheiten für die Stadt Dortmund mittels GIS und messbaren Indikatoren durch Rasterung zu erfassen und zu analysieren. Aus Sicht der raumbezogenen Informationsverarbeitung und Modellierung soll weiterhin ein Beitrag zum OpenScience geleistet werden, was bedeutet, dass ein Großteil der Daten für die Öffentlichkeit -und damit auch (privaten) Planungsbüros- seit Anfang 2017 in Nordrhein-Westfalen frei verfügbar ist. Die Ergebnisse können als Hilfestellung in der Flächennutzungs- oder der verbindlichen Bauleitplanung zur Ausweisung resilienzorientierter Flächennutzungen fungieren. Ferner kann durch ein hergeleitetes Indikatorenset und den systematischen Ablauf ein Evaluierungsprozess in Gang gesetzt werden, welcher in einem vorgegebenen Rhythmus Auf- und Absteiger in puncto Klimaresilienz und sozial-ökologischer Ungleichheiten frühzeitig erkennen lässt.

Umweltgerechtigkeitsanalyse und -konzeption am Beispiel der Stadt Bottrop

M. Sc. Kristina Ohlmeyer & M. Sc. Madeleine Kirstein

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

B. Sc. Tanja Schnittfinke

Viele nationale und internationale Studien weisen auf eine ungleichmäßige sozialräumliche Verteilung von Umweltbelastungen sowie Umweltressourcen hin. Im Rahmen des Forschungsprojekts Zukunft-Stadt-Region-Ruhr (ZUKUR) wurde in der Stadt Bottrop eine Umweltgerechtigkeitsanalyse durchgeführt. In dieser wurden aus der Literatur herausgearbeitete Indikatoren zu Umweltressourcen (bspw. Grünraumversorgung und -erreichbarkeit) mit Indikatoren zu Umweltbelastungen (bspw. Lärm und Luftverschmutzung) überlagert. Ein neuer Ansatz in der Analyse ist das Hinzuziehen von Daten zu Extremwetterereignissen: als Umweltbelastungen wurden außerdem die Wärmebelastung sowie die von Flusshochwasser überschwemmten Flächen betrachtet. Durch die Überlagerung entstand eine sogenannte Mehrfachbelastungskarte, die mehrfach belastete Räume abbildet. Diese wurde wiederum mit Sozialindikatoren überlagert, um darzustellen, welche Bevölkerungsgruppen von diesen Mehrfachbelastungen betroffen sind. Einen wichtigen Indikator stellen dabei die SGB II- und XII Empfänger*innen dar. Finanziell schlechter gestellte Personen bzw. Haushalte besitzen häufig weniger Ressourcen, um auf die Umweltbelastungen zu reagieren (vgl. Preisendörfer 2014: 31). Die Erhöhung von Umweltgerechtigkeit in der Region verlangt einen integrierten Denkansatz. Oftmals fehlen jedoch zum einen das Bewusstsein für die Probleme, die mit einer Ungleichverteilung von Umweltressourcen und -belastungen einhergehen sowie die Erfahrung mit den Herausforderungen einer Umweltgerechtigkeit umgehen zu können. Insbesondere Grüne Infrastruktur stellt aufgrund ihrer Multifunktionalität für die Klimaresilienz (bspw. Retention und Kalt- und Frischluftproduktion) sowie für die Umweltgerechtigkeit (Grünräume als Erholungsraum) einen wichtigen Faktor dar. Da die Grüne Infrastruktur mit anderen Flächennutzungen konkurriert - in Zeiten des Wachstums- und Verdichtungsdrucks insbesondere mit Wohn- und Gewerbenutzung - stellt eine ausreichende Sicherung, sowie ihre Entwicklung und Vernetzung auf allen Planungsebenen besondere Herausforderungen dar. Derzeit wird das Thema Grüne Infrastruktur zwar in Fachkreisen diskutiert, gelangt jedoch oftmals nicht in die politische Diskussion und wird somit auch selten auf die Handlungsebene überführt. In vielen Kommunen fehlen Personal und Gelder für das betriebliche Management der Flächen, sodass der Unterhalt, die Entwicklung, die Pflege und damit auch die Funktionsfähigkeit der Flächen auf Dauer in Frage gestellt ist. Weitere Problematiken bezogen auf Klimaresilienz und Umweltgerechtigkeit sind die Fragmentierung von Wissen zum Klimawandel sowie eine oft unzureichende Datengrundlage im Themenfeld Umweltgerechtigkeit. Die Entwicklung einer integrierten Umweltgerechtigkeitskonzeption auf kommunaler Ebene bietet eine Möglichkeit, den genannten Herausforderungen zu begegnen. Ziele eines solchen Handlungskonzepts Umweltgerechtigkeit sind u. a. die Unterstützung kommunaler und regionaler Akteure in der Stadtregion Ruhr im Umgang mit Fragen zur Umweltgerechtigkeit und Klimaresilienz. Dabei gilt es u. a. interkommunalen und behördeninternen Wissensaustausch und -transfer zu generieren, bei der Umsetzung von Maßnahmen zu unterstützen, Investitions- und Fördermöglichkeiten aufzuzeigen sowie Verbindlichkeiten zu schaffen. Der Vortrag zeigt mögliche Ausgestaltungsformen solcher Handlungskonzepte, um Umweltgerechtigkeit und Klimaresilienz bestmöglich in die Planungspraxis zu integrieren. Die Konzeptionsinhalte entspringen aus der Abstimmung mit Akteuren aus der Praxis, die im Rahmen eines Reallabors an dem Handlungskonzept mitwirkten

