



Projektmarkt

28. April 2021

Studienleistung der Module 2 und 3 (B.Sc. 2020)

Inhalt

Impressum

Dekant | Studien- und Projektzentrum
Fakultät Raumplanung

GB III R. 3.207
August-Schmidt-Str. 10
44147 Dortmund

E-Mail: spz.rp@tu-dortmund.de

Layout: Sophie Weidig, Dekanat

01	Programm	3-7
02	A-Projekte	8-24
03	F-Projekte	25-37

Programm

01

02

03

01

02

03

Programm

Uhrzeit

Thematische Blöcke

09:30 – 11:30
Uhr

Kultur und Tourismus

Stadtentwicklung I

A10

Reclaiming the city: Moving from over-tourism to sustainable tourism in a post-COVID world

A01

Umnutzung des Zanders-Areals in Bergisch Gladbach – Chance und Herausforderung für die Stadtentwicklung

A05

Besucher im Nationalpark gleich Nationalparkbesucher? Reisemotive und Naturschutz auf der Nordseeinsel Juist im NP Niedersächsisches Wattenmeer

F01

Baukultur durch Projekte? Ein systematischer Vergleich von Strukturen, Akteuren und gebauter Realität der deutschen und niederländischen Projektentwicklung

A03

Dortmunder Kiosk-Kultur: Der Trinkhalle auf der Spur

F07

Inklusive Quartiersentwicklung / inklusives Wohnen

A06

“Zooming in, zooming out: Exploring metropolitan and micropolitan spaces in the Ruhr, Minsk, and Valparaíso”

A02

Wie löse ich Probleme in der Planung? Partizipative Lösungsansätze für das Stellwerk 62 (RhinoTOPIA) und das ehemalige HSP-Gelände (Smart Rhino)

Programm

Uhrzeit

Thematische Blöcke

11:30 – 13:30
Uhr

Umwelt und Klima I

A04

Kurzfristig zu viel, langfristig zu wenig – Wie Stadtplanung zum Umgang mit Starkregen und Trockenheit beitragen kann.

A07

Digitalisierung und Georeferenzierung von Maßnahmen im Rahmen einer wassersensiblen Stadtentwicklung in der Stadt Dortmund

F03

Resilient Upgrading of Informal Settlements: Linking climate risk and land-use planning

A14

Stadtteilentwicklung in Vechta / Hagen, insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen des Klimawandels

Mobilität

A12

Studieren bewegt: Mobilitätsmanagement an deutschen Hochschulen

A15

Geht doch! Bewegungsfreundliche Innenstädte

F02

“There is an app for that”: Intelligent urban mobility, its impact and future.

F10

Segregation durch Alltagsmobilität

01

02

03

Programm

Uhrzeit

Thematische Blöcke

13:30 – 15:30
Uhr

Umwelt und Klima II

Stadtentwicklung II

F12

Ressourcenstrategie für Nordrhein-Westfalen unter besonderer Berücksichtigung von Recyclingrohstoffen

F11

Wohnen im Wandel: Digitalisierung und neue Stadtquartiere

A11

Windenergienutzung als Beitrag zum Klimaschutz in Klein- und Mittelstädten

F09

SMART CITIES: Südwestfalen – digital, nachhaltig, authentisch

F04

ErFAHRbare Naturräume im Ruhrgebiet?!

F05

Zukunft jetzt – Commoning in der hybriden Stadt als transformative Planungspraktik

A16

Urbanes Grün gleich Grün? Bewertung von Grünflächen als Beitrag zu einer nachhaltigen und sozialgerechten Stadtentwicklung am Beispiel der Stadt Dortmund

A08

Raumplanung im Systemwechsel: Erfahrungen und Perspektiven von DDR-Planer*innen

01

02

03

Programm

Uhrzeit

15:30 – 17:30
Uhr

Thematische Blöcke

Innenstädte und öffentliche Räume im Wandel

A09

Städte für Menschen: Urbanes Leben in öffentlichen Räumen

A13

Ideen für zukunftsfähige Ortsteilzentren: Das Beispiel Lütgendortmund

F06

Cappuccino Urbanismus im Business Improvement District – Was ist hier noch öffentlich und was ist schon privat?

F08

"Superblocks" – Ein Ansatz zur Gestaltung nachhaltiger und lebenswerter Städte und Nachbarschaften?

A-Projekte

01

02

03

Abstract A01

Umnutzung des Zanders-Areals in Bergisch Gladbach

Chancen und Risiken für die Stadtentwicklung

Das Projekt A01 behandelt das Thema der Umnutzung des Zanders-Areals in Bergisch Gladbach und welche Chancen und Risiken sich daraus für die Stadtentwicklung ableiten. Derzeit arbeiten an dem Projekt zehn Studierende. Die Projektgruppe wird unterstützt von Betreuer Jan Lenßen, Beraterin Ulla Greiwe sowie Tutor Florian Klingebiel.

Derzeit befindet sich auf dem Zanders-Areal eine Papierfabrik, der aufgrund eines laufenden Insolvenzverfahrens die Schließung droht. Daher wird seit einigen Jahren die Konversion, also die Umnutzung des Areals, geplant. Das Areal liegt in direkter Angrenzung südöstlich der Innenstadt von Bergisch Gladbach und bietet mit seiner Fläche von 37ha einen idealen Ort für die Stadtentwicklung. Doch durch die industrielle Nutzung birgt es auch verschiedene Herausforderungen, die es im Planungsprozess zu bewältigen gilt.

Aufgrund der Aktualität des Themas beschäftigen wir uns mit der Forschungsfrage „Wie kann das Zanders-Areal in Bergisch Gladbach im Rahmen des Konversionsprozesses zu einem zukunftsfähigen Stadtquartier entwickelt werden?“ Daraus lassen sich drei Fragen ableiten: Welche Chancen und Herausforderungen birgt das Areal für die weitere Nutzung? Wie sieht ein zukunftsfähiges Stadtquartier aus? Und welche Schritte sind im weiteren Planungsprozess zur Umnutzung des Zanders-Areals in Bergisch Gladbach sinnvoll? Als Ergebnis der Projektarbeit sollen Handlungsempfehlungen sowohl für mögliche Folgenutzungen, als auch für den Planungsprozess erarbeitet werden.

Um die erste Frage zu beantworten, hat sich die Projektgruppe zunächst ein Bild vor Ort gemacht. Dazu wurde eine ausgiebige Literatur- und Dokumentenanalyse durchgeführt und das erarbeitete Wissen mit einem Expert*innen-Interview gefestigt. Dies soll nun in einer SWOT-Analyse bewertet werden. Um die zweite Frage zu beantworten, hat die Projektgruppe die Begriffe Zukunftsfähigkeit und Stadtquartier definiert und Kriterien dafür erarbeitet. Diese Kriterien dienen als Bewertungsgrundlage für die SWOT-Analyse.

Mit dem Zwischenbericht hat die Projektgruppe ihr erstes Zwischenziel, die grobe Priorisierung des Handlungsbedarfes in Bergisch Gladbach, erreicht. Im Sommersemester plant die Gruppe den erarbeiteten Handlungsbedarf mit Hilfe eines weiteren Expert*innen-Interviews abzugleichen und gegebenenfalls anzupassen. Damit kann die Projektgruppe Empfehlungen für mögliche Folgenutzungen abgeben. Im Anschluss wird erarbeitet, welche Planungsschritten auf dem Zanders-Areal bereits unternommen wurden. Gleichzeitig wird sich mit einem allgemeinen Planungsprozess und einem ausgewählten Fallbeispiel beschäftigt. Damit können dann Empfehlungen für die weiteren Planungsschritte zur Konversion des Zanders-Areal erstellt werden.

A01 - Umnutzung des Zanders Areals in Bergisch Gladbach Chancen und Risiken für die Stadtentwicklung

Aufgrund des Flächenpotentials sind viele Nutzungen denkbar, die die Stadt Bergisch Gladbach in vielfacher Hinsicht bereichern würden. In einem ausführlichen Prozess hat die Projektgruppe A01 diese Potentiale näher untersucht. Die Ergebnisse dieses Prozesses sind in kooperativer Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung erarbeitet worden.

Das Projekt A01 behandelt das Thema der Umnutzung des Zanders-Areals in Bergisch Gladbach und welche Chancen und Risiken sich daraus ableiten. Derzeit befindet sich dort eine Papierfabrik, der aufgrund eines laufenden Insolvenzverfahrens die Schließung droht. Eine Konversion des 37ha großen Bereichs wird geplant. Es liegt in direkter Angrenzung an die Innenstadt und bietet mit seiner Fläche einen idealen Ort für die Stadtentwicklung. Durch die industrielle Vornutzung birgt es allerdings verschiedene Herausforderungen, die es im Planungsprozess zu bewältigen gilt. Dazu gehören Denkmalschutz, Hochwassergefahr und Altlasten im Boden, die die Planung zu einer Herausforderung machen.

Das Ziel der Projektgruppe A01 ist es, ein lebendiges, nachhaltiges Quartier in Innenstadtnähe zu schaffen. Durch die Gestaltung neuer Wohnräume könnte bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden, der ein breites Angebot für diverse Bevölkerungsgruppen bietet. Zusätzlich würde der Bau einer Grundschule den Bedarf im Bildungssektor decken. Eine Neunutzung der Gebäude könnte die verwobene Stadtgeschichte mit der Firma Zanders erhalten, was durch die Eröffnung eines Museums in einem der Denkmäler noch unterstützt wird.

„Egal ob jetzt Grün hinkommt, ob Wohnen hinkommt, ob hier leises Gewerbe hinkommt. Es wird für alle eine Verbesserung sein.“
- Zorn 2021

Abbildung 1: Panoramaluftbild des Zanders Areals (Projektgruppe Zanders Innenstadt 2020)

Die Projektgruppe A01 hat anhand der komplexen Situation folgende Forschungsfrage entwickelt:
„Wie kann das Zanders-Areal in Bergisch Gladbach im Rahmen des Konversionsprozesses zu einem zukunftsfähigen Stadtquartier entwickelt werden?“


Standort stärken,
Attraktivität erhalten

Bürger*innenpartizipation,
Netzwerke aufbauen




Quartier entwickeln,
Zukunft sichern

Bildung fördern,
Geschichte erhalten




Nachhaltigkeit bewahren,
Umwelt schützen



Projektgruppe A01
WiSe - SoSe 2020/21
B.Sc. Raumplanung

 technische universität
dortmund 

Abstract A02

Wie löse ich Probleme in der Planung?

Partizipative Lösungsansätze für das Stellwerk 62 (RhinoTopia) und das ehemalige HSP-Gelände

Das ehemalige Gelände des Stahlunternehmens der Hoesch-AG, Hoesch Spundwand und Profil Gelände, kurz HSP-Gelände genannt, wurde nach der Schließung im Jahr 2015 vom Essener Projektentwickler Thelen-Gruppe übernommen (Thelen-Gruppe 2020, S. 16ff.). Auf der Fläche soll die Quartiersentwicklung „SmartRhino“ entstehen (Stadt Dortmund 2019) und der Standort verbindet innovatives Wohnen, technologische Forschung sowie Platz für Gastronomie, Freizeit und „Orte der Begegnung“ (Thelen-Gruppe 2020, S. 15).

Das Ziel des Projektes ist die Entwicklung eines optimierten Partizipationskonzeptes unter Ergänzung der bereits vorhandenen Konzepte und Ideen für das HSP-Gelände und insbesondere das Stellwerk 62. Dieses soll die Beteiligungsstufen nach Selle und ausgewählte Arten von Partizipationsformaten mit einbeziehen (Selle 1996). Hierbei sollen alle relevanten Bevölkerungsgruppen informiert, integriert und zur Beteiligung angeregt werden. Zudem sollen digitale Partizipationsmethoden in Betracht gezogen werden, da diese zu Zeiten von Covid-19 mehr an Gewichtung gewinnen.

Zu Beginn der Forschung wurden vier Forschungsfragen, welche im Folgenden aufgezählt werden, entwickelt. Deren Beantwortung dient zum Erreichen des Zieles und gibt der Projektgruppe den weiteren Verlauf vor. Bei den Forschungsfragen betrachtet die Projektgruppe zunächst das größere Umfeld, das gesamte HSP-Gelände, um dann im Speziellen auf das Stellwerk 62 eingehen zu können.

1. Welche räumlichen Charakteristika bringt das HSP-Gelände (und das Stellwerk 62) mit sich, die für den Partizipationsprozess relevant sind?
2. Welche Akteure sind relevant für das zu untersuchende Gebiet (HSP-Gelände/Stellwerk 62) und wie kann man diese am besten erreichen?
3. Welche Beteiligungsstufe haben die bisherigen Konzepte für das HSP-Gelände (und das Stellwerk 62) erreicht und wie können diese optimiert werden?
4. Wie kann man das bereits existierende Konzept für das HSP-Gelände (und das Stellwerk 62) um weitere (innovative) Bottom-Up-Beteiligungsarten sinnvoll ergänzen?

Das Projekt plant als ein Endprodukt einen QR-Codewalk zu erstellen, um somit die Bürger*innen miteinzubeziehen. Indem sie den Code scannen, gelangen sie auf eine vom Projekt konzipierte Website. Dort finden Interessierte Informationen zu den zukünftigen Entwicklungen und Planungen rund um das HSP-Gelände, das Stellwerk 62 sowie zum Konzept „SmartRhino“. Die QR-Codes könnten in der Umgebung des HSP-Geländes ausgehängt werden. Zudem hat sich das Projekt mit digitaler Partizipation auseinandergesetzt und sich dabei mit der Web App „Smarticipate“ beschäftigt. Diese ermöglicht eine aktive Partizipation und die Nutzer*innen können verschiedene Planszenarien virtuell planen, ohne reale Ressourcen zu nutzen (Thiel et al. 2018). Die App selber entwickelt das Projekt nicht, dafür erstellt sie als zweites Endprodukt eine Urban Story, die erklären soll, wie die Nutzung einer Partizipations-App aussehen könnte und welche Funktionen die App haben könnte.

Projekt A02: Wie löse ich Probleme in der Planung?

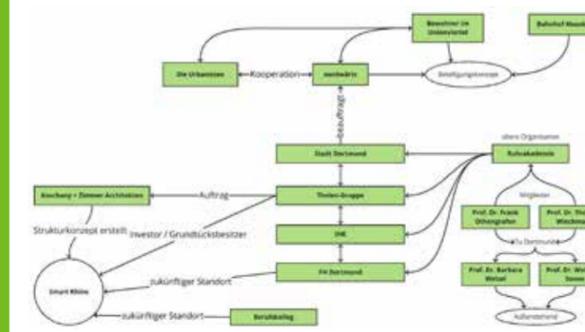
Partizipative Lösungsansätze in der Planung für das Stellwerk 62 (RhinoTOPIA) und das ehemalige HSP-Gelände (Smart Rhino)



Visualisierung erhaltenwerter Gebäude und naturräumliche Merkmale - eigene Darstellung

Was ist das HSP Gelände?

Das HSP-Gelände ist eine Allindustrialfläche in der Nähe der Dortmunder Innenstadt. Auf diesem Gelände planen verschiedene Akteure das Quartiersentwicklungsprojekt „SmartRhino“. Eigentümerin ist die Thelen-Gruppe, eine Immobiliengruppe aus Essen. Auch beteiligt an der Projektentwicklung ist die Stadt Dortmund, die IHK zu Dortmund und die Fachhochschule Dortmund. Dieses Projekt sieht unter anderem einen neuen Standort der FH-Dortmund auf dem Gelände vor, sowie innovatives Wohnen, Gastronomie und vieles mehr. Das Stellwerk 62, welches sich im Norden des HSP-Geländes befindet, soll als Ort der Partizipation für die Dortmunder Bürger:innen (Akteure, Institutionen, Vereine, Unternehmen etc.) genutzt werden und unter der Überschrift „RhinoTopia“ als Testraum für Innovationen dienen. Ziel ist es, das Stellwerk und seine Außenflächen zu einem „Zukunfts Dorfplatz“ zu entwickeln, an dem Austausch von Ideen und Initiativen mit temporären Nutzungen stattfinden können. Zur Zeit wurden noch keine Partizipationskonzepte am HSP Gelände umgesetzt (Thelen Gruppe et al. 2020).



Die Zusammenhänge der Stakeholder zum Smart Rhino Projekt - eigene Darstellung

Forschungsfragen und Methodik

1. Semester	
1. Welche räumlichen Charakteristika bringt das HSP-Gelände (und das Stellwerk 62) mit sich, die für den Partizipationsprozess relevant sind?	2. Welche Akteure sind relevant für das zu untersuchende Gebiet (HSP-Gelände/Stellwerk 62) und wie kann man diese am besten erreichen?
Dokumentenanalyse Mikroanalyse	Stakeholderanalyse
2. Semester	
3. Welche Beteiligungsstufe haben die bisherigen Konzepte für das HSP-Gelände (und das Stellwerk 62) erreicht und wie können diese optimiert werden?	4. Wie kann man das bereits existierende Konzept für das HSP-Gelände (und das Stellwerk 62) um weitere (innovative) Bottom-Up-Beteiligungsarten sinnvoll ergänzen?
Expert:inneninterview Umfrage Problemzentriertes Interview	

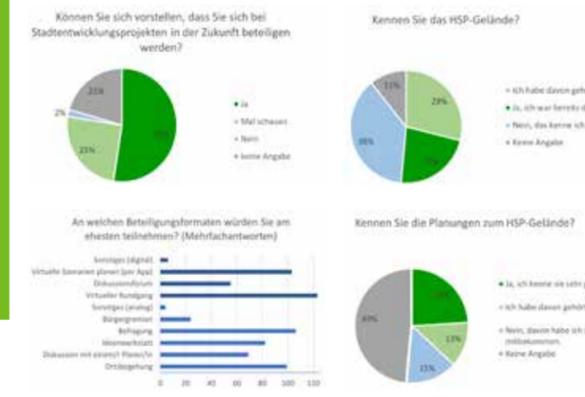
Mögliche Endprodukte

- QR-Codewalk**
Mithilfe von QR-Codes, welche in der Umgebung des HSP-Geländes ausgehängt werden, möchte die Projektgruppe die Bewohnerschaft über die Planungen zum HSP-Gelände informieren.
 - Handlungsempfehlungen**
Bei Handlungsempfehlungen wird ein Ideenkatalog formuliert. Dieser kann ein ausformuliertes Konzept oder einen Text mit Kritikpunkten und Verbesserungsvorschlägen beinhalten.
 - Smarticipate / Urban Stories**
Die Web Applikation Smarticipate ermöglicht mittels Urban Stories eine aktive Partizipation. Mit kurzen Texten, Bildern und Zeichen-Tools lässt sich so das Vorhaben skizzieren (Peters-Anders et al. 2018).
- Zusätzlich zu der Beantwortung der Forschungsfragen erarbeitet die Projektgruppe ein Endprodukt bestehend aus drei Komponenten.
Die Projektgruppe hat das Ziel, die 1. Beteiligungsstufe nach Selle (Information der Bürger:innen) zu erfüllen. Dies erfolgt durch einen QR-Codewalk um das HSP-Gelände. Zusätzlich visualisiert die Gruppe ein mögliches Beteiligungs-szenario durch Urban Stories. Die Gruppe formuliert im Zuge der Beantwortung der 4. Forschungsfrage zusätzlich mögliche Handlungsempfehlungen.