Grüne Infrastrukturen in Dortmund-Martén – Maßnahmen zur Verbesserung von Umweltgerechtigkeit und Klimaresilienz

Dr.-Ing. Raphael Sieber

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

Grüne Infrastruktur kann verstanden werden als „ein strategisch geplantes Netzwerk wertvoller natürlicher und naturnaher Flächen mit weiteren Umweltelementen, das so angelegt ist und bewirtschaftet wird, dass sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum ein breites Spektrum an Ökosystemdienstleistungen gewährleistet und die biologische Vielfalt geschützt ist“ (Europäische Kommission 2014). Grüne Infrastruktur trägt zu Wohlbefinden und Gesunderhaltung bei. Zudem kann sie Naturerleben und Umweltbewusstsein in urbanen Wohnumfeldern fördern. Der Beitrag präsentiert Ergebnisse eines Studierendenprojekts, welches sich im Sommer 2019 der Grünen Infrastruktur im Dortmunder Stadtteil Martén widmete. Besonders im Fokus des Projekts stand der Beitrag Grüner Infrastruktur zu Umweltgerechtigkeit und Klimaresilienz. Das Untersuchungsgebiet Dortmund-Martén ist geprägt durch verschiedene sozial-ökologische Herausforderungen und kann als mehrfachbelastet bezüglich verschiedener Umweltindikatoren angesehen werden. Das Quartier bietet aber auch unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten zur Stärkung der grünen Infrastruktur (Grünzüge von quartiersübergreifender Bedeutung, Urban Gardening, Pocket-Parks, Dach- und Fassadengrün u.v.m.). Ausgehend von einer Analyse des Bestands wurden Ziele und Strategien entwickelt und konkrete Maßnahmen für das Handlungsfeld der Grünen Infrastruktur formuliert. Dabei wurde die Verbesserung von Umweltgerechtigkeit und Klimaresilienz jeweils handlungsleitend berücksichtigt. Intensiv einbezogen wurden die Bürgerinnen und Bürger des Quartiers, welche sich in mehreren Veranstaltungen vor Ort am Projekt der Studierenden beteiligen konnten. Im Beitrag werden von den Studierenden insbesondere die konkreten maßnahmenorientierten Überlegungen vorgestellt. Die konzeptionellen Impulse zur grünen Quartiersentwicklung werden dabei eingebettet in prozessorientierte Darstellungen (z.B. Handlungsempfehlungen zur Nutzung adäquater Beteiligungsprozesse und Steuerungsmechanismen, wie planerischer Instrumente und Förderprogramme).

Europäische Kommission 2014: Eine grüne Infrastruktur für Europa. Luxemburg. Online verfügbar unter <https://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/docs/GI-Brochure-210x210-DE-web.pdf>

Roundtables

Roundtable - 1

Post-growth from international planning perspectives: Digital roundtable on the future of planning in a post-growth world