Zielsetzung des Projektes

Das Ziel des Projektes ist die Entwicklung eines optimierten Partizipationskonzeptes unter Ergänzung der bereits vorhandenen Konzepte und Ideen für das HSP-Gelände und insbesondere das Stellwerk 62. Dieses soll die Beteiligungsstufen und ausgewählte Arten von Partizipationsformaten mit einbeziehen. Hierbei sollen alle relevanten Bevölkerungsgruppen informiert, integriert und zur Beteiligung angeregt werden. Außerdem sollen die Chancen digitaler Partizipation in Betracht gezogen werden.

Aufbauend auf den Forschungsergebnissen möchte die Projektgruppe konzeptionelle Vorschläge zur Umsetzung erarbeiten. Für die Umsetzung der Forschungsergebnisse hat sich das Projekt für die Darstellung in Form eines QR-Codewalks entschieden, sowie einer zusätzlichen Konzeption einer Urban Story.



Ausgewählte Ergebnisse der Umfrage - eigene Darstellung (n = 204)

Abstract A04

Kurzfristig zu viel, langfristig zu wenig

Wie Stadtplanung im Umgang mit Starkregen und Trockenheit beitragen kann

In den vergangenen Jahren ist eine Zunahme von Extremwetterereignissen in Deutschland zu verzeichnen (Deutscher Wetterdienst o.J.). Diese Zunahme an Häufigkeit und Intensität wird laut Wissenschaft durch den Klimawandel, also den Anstieg der weltweiten Temperatur verursacht (ebd.). Hervorgerufen durch die Entwicklung zu mehr Extremwetterereignissen verbreitet sich auch in Deutschland zunehmend ein Bewusstsein für die Dringlichkeit eines angemessenen Umgangs mit den Folgeerscheinungen von Extremwetterereignissen, um negative Auswirkungen auf Menschen, Umwelt und Infrastruktur zu minimieren (Umweltbundesamt 2020). Besonders in urbanen Räumen können die Auswirkungen dieser Extremwetterereignisse ausgeprägt auftreten, etwa in Form von Überflutungen oder Dürre (Wagner & Laps 2008). Beispiele für die verheerenden Folgen wären etwa das Dortmunder Starkregenereignis von 2008, was Schäden durch Überflutungen in mehreren Stadtteilen zur Folge hatte (ebd.). Auf der anderen Seite stehen extreme Trockenheit wie beispielsweise in den Dürrejahren 2018 und 2019 (Helmholtz Zentrum für Umweltforschung o.J.). Aufgrund der Ausprägung der Extremwetterereignisse im städtischen Raum lässt sich ein dringender Handlungsbedarf feststellen. Um Schäden und negative Auswirkungen auf Menschen, Umwelt und Infrastruktur zu vermeiden beziehungsweise zu minimieren, sollten Gegenmaßnahmen umgesetzt werden. Im Rahmen des Projekts soll geklärt werden, wie Stadtplanung zum Umgang mit Starkregen und Trockenheit im urbanen Raum beitragen kann.

Das Projekt setzt sich ein ausgewähltes Quartier in der Dortmunder Nordstadt östlich des Hafens als Untersuchungsrahmen, für welches ein Konzept erstellt werden soll, mit dem die Resilienz gegen die Extremwetterereignisse Starkregen und Dürre erhöht werden kann. Das Quartier zeichnet sich durch gegenüber Extremwetterereignissen vulnerable Strukturen aus. Die Auswahl wurde systematisch nach der Auffälligkeit hinsichtlich der relevanten Faktoren für Vulnerabilität getroffen. Dabei ist zu beachten, dass der Untersuchungsraum seine Grenzen nicht mit einem statistischen Unterbezirk teilt, sondern eigene Gebietsgrenzen gezogen wurden, um möglichst forschungsrelevante Strukturen in die Untersuchung aufzunehmen. Das Quartier an sich charakterisiert sich durch seine hohe Bebauungs- und Bevölkerungsdichte, sowie eine hohe kulturelle und soziale Vielfalt (Stadt Dortmund 2009, S.11ff.). Dazu kommen ein, im Vergleich zur restlichen Stadt, niedriger Altersdurchschnitt, und ein hoher Anteil an Ausländer:innen und Sozial-

hilfsempfänger:innen (ebd.). Um zum erwünschten Ziel des Projekts zu gelangen, wurde eine Forschungsfrage formuliert, welche alle nötigen Faktoren zur Erstellung eines Konzepts einschließt:

Wie lässt sich die Resilienz eines gegenüber den Folgen von Starkregen und Dürre vulnerablen Quartiers erhöhen?

Anhand dieser Frage werden im Laufe der Forschung zunächst alle Kenngrößen untersucht und auf das Quartier übertragen. Dies wird erreicht, indem die einzelnen Faktoren mit separaten Unterfragen untersucht, und anschließend zur Beantwortung der Forschungsfrage eingesetzt werden. Ausgehend von den Ergebnissen sollen quartierspezifische, allerdings im Idealfall auch übertragbare Maßnahmen zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit gegen Starkregen und Dürre erarbeitet bzw. recherchiert werden. Dabei besteht der Methodensatz aus einem Mix von qualitativen und quantitativen Ansätzen. Ebenfalls sollen Good-Practice-Beispiele, also bereits erfolgreich implementierte konzeptionelle Ansätze, in die Erstellung einfließen. Beispiele hierfür sind die Wassersensible Stadtentwicklung oder die Schwammstadt. Das fertige Konzept soll im Idealfall als Orientierungsmöglichkeit für Planer:innen dienen und im Sinne einer nachhaltigen, klimaangepassten Stadtentwicklung einen Beitrag leisten.

Literaturverzeichnis:

Deutscher Wetterdienst (o.J.): *Wetter und Klima*. Verfügbar unter: https://www.dwd.de/DE/klimaumwelt/klimawandel/ueberblick/ueberblick_node.html#doc-344940bodyText5 [zuletzt aufgerufen 12.04.2021]

Helmholtz Zentrum für Umweltforschung o.J.: *Nehmen Dürre und Starkregen zu?* Verfügbar unter: <https://www.helmholtz-klima.de/faq/nehmen-duerre-und-starkregen-zu> [zuletzt aufgerufen 12.04.2021]

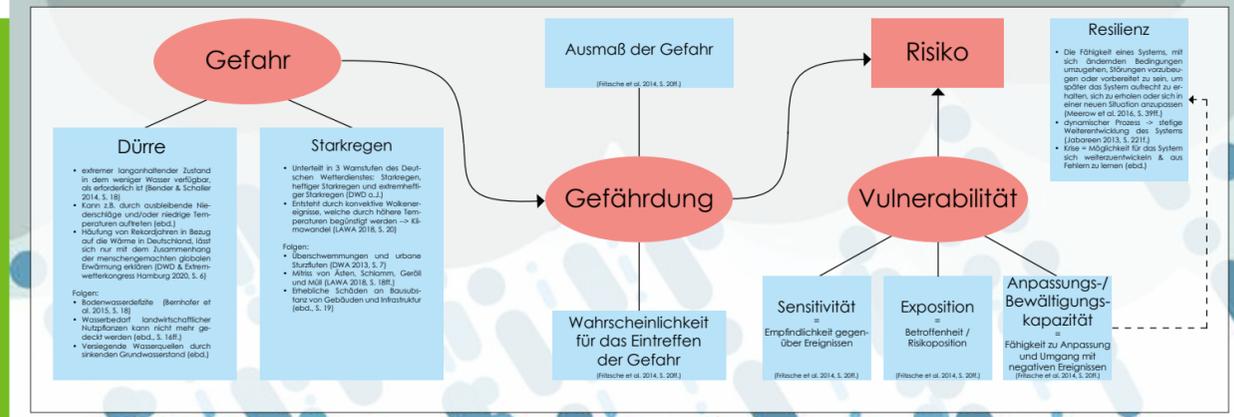
Stadt Dortmund (2009): *Integriertes Stadtentwicklungskonzept Innenstadt Nord*. Verfügbar unter: https://www.dortmund.de/media/p/stadtplanungs_und_bauordnungsamt/stadtplanung_bauordnung_downloads/insekt/innen_nord/InSEkt_In_nord_Bericht_2009.pdf [zuletzt aufgerufen 12.04.2021]

Umweltbundesamt (2020): *Risiken und Verwundbarkeit*. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimafolgen-anpassung/folgen-des-klimawandels/risiken-verwundbarkeit#konzept-der-vulnerabilitat> [zuletzt aufgerufen 12.04.2021]

Wagner, Andreas; Laps, Stefan (2008): *Extremes Unwetter über Teilen der Stadt Dortmund*. Verfügbar unter: <http://www.unwetterzentrale.de/uwz/393.html> [zuletzt aufgerufen 12.04.2021]

Kurzfristig zu viel - Langfristig zu wenig

Wie Stadtplanung zum Umgang mit Starkregen und Trockenheit beitragen kann



Forschungsfrage

Wie lässt sich die Resilienz eines gegenüber den Folgen von Starkregen und Dürre vulnerablen Quartiers erhöhen?

Auswahl des Quartiers

Unterfragen

Welche Auswirkungen haben Starkregen und Dürreereignisse in diesem Quartier?

Was macht bestimmte Bereiche des Quartiers besonders vulnerabel?

Was bestimmt die Resilienz des Quartiers?

Indikatoren

Klimatische Wasserbilanz, Evapotranspiration, Fließgeschwindigkeit, ...

Stadtgrün, Infrastruktur, Wohnbebauung, ...

finanzielles Kapital, Altersstruktur, Abkopplung, Wassernutzung, ...

Analyse

Ortsbegehung

Literaturrecherche

Expert:innen-interview

Beantwortung der Unterfragen

Identifizierung von Handlungserfordernissen und Ansatzpunkten im Quartier

Recherche von geeigneten Maßnahmen

Good Practise Beispiele

Praxisanwendung auf das Quartier

Quartiersbezogenes Konzept

Quartiersportrait

- 📍 Quartier liegt in Dortmund (neuntgrößte Stadt in Nordrhein-Westfalen, ca. 602.566 Einwohner)
- 📍 genauer in der Innenstadt-Nord:
- 👤 Einwohner: 59.602 (Platz 1 → Stadtteil mit den meisten Einwohnern) (Stadt Dortmund 2019)
- 👤 Einwohnerdichte: 215 Einwohner/ha Siedlungsfläche (Platz 1 → Stadtteil mit der höchsten Einwohnerdichte) (Stadt Dortmund 2019)
- 🏠 Fläche: 1.437 ha (Stadt Dortmund 2019)
- 👤 Durchschnittsalter: 35.7 Jahre
- 👤 Arbeitslosenquote: 19.3 % (Platz 1 → Stadtteil mit den meisten Arbeitslosen) (Stadt Dortmund 2019)
- 🏠 Transferleistung: 39.4 % (Platz 1 → Stadtteil mit den höchsten Transferleistungsbezug) (Stadt Dortmund 2019)
- 🏠 Sonstige Einrichtungen: Berufsfeuerwehr und 2 Krankenhäuser
- 📍 Quartier:
- 🌳 Grünflächen/Parks: Fredenbäumark, Dietrich-Keuning-Park, Blücherpark, Bürgergarten und eine Kleingartenanlage
- 💧 Wasserstellen: Hafenam, zwei Seen (im Fredenbäumark)

Quelle: Grundkarte Wikipedia

Quelle: Kartengrundlage Google Maps

Abstract A05

Juist

Besucher:innen im Nationalpark gleich Nationalparkbesucher:innen? Reisemotive und Naturschutz auf der Nordseeinsel Juist im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer

Das Projekt A05 befasst sich mit dem Thema „Juist – Besucher:innen im Nationalpark gleich Nationalparkbesucher:innen? Reisemotive und Naturschutz auf der Nordseeinsel Juist im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“.

Die 17 km lange Nordseeinsel Juist ist mit einer empfindlichen Landschaft durch den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer geprägt und dient als Lebensraum für diverse Tier- und Pflanzenarten. Um die Artenvielfalt zu schützen wurde das Wattenmeer 2009 zum UNESCO-Weltnaturerbe ernannt und unterliegt somit einem strengen Schutz der EU-Richtlinien. Gleichzeitig ist Juist ein beliebtes Urlaubsziel. Der Tourismus ist dadurch eine wichtige wirtschaftliche Einnahmequelle. Im Jahr 2016 wurden auf Juist mehr als 110,4 Mio. Euro mit den Erträgen aus den Übernachtungen eingenommen. Die Tourismusbranche, in Form von Naturtourismus, ist auf eine intakte Natur angewiesen, weshalb eine unberührte Landschaft eine grundlegende Voraussetzung darstellt. Zum Erhalt und Schutz der Natur werden Nationalparke in drei Zonen unterteilt. Die Ruhezone ist der empfindlichste Teil des Nationalparkes und unterliegt einem strengen Artenschutz. Der Aufenthalt ist ganzjährig nur auf zugelassenen Wegen erlaubt. In der Zwischenzone steht die Erhaltung des charakteristischen Landschaftsbildes im Vordergrund. Das Betreten ist hier nur außerhalb der Brutzeit erlaubt. Die Erholungszone dient dem Kur- und Tourismusbetrieb. Jedoch sind hier motorgetriebene Fahrzeuge verboten.

Aus dem Zusammenspiel zwischen Naturschutz und Tourismus ergibt sich durch die widersprüchlichen Raumnutzungsansprüche beider Bereiche ein hohes Konfliktpotenzial. Dabei ist der Tourismus abhängig von der Natur, da sie einen wichtigen Faktor bei der Destinationsauswahl der Besucher:innen darstellt. Daraus ergab sich die Forschungsfrage:

Wie beeinflussen sich der Nationalpark und das Reiseverhalten der Tourist:innen auf der Nordseeinsel Juist?

Im Rahmen der Forschungsfrage wurden folgende Schwerpunkte gesetzt: Tourismus, Nationalpark und Klimaschutz. Diese stehen im engen Verhältnis miteinander. Der Klimaschutz hat für die Juister Gemeinde einen hohen Stellenwert. Jedoch wurde während der Projektarbeit der Fokus auf das Zusammenspiel von Tourismus und Nationalpark gelegt. Zusätzlich wird das Reiseverhalten der Tourist:innen erforscht, um zu klären, ob der Nationalpark eine entscheidende Rolle für den Tourismus auf Juist darstellt. Dazu wurden zwei Unterforschungsfragen aufgestellt. Zum einen, welche Faktoren spielen für die Tourist:innen eine Rolle bei der Entscheidung für einen Urlaub auf Juist und welche Bedeutung hat der Nationalpark dabei? Und zum anderen, welche Auswirkungen hat der Tourismus auf den Nationalpark? Zur Beantwortung der Fragen werden im Laufe der weiteren Forschungsarbeit Expert:inneninterviews, u.a. mit dem Leiter des Nationalpark-Hauses Jens Heyken, eine quantitative Befragung zum Reiseverhalten von Besucher:innen auf Juist und weitere Literaturrecherche durchgeführt. Angedacht war zudem eine Exkursion inklusive einer Ortserkundung. Vermutlich wird diese durch die Covid-19-Pandemie nicht stattfinden können, weshalb alle Methoden ausschließlich Online angewendet werden.

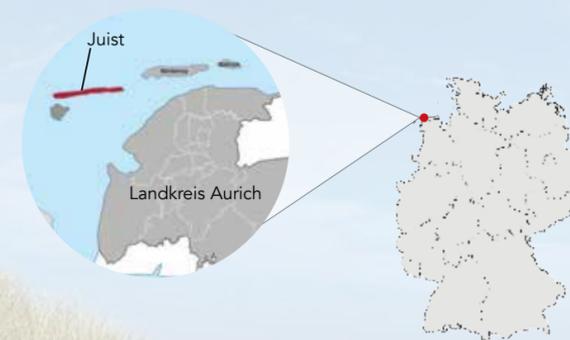
A05

Juist

Besucher:innen im Nationalpark gleich Nationalparkbesucher:innen? Reisemotive und Naturschutz auf der Nordseeinsel Juist im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer

Worum geht es?

Einerseits ist der **Tourismus** auf Juist eine der wichtigsten Einnahmequellen. Aber andererseits wird die **Natur** auf der Insel Juist im **Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer** stark durch äußere Einwirkungen gefährdet. Auch der **Klimawandel** hat großen Einfluss auf die Küstengebiete der Insel. Tourismus, Natur und Klimawandel **nachhaltig** in Einklang zu bringen stellt also eine schwierige Herausforderung in der Zukunft dar.



Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet ist die ostfriesische **Insel Juist**. Sie gehört dem Landkreis Aurich in Niedersachsen an und liegt im Norden Deutschlands in der Nordsee (Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017). Das **Niedersächsische Wattenmeer**, in dem sich die Insel befindet, zeichnet sich durch eine empfindliche Landschaft aus und dient als Lebensraum für diverse Tier- und Pflanzenarten (Nationalpark Wattenmeer 2010). Seit 1986 ist es als **Nationalpark** geschützt und unterliegt damit strengen Auflagen des Naturschutzrechts Deutschlands (ebd.).