Dr. Christian Lamker, Viola Schulze Dieckhoff, Kim Carlotta von Schönefeld

*The debate on post-growth perspectives for society, economy and space is accelerating. The year 2019 has witnessed a major shift in public perceptions and public awareness on planetary boundaries, climate change and the urgent need to get active immediately. This resonates with calls for a strong emphasis on regional, national and global perspectives and the need to change institutions and instruments now – often in radical terms. Post-growth thinking and acting is no longer only something for small communities, for local neighbourhoods for islands of alternative thinkers and doers. Numerous recent publications take the endeavour to question assumptions in basic institutions of planning (Rydin 2013; Savini 2019), to condense the discussion (Kallis 2018; Schmelzer/Vetter 2019) or to take further action-oriented steps (Lamker/Schulze Dieckhoff 2019; Nelson 2018). Post-growth enters the realm of existing social and political systems and reinforces the need to steer planning towards leading into a future beyond growth-dependence. Actions that rely on fostering growth of population and economy are in danger of becoming meaningless against a shifting public and political agenda. Planners find themselves at the crossroads between stepping back – and therefore reducing their work to more technical and administrative tasks – or stepping forward and taking leadership for spatial prospects that do not need growth and that do not need to yield to growth. This roundtable aims to continue towards an international discussion of post-growth and planning. It builds upon initiatives to delineate cornerstones of post-growth planning in Germany and Europe. The digital roundtable brings important international perspectives together to Dortmund without overstraining our environmental impact as responsible researchers. This digital format supports lively discussions with renowned experts in the field of connecting post-growth thinking into planning research and practice. The focus will be laid upon Western and industrialised countries whose economic and social model is deemed unsustainable and especially damaging – of course, participants are invited to bring in further perspectives. The two major questions addressed are: * How do planning institutions and instruments show an orientation towards growth? * How is this enforced, reduced or mediated by different political and legal conditions? There are different answers to these questions across countries. Therefore, acting according to global forces and global responsibilities – and without focusing on economic competition – needs more shared perspectives on the European and global level. This roundtable aims to identify core issues that planning research and practice can effectively target soon. It looks across specific conditions to identify common ground from international planning perspectives. Such an approach leads towards identifying planning theories and tools that function in a post-growth environment. The discussion will be streamed online or made available afterwards (depending on allocated room and technical practicalities).*

Input-Speaker:

- Prof. Dr. Yvonne Rydin, UCL London
- Prof. Dr. Christian Schulz, University of Luxembourg
- Prof. Dr. Jin Xue (Norwegian University of Life Sciences in Ås)
- Prof. Dr. Anitra Nelson, RMIT Melbourne

Kallis, Giorgos (2018). *Degrowth. (The economy, key ideas)*. Newcastle upon Tyne: Agenda Publishing.

Lamker, Christian W. & Schulze Dieckhoff, Viola (2019). *Sechs Thesen einer Postwachstumsplanung*. Dortmund: Kollektiv Postwachstumsplanung (FRU-Preis 2019, Sonderpreis). <http://www.postgrowthplanning.com>.

Nelson, Anitra (2018). *Small Is Necessary: Shared Living on a Shared Planet*: Pluto Press.

Dortmunder Konferenz 2020
Räume neu denken
Planung in einer Welt im Wandel

Dortmund Conference 2020
Rethinking Spaces
Planning in a Changing World

Rydin, Yvonne (2013). Future of planning: Beyond growth dependence. Bristol: Policy Press.

Savini, Federico (2019). Responsibility, polity, value: The (un)changing norms of planning practices. Planning Theory, 18(1), pp. 58–81.

Schmelzer, Matthias & Vetter, Andrea (2019). Degrowth/Postwachstum zur Einführung. (Zur Einführung). Hamburg: Junius Hamburg.

Roundtable - 2

Forschung in Reallaboren - transformativ, experimentell, nachhaltig?