Forschungsfrage

In der Projektarbeit soll durch die Forschungsfrage das **Zusammenspiel von Nationalpark und Tourismus** mit Blick auf die Reisemotive der Tourist:innen genauer untersucht werden. Desweiteren soll erforscht werden, ob der Nationalpark eine entscheidende Rolle für den Tourismus auf Juist darstellt. In der Projektarbeit wurden drei Schwerpunkte festgelegt: **Tourismus, Nationalpark und Naturschutz**.

Wie beeinflussen sich der Nationalpark und das Reiseverhalten der Tourist:innen auf der Nordseeinsel Juist?

1. Welche Faktoren spielen für die Tourist:innen eine Rolle bei der Entscheidung für einen Urlaub auf Juist und welche Bedeutung hat der Nationalpark dabei?
2. Welche Auswirkungen hat der Tourismus auf den Nationalpark?



Weiteres Vorgehen

Im Zwischenbericht wurden Rückschlüsse auf den allgemeinen Stand der Forschung im Zusammenhang zwischen Nationalpark und Tourismus gezogen. Für den Endbericht wird sich darüber hinaus genauer auf die Insel Juist bezogen. Im Verlauf der Projektarbeit wird dies nun durch die Unterforschungsfragen und die damit verbundenen Methoden der Befragung und der Expert:inneninterviews beantwortet.

Methoden

- Literaturrecherche
- Expert:inneninterview
- Befragung

Abstract A06

Effects of Gentrification

A comparative study of metropolitan and micropolitan spaces in Dortmund, Minsk, and Valparaíso

City structures are constantly transforming. There are many commonly known urban dynamics, one of which is gentrification, that occur in different forms all over the world. Gentrification can not be defined as one singular process with uniform characteristics, but rather as multi-faceted, affecting urban, social, functional, physiognomic, and economic structures. These have a major role in our research, as they will be used to define the positive and negative effects of the gentrification process. The three areas in Phoenix-See, Dortmund, Oktyabrskaya Street, Minsk, and the hills of Alegre and Concepción, Valparaíso, were selected to explore different types and effects of gentrification. Especially the negative side effects will be looked at closely since they were the incentive for the group to rethink gentrification.

Since the process involves different actors such as spatial planners, local communities, and the real estate market, it raises the question of whether there is a possibility to cooperatively work against said negative effects. The goal is to identify practices that minimize negative effects while trying to emphasize positive and equitable sides.

To reach this goal, the following questions important: Which effects does gentrification have on the micropolitan spaces of Phoenix-See, Oktyabrskaya Street, and the hills of Alegre and Concepción? How are the gentrification processes in the study areas comparable considering their different contexts and characteristics? And lastly, to what extent different stakeholders can contribute to a more equitable gentrification process in micropolitan spaces?

To answer these questions, the group has constructed a descriptive overview of each study area, as well as defined our understanding of a micropolitan space and (equitable) gentrification.

A micropolitan space is a distinct complex system that effectively impacts the metropolitan space by being unique, attractive, and increasing several forms of wealth, such as social and cultural. They are not classified by official districts, but rather feelings of affiliation and strong neighborhood identity. The study areas are defined as micropolitan areas since they have a crucial role in urban life and the gentrification happening there has severe effects on the surrounding city.

The other concept, equitable gentrification plays a major role in the project. The idea behind equitable gentrification is to counteract negative side effects to instead create and establish more equitable opportunities for the demographic groups that live and work in the gentrified areas while improving their urban environment. The elaboration of this concept will improve and change continuously in the course of the project.

Furthermore, a SWOT Analysis was used to gather information about the study areas which, along with the effects of gentrification, consisting of the economic, social, functional, and physiognomic effects in each study area, helped to create a comparative framework. This will be used to compare the individual processes in the area and to give an overview of how similar and different these can be considering their divergent backgrounds. Lastly, a stakeholder map will be created to clarify the impact different actors have in the planning process and who has to act to achieve an equitable gentrification process. Alongside this, the group will use a best practice study to then determine which plans or consisting methods are beneficial for equitable gentrification and should be used more often and which methods might be problematic for the concept.

06 EFFECTS OF GENTRIFICATION A COMPARATIVE STUDY OF MICROPOLITAN SPACES IN DORTMUND, MINSK, AND VALPARAÍSO

INTRODUCTION

City structures are constantly transforming. There are many commonly known urban dynamics, one of which is gentrification, that occur in different forms all over the world. Gentrification can not be defined as one singular process with uniform characteristics, but rather as multi-faceted, affecting urban, social, functional, physiognomic, and economic structures. These have a major role in our research, as they will be used to define the positive and negative effects of the gentrification process. The three areas in Phoenix-See, Dortmund, Oktyabrskaya Street, Minsk, and the hills of Alegre and Concepción, Valparaíso, were selected to explore different types and effects of gentrification. Especially the negative side effects will be looked at closely since they were the incentive for the group to rethink gentrification. Since the process involves different actors such as spatial planners, local communities, and the real estate market, it raises the question of whether there is a possibility to cooperatively work against said negative effects. The goal is to identify practices that minimize negative effects while trying to emphasize positive and equitable sides. To answer these questions listed on the left, the group has constructed a descriptive overview of each study area, as well as defined our understanding of a micropolitan space and (equitable) gentrification. The elaboration of this concept will improve and change continuously in the course of the project. A SWOT Analysis was used to gather information about the study areas which, along with the effects of gentrification, consisting of the economic, social, functional, and physiognomic effects in each study area, helped to create a comparative framework. This will be used to compare the individual processes in the area and to give an overview of how similar and different these can be considering their divergent backgrounds. Lastly, a stakeholder map will be created to clarify the impact different actors have in the planning process and who has to act to achieve an equitable gentrification process. Alongside this, the group will use a best practice study to then determine which plans or consisting methods are beneficial for equitable gentrification and should be used more often and which methods might be problematic for the concept.

RESEARCH DESIGN

CONSIDERING THE FUNDAMENTALLY DIFFERENT CONTEXTS AND CHARACTERISTICS, HOW DO THE GENTRIFICATION PROCESSES COMPARE IN PHOENIX-SEE, OKTYABRSKAYA STREET, AND THE HILLS OF ALEGRE AND CONCEPCIÓN?

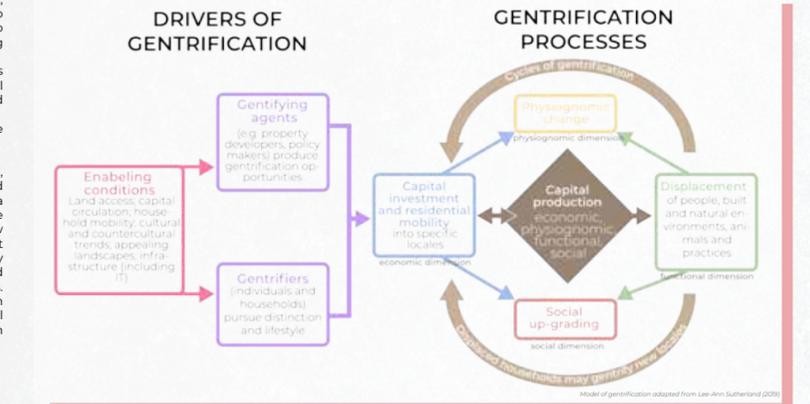
TO WHAT EXTENT COULD DIFFERENT STAKEHOLDERS CONTRIBUTE TO A MORE EQUITABLE GENTRIFICATION PROCESS IN MICROPOLITAN SPACES?

WHAT EFFECTS DOES GENTRIFICATION HAVE ON THE MICROPOLITAN SPACES OF PHOENIX-SEE, OKTYABRSKAYA STREET, AND THE HILLS OF ALEGRE AND CONCEPCIÓN?

IN-DEPTH COMPARISON AND ASSESSMENT

ACTION RECOMMENDATION

COMPARATIVE FRAMEWORK



MICROPOLITAN SPACES are distinct complex systems that effectively affect the metropolitan space and its image they are a diversely central part of. They are not classified by official districts but feelings of affiliation and strong neighborhood identity. Micropolitan spaces are unique, attractive, and exhibit an increase in several forms of wealth, such as social, cultural, functional or economic.