Dr.-Ing. Sandra Huning & Dr.-Ing. Raphael Sieber

Reallabore gewinnen in der raumbezogenen Nachhaltigkeitsforschung in den letzten Jahren an Bedeutung. Reallabore können einen Beitrag leisten, „um in einem räumlich abgegrenzten gesellschaftlichen Kontext Nachhaltigkeitsexperimente durchzuführen, um Transformationsprozesse anzustoßen und um entsprechende wissenschaftliche wie gesellschaftliche Lernprozesse zu verstetigen“ (Parodi et al. 2016). Der Interventionscharakter (transformative Forschung), die Wissenschaft-Praxis Kooperation (transdisziplinäre Forschung), das experimentelle Vorgehen, die Langfristigkeit und Übertragbarkeit der Forschung sowie die Organisation der Forschung als Reflexions- und Lernprozess werden als Kernelemente des Reallaboransatzes genannt (vgl. Schöpke et al. 2017). Doch so zahlreich und vielfältig die Forschungsprojekte sind, die ein Reallabor betreiben, so unterschiedlich sind auch ihre Herangehensweisen und Verständnisse von dem Ansatz. Der Roundtable soll interessierte Wissenschaftler*innen und Praxisvertreter*innen zusammenbringen. Ziel ist der Erfahrungsaustausch in Form einer offenen Diskussion zum „neuen“ und bisher wenig vordefinierten Feld der Forschung in Reallaboren. Kurze Diskussionsimpulse werden durch Vertreter*innen von zwei Forschungsprojekten (INTERPART und ZUKUR) der Fakultät Raumplanung sowie eine eingeladene Expertin zum Roundtable beigesteuert. Diskussionsleitende Fragen des Roundtable sind: Welche Erfahrungen liegen zum Interventionscharakter von Reallaboren vor? Was können konkrete transformative Impulse eines Reallabors sein? In welchen Handlungsarenen finden die Interventionen statt? Wie experimentell kann ein Reallabor sein? Wie sehr kann das Reallabor ein Setting für die Erprobung innovativer Ansätze bieten? Welche Akteure können sich ein experimentelles Vorgehen überhaupt leisten? Was bleibt, wenn das Reallabor wieder geht? Wie können erfolgreiche Innovationsimpulse nachhaltig gesichert werden? Welche akteursspezifischen Verwertungswege sind hilfreich?

Input-Speaker:

- Jana Nickelsen, Regionalverband Ruhr
- Lisa Gülleken, TU Dortmund, Fakultät Raumplanung
- Dr. Charlotte Räuchle, FU Berlin

Parodi, Oliver; Beecroft, Richard; Albiez, Marius; Quint, Alexandra; Seebacher, Andreas; Tamm, Kaidi; Waitz, Colette (2016): Von „Aktionsforschung“ bis „Zielkonflikte“. Schlüsselbegriffe der Reallaborforschung. In: Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis 25 (3), S. 9–18.

Schöpke, Niko; Stelzer, Franziska; Bergmann, Matthias; Singer-Brodowski, Mandy; Wanner, Matthias; Caniglia, Guido; Lang, Daniel J. (2017): Reallabore im Kontext transformativer Forschung: Ansatzpunkte zur Konzeption und Einbettung in den internationalen Forschungsstand.

Roundtable - 3

Innenentwicklung und die neue Wohnungsfrage – Wie gelingt eine nachhaltige Stadtentwicklung unter Wachstumsdruck und konkurrierenden Raumansprüchen in Deutschlands Metropolen?

Dr. Dipl.-Ing. Ilka Mecklenbrauck & Dipl.-Ing. Hendrik Jansen

Nach Zeiten der Stagnation erleben zahlreiche Städte und Metropolregionen in Deutschland in den letzten Jahren zahlreiche Städte und Metropolregionen einen starken Zuzug von Einwohnern. Die überwiegende Mehrzahl der Großstädte ist durch Bevölkerungswachstum gekennzeichnet. Besonders gilt dies für die sogenannten „big seven“-Ballungsräume Berlin, Hamburg, München, Köln, Frankfurt am Main, Stuttgart und Düsseldorf. Schon heute lebt fast jeder vierte Einwohner Deutschlands in einer wachsenden Großstadt und zahlreiche Großstädte erfreuen sich seit über 10 Jahren einer neuen Attraktivität. Von dieser Entwicklung profitieren nicht nur die Zentren, sondern die Großstadtregionen insgesamt. In der Summe stieg die Bevölkerungszahl in 53 der 77 Großstädte zwischen 2005 und 2015 um rund 1,4 Mio. Deutlich zeigen sich die urbanen Präferenzen (vgl. Beckmann & Dosch 2018: 17). Die Gründe dieser sich vollziehenden Re-Urbanisierung (vgl. Jessen & Siedentop 2018) sind zahlreich und lokal durchaus unterschiedlich - neben einem quantitativ höheren und qualitativ differenzierten Angebot an Arbeitsplätzen, höheren Studierendenzahlen und vielfältigem Infrastrukturangebot ist die Wohnqualität in der Stadt gestiegen und zieht beispielsweise bis zu 40.000 Menschen jährlich in eine Stadt wie Berlin. Der im demografischen Wandel steigende Anteil von kleineren Haushalten verstärkt die Nachfrage nach Wohnraum weiter. In der Folge bedingt dieser Zuzug einen hohen Druck auf den Wohnungs- und Arbeitsmarkt, der letztlich in den Medien seit einigen Jahren als „Wohnungsnot“ öffentliche Aufmerksamkeit erfährt. Stadträumliche Folgen dieses Zuzugs sind u.a. eine Nachverdichtung der innerstädtischen Bereiche, insbesondere mit Wohnungsbau, im Sinne des im Planungsdiskurses weiterhin verfolgtem Grundsatz einer flächensparenden Innenentwicklung vor einer Außenentwicklung „auf der Grünen Wiese“ (vgl. Kompetenzzentrum Regionalökonomie 2014). Mit unterschiedlichen Planungsansätzen und -strategien wird versucht, diese Wanderungsbewegungen durch die räumliche Planung zu steuern. Immer häufiger wird die Entwicklung neuer Stadtteile in den peripheren Lagen der Kernstadt verfolgt, wie z.B. in Hamburg (Oberbillwerder), Freiburg (Dietenbach), Berlin (Blankenburger Süden) oder München (Freiham). Es ist zu beobachten, dass ausgewählte Kommunen und Regionen (z.B. Frankfurt am Main, Zürich, Stuttgart) mit ihren Strategien der innerstädtischen Nachverdichtung an die Grenzen des Umsetzbaren stoßen, während weiterhin Zuzüge zu verzeichnen sind. Der damit verbundene Bedarf an Wohnraum übersteigt bei weitem das Angebot in den innerstädtischen Bereichen und insbesondere die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum. Bei gleichzeitigem Bedarf eines hohen quantitativen Angebots ist die Diskussion um die Qualität neuer (städte-)baulicher Entwicklungen in der Praxis eine große Herausforderung – denn die schnelle Schaffung bezahlbaren Wohnraums hat häufig den Verlust an Qualität zur Folge. So bleiben auch soziale Aspekte sowie die Partizipation, die über die gesetzlich verankerte Beteiligung hinausgeht, nicht selten wenig berücksichtigt. Eine nutzerorientierte Baupolitik bleibt daher häufig mehr Credo als Wirklichkeit. Leitfragen: Mit welchen Instrumenten verfolgen Kommunen derzeit die Innenentwicklung, welche Herausforderungen tauchen auf? Ist das Paradigma der Innenentwicklung vor dem Hintergrund aktueller Wachstumstendenzen heute noch genauso gültig wie vor 15 Jahren? Welchen Betrag kann die Wohnungswirtschaft leisten, neuen Wohnraum zu schaffen und gleichzeitig weitere Inanspruchnahme von Fläche zu verhindern?

Input-Speaker:

- *Thomas Kiwitt, Verband Region Stuttgart*
- *Anne Söfker-Rieniets, RWTH Aachen*
- *Dr. Michael Kolocek, TU Dortmund, FG Bodenpolitik*
- *Oliver Niermann, VdW Rheinland Westfalen*
- *Dr. Brigitte Adam, BBSR*

Beckmann/Dosch (2018): Monitoring der Siedlungsflächenentwicklung. In: Behnisch, Kretschmer, Meinel (Hrsg): Flächeninanspruchnahme in Deutschland. Auf dem Wege zu einem besseren Verständnis der Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung. Springer Spektrum, Berlin. 3-24

Kompetenzzentrum Regionalökonomie (2014) Qualitätsvolle Innenentwicklung von Städten und Gemeinden durch Dialog und Kooperation. Vdf Hochschulverlag der ETH Zürich.

Jessen & Siedentop (2018): Reurbanisierung. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover, S. 2073–2084