- economic
- social
- functional
- physiognomic

PHOENIX AREA		OKTYABRSKAYA STREET		ALEGRE AND CONCEPCIÓN	
STRENGTHS jobs and profit through new inhabitants, businesses, and visitors good public transport network social housing facilities public green spaces and leisure opportunities	OPPORTUNITIES visitors from the area, more tourism leading to economic advantages and new jobs for inhabitants Hörde's retail center profiting from new visitors, residents, and businesses potential influence on development on surrounding areas high vacancy rate pointing out that demand for living space is not reached	STRENGTHS affordable rent prices, many job employments good quality of life, cultural diversity/heritage multifunctional geographically central attractive, unique	OPPORTUNITIES possible investments creating a more diverse culture expansion of the functional diversity potential to become more attractive	STRENGTHS increasing economy/income UNESCO World Heritage Site cultural identity concentration of bars, hotels and restaurants (trendy, entertainment district), transportation refurbishment of buildings	OPPORTUNITIES new job opportunities social meeting point functional diversity refurbishments
WEAKNESSES not socially diverse, mostly upper-class white residents no connection between the new residents of Phoenix East and old residents of Hörde (Faller et al. 2018: 60) mono architectural appearance	THREATS businesses around the lake as a competition for Hörde's retail area tourism leading to the estrangement of the local communities more housing projects leading to a higher population causing people to commute to other places to work renovations of buildings in Hörde leading to higher rents leading to the displacement of lower-class residents	WEAKNESSES lack of generation mixing old buildings the parking cars lower the attractiveness of the street	THREATS possible decline of industrial job opportunities intervention of government could develop in a not desired direction for locals, tourism could drive out the cultural aspect current political situation	WEAKNESSES private investors divided city, the huge gap between rich and poor/Residents not included into the process functional benefits for tourists-policies, parking-problem weak role of the municipality unplanned city, weak infrastructure	THREATS external investors, increasing popularity as a holiday destination in the future could lead to over-tourism lack of diversity, new buildings geared towards tourists and wealthier people inhabitants being neglected monofunctional structure (focusing on tourism) natural disasters buildings do not match the traditional appearance of the city



REFERENCES

- MINSK
 Helen Altes
 Julius Cordes
 Lea Decker
 Juhali Dietrich
 Ina Kaschke
 Kristin Lummer
- VALPARAÍSO
 Lea Meinwald
 David Maß
 Albert Oebel
 Judith Schütter
 Alina Sommer
 Andrea Tinschert
 Lena Ziehe
- DORTMUND
 Tutor:
 Marius Arnold
 Supervisors:
 Victor Cabe Muñoz, MSc
 Ludmila Silinskaya, MSc

Abstract A07

Digitalisierung und Georeferenzierung im Rahmen einer wassersensiblen Stadtentwicklung

Auf Grund des Klimawandels treten immer häufiger Extremwetterereignisse auf, welche Starkregen miteinschließen (Benden et al. 2013: 3). Dieser Starkregen kann zu Sturzfluten führen (Sontheimer et al. 2015: 27). Eine Überprüfung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftungsanlagen zur Vorsorge auf Extremwetterereignisse findet nur vereinzelt statt (Jackisch et al. 2013: 8).

Das Projekt A07 befasst sich mit der Frage, wie das Monitoring von Maßnahmen der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung im Rahmen einer wassersensiblen Stadtentwicklung, mit Blick auf Überflutungen durch Starkregen, verbessert werden kann.

Das Ziel des Projekts ist es, eine Verbesserung des Monitorings von Maßnahmen dezentraler Regenwasserbewirtschaftung im Rahmen der wassersensiblen Stadtentwicklung, mit Blick auf Überflutungen durch Starkregen, zu erarbeiten. Dies soll mit Hilfe eines allgemeingültigen Kriterienkataloges am Beispiel der Stadt Dortmund umgesetzt werden. Der Kriterienkatalog soll als Leitfaden für die Städte und Kommunen dienen.

Die Projektarbeit lässt sich in vier Forschungsschritte gliedern. Begonnen wird mit der Grundlagenarbeit. Im Rahmen dieser soll der Stand der Forschung, welcher sich aus Grundinformationen zu dezentralen Regenwasserbewirtschaftungsanlagen, zum Monitoring und zu den rechtlichen Grundlagen zum Monitoring zusammensetzt. Zur Ermittlung dieser Informationen wird mit verschiedenen Methoden gearbeitet, unter anderem wird ein Experten:inneninterview mit zwei Mitarbeiter:innen der Stadtentwicklung Dortmund durchgeführt. Dadurch wird ein Einblick in das Monitoringverfahren der Stadt Dortmund ermöglicht. Um die Grundlagenarbeit zu vervollständigen, wird zusätzlich noch Literaturrecherche betrieben.

Der nächste Schritt ist die Entwicklung der Kriterien. Bei der Erarbeitung des Forschungsschrittes wird die Frage nach relevanten Punkten für das Monitoring der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung und passenden Erfassungsmethoden berücksichtigt. Auch hier wird die Methode des Experten:inneninterviews genutzt, welches mit einer Mitarbeiterin der Emschergenossenschaft geführt wird.

Außerdem werden die Informationen mit weiterer Literaturrecherche ergänzt. Der aus den Methoden resultierende Kriterienkatalog lässt sich in Klassen gliedern und zu allen Kriterien wird ein Kennblatt erstellt, welches diese in verschiedenen Kategorien genauer definiert.

Im Anschluss erfolgt die Anwendung der Kriterien. Dies wird mit Hilfe einer Ortsbegehung umgesetzt. Zur Vorbereitung der Ortsbegehung werden geeignete Anwendungsgebiete ausgewählt. Während der Ortsbegehung werden auch die vorher erarbeiteten Erfassungsmethoden und im Anschluss die Datenverarbeitung mit Geoinformationssystemen getestet.

Mit Hilfe dieser Forschungsergebnisse werden die aufgestellten Kriterien bewertet und überprüft, ob sie zu einer Verbesserung des Monitorings führen. Eventuell folgen auf diesen Schritt eine Überarbeitung und Anpassung des Kriterienkataloges. Durch den Kriterienkatalog erhofft sich das Projekt A07 eine Verbesserung des Monitorings dezentraler Regenwasserbewirtschaftungsanlagen im Rahmen einer wassersensiblen Stadtentwicklung.

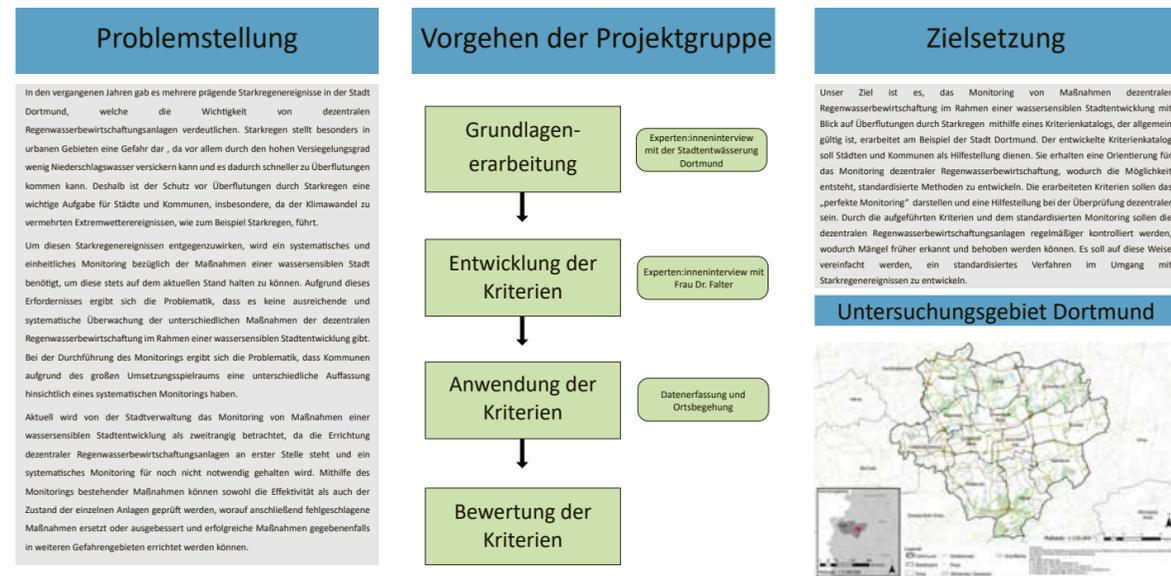
Quellenverzeichnis:

Benden, Jan; Haertel, Patrick; Kaplan, Jan; Nachtigall, Svenja; Vallée, Dirk (2013): *Straße der Zukunft - Beitrag von Verkehrsflächen zum Überflutungs- und Gewässerschutz. Gutachten im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung der RISA-Arbeitsgruppe Verkehrsplanung. Reihe: RISA Veröffentlichungsreihe. Begleitdokument zum Ergebnisbericht Regenwasser 2030, Aachen.*

Jackisch, Nicole; Brendt, Thomas; Weiler, Markus; Lange, Jörg (2013): *Evaluierung der Regenwasserbewirtschaftung im Vaubangelände - unter besonderer Berücksichtigung von Gründächern und Vegetation, Endbericht. Eigenbetrieb Stadtentwässerung der Stadt Freiburg, Freiburg.*

Sontheimer, Rainer; Maier, Tobias; Ziegler, Janine; Alte, Florian; Lorenz, Dominique; Renz, Christian (2015): *Die unterschätzen Risiken "Starkregen" und "Sturzfluten" - Ein Handbuch für Bürger und Kommunen. Bonifatius GmbH Paderborn, Paderborn.*

A07 - Digitalisierung und Georeferenzierung von Maßnahmen im Rahmen einer wassersensiblen Stadtentwicklung in der Stadt Dortmund



Auflistung der erarbeiteten Kriterien

Grunddaten:
Georeferenz
Adresse
Größe der abgekoppelten Fläche
Art der Anlage
Jahr der Errichtung
Multifunktionalität
Überlauf
Überlauf in Gewässer
Zustand
Zuständiger Wasserverband