Roundtable - 5

Roundtable der Planungsfakultäten

Prof. Dr. Thorsten Wiechmann

Das vor gut 50 Jahren gestartete Experiment einer eigenständigen Planungsausbildung ist geglückt und hat sich allen gesellschaftlichen und planerischen Krisen zum Trotz als stabiler und langlebiger erwiesen als viele Kritiker glaubten. Dabei befinden sich die Planungsstudiengänge seit ihrer Gründung in einem stetigen Wandlungsprozess. An der Notwendigkeit, qualifizierte Fachkräfte für Stadtplanung und Raumordnung im Rahmen eines integrativen Studiums auszubilden, hat sich jedoch nichts geändert. Die Planungsdisziplin hat sich in Deutschland seit ihren Anfängen in den 1960er Jahren zu einer in Forschung, Lehre und Praxis gleichermaßen relevanten Wissenschaft entwickelt. Allerdings gab es in den vergangenen Jahren kein Forum, in dem gemeinsame Anliegen der Planungsfakultäten in Lehre und Forschung thematisiert wurden. Insbesondere fehlte ein direkter Austausch zwischen den Planungsfakultäten zu gemeinsamen Anliegen und Fragen wie z.B. gemeinsamen Qualitätsstandards oder gemeinsame Initiativen zu Forschung und Lehre. Die über persönliche Kontakte hinausreichenden Kooperationsansätze beschränkten sich bislang auf spezielle Aspekte, wie z.B. die sehr gut funktionierende studentische Vernetzung (PIT, bfsr) und auf Akkreditierungsfragen (ASAP). Die bislang vernachlässigte Kooperation zwischen den Planungsfakultäten führt dazu, dass Synergiepotenziale nicht genutzt werden, gemeinsame Interessen nicht die mögliche Unterstützung erfahren haben und die disziplinpoltische Vertretung kaum wahrgenommen wurde. Anknüpfend an zwei Treffen zwischen den VertreterInnen der Planungsfakultäten (hier verstanden als die elf deutschsprachigen Hochschulen mit Vollstudiengängen in Raumplanung) im Jahr 2019 werden in dem Roundtable-Gespräch künftige Kooperationspotenziale insbesondere in folgenden Bereichen beleuchtet: Vernetzung in der Doktorandenausbildung und Postdoc-Förderung, Verbundforschungsinitiativen, eine gemeinsame Planungskonferenz und das Zukunftsbild für die Raumplanung.

Input-Speaker:

- Prof. Dr. Ing. Uwe Altröck
- Prof. Dr. Robin Ganser
- Prof. Dr. Doris Gstach
- Prof. Dr. Sascha Michael Henninger
- Prof. Dr. Jörg Knieling
- Prof. Dr. Angela Million
- Prof. Dipl. Ing. Markus Otto
- Prof. Dipl. Ing. Rudolf Scheuven
- Prof. Dr. Joachim Schöffel
- Prof. Dr.-Ing. Barbara Schöning

Roundtable - 6

OFFENE STADT – Perspektiven auf Offenheit in Stadt und Stadtentwicklung

Dr. Nadine Appelhans

Angesichts von Unsicherheit und Ungewissheit zukünftiger Entwicklungen deuten gesellschaftliche Diskurse auf neue Konfliktlinien hinsichtlich „Offenheit“ und „Schließung“ auf nationaler, aber auch auf städtischer Ebene, hin. Im akademischen Diskurs werden Städte bislang als „offen“ bezeichnet, wenn ihre Entwicklung nicht-linear ist, sich die städtische Bevölkerung durch Diversität und soziale Mobilität auszeichnet. Die Zwischenergebnisse aus dem laufenden Forschungsprojekt „OFFENE STADT“ unter Beteiligung der TU Braunschweig, der TU Dortmund und dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) deuten darauf hin, dass es in unterschiedlichen stadtrelevanten Disziplinen unterschiedliche Verständnisse des Offenheits-Begriffs gibt. Dazu gehören systemische, raumorientierte, institutionenbezogene und zeitbezogene Offenheitsverständnisse. Der Roundtable » OFFENE STADT – Perspektiven auf Offenheit in Stadt und Stadtentwicklung « bringt Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler interdisziplinär zusammen, um gemeinsam mit der Forschungsgruppe OFFENE STADT die unterschiedlichen Sichtweisen auf „Offenheit“ und die Potentiale hinsichtlich urbaner Transformationsprozesse zu erörtern und zu diskutieren.

„OFFENE STADT: Theorien, Perspektiven, Instrumente“ ist ein inter- und transdisziplinäres Verbundforschungsprojekt unter Beteiligung der Technischen Universität Braunschweig, der Technischen Universität Dortmund und des Deutschen Institut für Urbanistik in Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung des Landes Berlin. Das Projekt wird gefördert von der Robert Bosch Stiftung. [www.offene-stadt.org]

Input-Speaker:

- *Olaf Mumm, Institute for Sustainable Urbanism ISU der TU Braunschweig*
- *Jan Trapp, Deutsches Institut für Urbanistik Difu*
- *Martin Kohler, Creative Space for Technical Innovations (CSTI), Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg*
- *Dr. Pablo Porten-Cheé, Leiter Forschungsgruppe Digital Citizenship, Weizenbaum-Institut für die vernetzte Gesellschaft*
- *Prof. Dr. Kristin Wellner, Fachgebiet Planungs- und Bauökonomie / Immobilienwirtschaft, Technische Universität Berlin*