Kapazität:
Volumen
Versickerungsrate
Versickerungsfläche
Speicherkapazität

Bodenbeschaffenheit:
Bodenart
Kf-Wert

Datenmanagement:
Erhebungsdatum

Beispiel eines Kennblattes
Klasse: Kapazität
Angabe in: m³
Kurzbeschreibung: Das Volumen beschreibt die räumliche Ausdehnung, etwa das theoretische Fassungsvermögen.
Zweck: Dient in Kombination mit der Versickerungsmenge zur Abschätzung der Jährlichkeit, auf die eine Anlage ausgerichtet ist.
Datengrundlage: Eigene Erhebung oder Planungsunterlagen
Methodik: Ortsbegehung, Messung mit Laserscanner
Bemerkung: -
Darstellungsempfehlung: Polygon, farbliche Abstufungen der Symbologie
Quellen/Literatur: Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften 2021

Datenerfassung & Datenverarbeitung
Das Laserscanning ist eine mögliche Methode zur Datenerfassung. Anhand der Reflektion der rasterförmigen Laserstrahlen, welche sich aus vielen Punkten zu einer Punktwolke zusammensetzen, wird dieses anschließend zu einem, dreidimensionalen Modell verarbeitet. Beispielfähig könnte der Laserscanner bei der Erfassung des Volumens zum Einsatz kommen.
Eine weitere Möglichkeit der Datenerfassung ist die ArcGIS QuickCapture App, welche zur schnellen Erfassung der Daten verwendet werden kann. Die App ermöglicht eine individuelle Anordnung der gesammelten Informationen. Ebenfalls können mit Hilfe dieser App Fotos der jeweiligen Anlage aufgenommen und verknüpft werden. Mithilfe der QuickCapture App kann zum Beispiel das Kriterium Georeferenz ermittelt werden.
Die Datenverarbeitung erfolgt mit Geoinformationssystemen (GIS). Bestehend aus Hardware, Software und Daten, die die Aufgabe haben, raumbezogene Informationen zu erfassen, verwalten, analysieren und visualisieren. Mithilfe von GIS sollen die erarbeiteten Kriterien systematisch erfasst und visualisiert werden.

Rechtliche Grundlagen
Im folgenden werden die Gesetze aufgeführt, welche sich auf die rechtlichen Aspekte zum Monitoring und zur Abwasserbeseitigung beziehen:
- In § 4 Baugesetzbuch (BauGB) ist eine Festlegung des Monitorings in Bezug auf dezentrale Regenwasserbewirtschaftungsanlagen verankert.
- In § 4 c BauGB ist festgelegt, dass eine frühzeitige Ermittlung nachteiliger Auswirkungen, die aufgrund der Umsetzung der Bauleitplanung eintreten, durch die Gemeinden überwacht werden und geeignete Maßnahmen zur Abhilfe ergreifen müssen.
- In § 5 Abs. 3 Nr. 1 BauGB wird verdeutlicht, dass besondere bauliche Vorkehrungen und Sicherungsmaßnahmen gegen Naturgewalten erforderlich sind.
- Der § 9 Abs. 1 Nr. 16 c BauGB besagt, dass bestimmte bauliche und technische Maßnahmen getroffen werden müssen, sodass Schäden durch Hochwasser einschließlich Starkregen vermieden oder verringert werden sollen.
- In § 9 Abs. 1 Nr. 16 d BauGB ist festgesetzt, dass Baugrundstücke für eine Versickerung des Niederschlagswassers freigehalten werden müssen, um somit Hochwasserschäden einschließlich Schäden durch Starkregen vorzubeugen.



Abstract A08

Raumplanung im Systemwechsel: Erfahrungen und Perspektiven von DDR-Planer*innen

2020 feierte die Wiedervereinigung der Bundesrepublik Deutschland 30-jähriges Jubiläum. Viele Menschen waren von dem Systemwechsel betroffen. Die strukturellen Veränderungen in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik (DDR) stehen hierbei, mit besonderem Fokus auf die für uns relevante Raumplanung, im Mittelpunkt.

Als Systemwechsel ist der politische, ökonomische und planerische Wechsel weg von Sozialismus, Planwirtschaft und dem zentralistisch organisierten Planungssystem, hin zu Demokratie, Marktwirtschaft und unserem heutigen, subsidiär organisierten, Planungssystem anzusehen. DDR-Planer*innen mussten sich an die Vorgaben des Planungssystems der Bundesrepublik Deutschland (BRD) anpassen. Das westliche System der Raumplanung wurde unreflektiert in die neuen Bundesländer übernommen.

Das Anfänger*innenprojekt A-08 „Raumplanung im Systemwechsel: Erfahrungen und Perspektiven von DDR-Planer*innen“ beschäftigt sich mit den Systemwechselerfahrungen von Planer*innen und hat sich als Ziel gesetzt, ihre Chancen und Probleme in der Wendezeit darzustellen. Besonderes Augenmerk soll hierbei auf den Einfluss der politischen Ideologie auf den Planungsalltag, sowie die Karriere-möglichkeiten nach der Wende gelegt werden. Zudem sollen die Auswirkungen des Systemwechsels für die Stadtplanung und Stadtentwicklung in Ostdeutschland aufgezeigt werden, um daraus resultierende Folgen in Zusammenhang mit zu dieser Zeit getroffenen Entscheidungen zu bringen. Ein weiteres Ziel der Forschung ist es, mögliche Lehren aus der DDR-Planung zu ziehen die für heutige und angehende Planer*innen Relevanz haben. Der Mehrwert liegt zum einen in der Erklärung heutiger Probleme in Ostdeutschland, die möglicherweise durch den Systemwechsel entstanden sind, zum anderen können die Systemwechselerfahrungen von Planer*innen, die in Staaten leben, welche sich in einem ähnlichen Transformationsprozess befinden, Orientierung bieten. Dazu hat die Gruppe drei Forschungsfragen aufgestellt, die im Laufe des Projekts beantwortet werden sollen.

1. Wie veränderten sich die beruflichen und gestalterischen Handlungsspielräume von DDR-Planer*innen durch den Systemwechsel?
2. Welche Folgen ergaben sich aus Sicht der ehemaligen DDR-Planer*innen durch den Systemwechsel für die Stadtentwicklung in Ostdeutschland?
3. Welche Erkenntnisse ziehen ehemalige DDR-Planer*innen aus der DDR-Planung und dem Systemwechsel?

Die Projektgruppe hat sich für einen qualitativen Forschungsansatz entschieden, da sie sich vor allem für die individuellen Erfahrungen der Raumplaner*innen interessiert und das qualitative Paradigma einen offenen Spielraum in Bezug auf neue oder unerwartete Erkenntnisse gibt. Ein quantitativer Forschungsansatz könnte dies aufgrund der standardisierten Verfahrensweise nicht leisten. Um mit der Datenerhebung beginnen zu können, arbeiteten die Teilnehmer*innen zunächst den Stand der Forschung auf. So erhielten sie ein besseres Verständnis für das Projektthema und deckten Forschungslücken auf. Die Projektgruppe führt eine Querschnittserhebung durch. Dabei erfolgt die Primärdatenerhebung durch problemzentrierte Leitfadenterviews. Diese werden mit zwei unterschiedlichen Gruppen, den Expert*innen sowie den Zeitzeug*innen durchgeführt. Als Zeitzeug*innen definieren wir jene Menschen, welche als Planer*innen oder Architekt*innen zur Zeit der Wende in dieser Branche tätig waren. Beispielhaft zu nennen wären eine Mitarbeiterin der Bauakademie der DDR und spätere Landespolitikerin in Berlin, ein ehemalige Planungsamtsleiter aus Schwerin oder ein Stadtplaner in Wittenberg. Zu den Expert*innen werden diejenigen Menschen zugeordnet, welche sich bereits mit dem vorliegenden Thema auseinandergesetzt haben. Dazu gehören Historiker*innen, Lehrbeauftragte oder Architekturkritiker*innen. Die Auswertung der Interviews erfolgt durch die Analyse der Transkription. Neben der Erstellung des Endberichts werden die durch die Arbeit gewonnen Erkenntnisse von der Projektgruppe in Form eines Podcast aufgearbeitet und somit der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

A08

Raumplanung im Systemwechsel:
Erfahrungen und Perspektiven von DDR-Planer*innen

Ziele unserer Forschung:

- **Beleuchten der Systemwechselerfahrungen von Planer*innen zur Darstellung ihrer Probleme und Chancen in der Wendezeit**
- **Aufzeigen der Auswirkungen des Systemwechsels für die Stadtplanung und Stadtentwicklung in Ostdeutschland**
- **mögliche Lehren aus der DDR-Planung ziehen, die für die heutige Planung von Relevanz sind**

Forschungsfragen

- Wie veränderten sich die beruflichen und gestalterischen Handlungsspielräume von DDR-Planer*innen durch den Systemwechsel?
- Welche Erkenntnisse ziehen ehemalige DDR-Planer*innen aus der DDR-Planung und dem Systemwechsel?
- Welche Folgen ergaben sich aus Sicht der ehemaligen DDR-Planer*innen durch den Systemwechsel für die Stadtentwicklung in Ostdeutschland?

Interviews mit Zeitzeug*innen

„Die Kooperation mit den Kollegen aus dem Westen habe ich von Anfang an als außerordentlich angenehm und nutzbringend erlebt. Habe aber auch die Erfahrung gemacht, dass es manchen vor allem darum ging, unser Wissen abzusaugen und wenn sie meinten, sie hätten das alles, dann waren sie plötzlich nicht mehr da.“

„(...) wahrscheinlich wäre Deutschland heute deutlich moderner. Wenn dieser Aufbruch, der möglich gewesen wäre, ein gesamtdeutscher gewesen wäre und nicht nur ein Prozess, der dem Osten irgendwie beibringt wie es im Westen so lang geht und ihr macht das jetzt genauso.“

„Es war vollkommen kritiklos klar: wir müssen es so machen, wie wir es im Westen schon immer gemacht haben.“

„Und wenn man in Berlin lebt, dann ist der Systemwechsel natürlich gleichbedeutend mit der quasi Neuentdeckung der einzigen Metropole Deutschlands.“

„für mich war der Systemwechsel an sich ein Erfolgserlebnis“

„Schlimmer noch, auch das angehäufte Wissen und die planerischen Ideen wurden vollständig ignoriert und später dann auch vernichtet.“

„Das Dominanzproblem, es gibt das Problem, dass Menschen sich nicht nur in ihrer Berufsbiographie, sondern auch in ihrem ganzen Leben in die zweite Reihe versetzt fühlen, also nicht gewertschätzt fühlen, [was] natürlich extrem hinderlich [ist], wenn man trotzdem weiter gut zusammen arbeiten will.“

„Ausbruch aus der Agonie im Osten“

1 Interview in Schwerin

3 Interviews in Berlin

1 Interview in Lutherstadt Wittenberg

3 Interviews in Halle (Saale)

2 Interviews in Leipzig

Systemwechsel

- **Prozess, der in der DDR mit der ersten demokratischen Wahl der Volkskammer begann**
- **beinhaltete die Einführung der kommunalen Selbstverwaltung im Mai 1990 und die Gründung der neuen Bundesländer im Oktober 1990 (vgl. Kluth 2020)**
- **gemeint ist: der politische, ökonomische und planerische Wechsel weg von Sozialismus, Planwirtschaft und dem zentralistisch organisierten Planungssystem, hin zu Demokratie, Marktwirtschaft und unserem heutigen, subsidiär organisierten Planungssystem**

Was verstehen wir unter „Systemwechsel“?

Wie sind wir bei unserer Forschung vorgegangen?

Wintersemester 2020/21

Sommersemester 2021

Das Bild: Leah Hübner | Robin Langen | Raphael Böttner | © 2020, TU Dortmund, alle Rechte vorbehalten. | 2020, TU Dortmund, alle Rechte vorbehalten.

Abstract A09

Städte für Menschen: Urbanes Leben in öffentlichen Räumen

Das Anfänger*innenprojekt (A09) „Städte für Menschen: Urbanes Leben in öffentlichen Räumen“ ist ein Projekt aus 14 Studierenden des Wintersemesters 20/21 des Studienganges Raumplanung an der Technischen Universität Dortmund im Fachgebiet Stadt- und Regionalplanung. Im Rahmen dieses Projektes gestaltet die Gruppe fortlaufend mehrere Projektberichte in Form eines Exposés, Wischenberichtes und eines Endberichtes. Unterstützt werden die Studierenden durch Sabine Bongers- Römer M.Sc. und Lars Sievers M.Sc. in betreuender, Annika Guhl M.Sc. in beratender Funktion, sowie durch Maximilian Keicher B.Sc. als Tutor.

Dabei hat sich die diesjährige Projektgruppe zum Ziel gemacht, zu erforschen, wodurch sich der ideale urbane öffentliche Raum auszeichnet. Infolgedessen wurde die übergeordnete Hauptfrage „Wie lässt sich die Attraktivität urbaner öffentlicher in Anbetracht der aktuellen Herausforderungen steigern?“ aufgestellt. Daraus resultierend wurden drei weitere aufeinanderfolgende Teilfragen entwickelt, welche den groben Ablauf der Forschung widerspiegeln und letztlich auch der Beantwortung der Hauptfrage dienen. Die Teilfragen lauten: „Was sind die aktuellen Herausforderungen der urbanen öffentlichen Räume und welche Anforderungen resultieren aus diesen?“, „Welche Qualitätsmerkmale urbaner öffentlicher Räume lassen sich aus den Anforderungen der Nutzer*innen ableiten?“, sowie „Mit welchen planerischen Maßnahmen kann die Attraktivität eines urbanen öffentlichen Raumes in Anbetracht der aktuellen Herausforderungen gefördert werden?“.

Für das methodische Vorgehen hat sich die Projektgruppe sowohl auf einen quantitativen, als auch einen qualitativen Ansatz verständigt. Während zu Beginn der Forschung zunächst die aktuellen Herausforderungen, die daraus resultierenden Anforderungen sowie Qualitätsmerkmale recherchiert werden, soll dann eine Ortsanalyse, sowie eine quantitative Befragung der Nutzer*innen mit Hilfe einer Onlinebefragung in den Untersuchungsräumen durchgeführt werden, um die Anforderungen an den Raum durch die Nutzer*innen zu erheben. Dazu wurde sich bereits auf zwei konkrete Untersuchungsräume in der Innenstadt Dortmunds geeinigt. Der erste liegt zwischen der Rheinischen Straße und dem Westpark in der Innenstadt- West, während der zweite das Quartier Nordmarkt in der Innenstadt-Nord behandelt. Zur Beantwortung der letzten Teilfrage erachtet die Projektgruppe neben der Recherche von bestehenden Lösungsansätzen und Maßnahmen, Expert*inneninterviews für wertvoll, um jene zuvor recherchierte Maßnahmen abzugleichen und die Wirksamkeit dieser zu hinterfragen. Nach der Beantwortung der dritten Teilfrage ist das methodische Vorgehen beendet und Forschungsstandes konnte die Projektgruppe bisher die aktuellen Herausforderungen und deren Anforderungen an urbane öffentliche Räume herausarbeiten und hat sich dabei auf (Un-) Sicherheit, Privatisierung, Fragmentierung und die Coronapandemie konzentriert, da jene als am beachtenswertesten empfunden wurden. Zudem wurden bereits die Qualitätsmerkmale herausgearbeitet, welche nun durch spezifische Indikatoren operationalisiert werden und der Ortsanalyse dienen werden. die Ergebnisse dienen dann letztlich der Beantwortung der Hauptfrage. Hinsichtlich des aktuellen

A09

STÄDTE FÜR MENSCHEN: URBANES LEBEN IN ÖFFENTLICHEN RÄUMEN

ANLASS UND PROBLEMSTELLUNG

Der Schwerpunkt der Forschung für die Projektgruppe sind urbane öffentliche Räume. Diese haben sich im Laufe der Zeit geändert und haben an Bedeutung in den Städten gewonnen. Dabei sind sie maßgeblich an den sozialen, biologischen und wirtschaftlichen Entwicklungen einer Stadt beteiligt (Hartlyn et al. 2002: 9). Zu ihren Anfängen dienten öffentliche Räume als Treffpunkt für Handel und darauf folgend der Kommunikation. Dies war das Fundament der Gesellschaft (Scheffers 2006: 151). Fortan waren öffentliche Räume in der Stadtentwicklung ein wesentlicher Teil. Die Stadtentwicklung musste im Laufe der Zeit allerdings eingeschränkt werden, da diese unkontrollierbar geworden ist. Dies hat man im Jahre 1933 mit der Charta von Athen unterbunden (Hilpert 1994: 151ff.). Somit lag der Fokus der Stadtentwicklung auf der Funktionsströmung. Diese Entwicklung brachte viele weitere Herausforderungen mit sich, jedoch vor allem das Problem, dass durch die Funktionsströmung die Gesellschaft in Form von menschlichem Miteinander eingeschränkt wurde (ebd.). Da eine Betrachtung aller entstandenen Herausforderungen zu umfangreich ist, beschränkte sich die Projektgruppe auf die (Un-)Sicherheit, Privatisierung, Fragmentierung und die Coronapandemie. Damit diese Herausforderungen auch effektiv behandelt werden können, bedarf es der Planung, um entstandene Disparitäten zu verringern und mögliche Verzerrungen (Reicher 2017: 103f.).

FORSCHUNGSFRAGEN

Die Hauptfrage „Wie lässt sich die Attraktivität urbaner öffentlicher Räume in Anbetracht der aktuellen Herausforderungen steigern?“ erschließt sich aus den folgenden veranschaulichten Vorgehens unserer Methodik.

DEFINITIONEN URBANER ÖFFENTLICHER RÄUME

URBANER RAUM
Der urbane Raum ist charakteristisch für städtisches Leben und hebt sich durch die typische Infrastruktur einer Stadt deutlich vom Ländlichen ab (Fischer, Biederbeck 2019). Er vermittelt ein städtisches Lebensgefühl für die Bevölkerung und trägt dadurch zur freien Entfaltung der Menschen bei. Zusammensetzen lässt sich dieser aus Baukörpern, Funktionsebenen, öffentlichen, halböffentlichen und privaten Räumen.

ÖFFENTLICHER RAUM
Unter dem Begriff öffentlicher Raum versteht man die Bereiche einer Stadt, welche für jede*n frei zugänglich und nutzbar sind. Sie bieten Raum für jegliche Entfaltung und Austausch. Darüber hinaus sind sie flexibel und nutzungs offen, weshalb die Nutzer*innen diese Räume durch ihr Verhalten selbst bestimmen (Barding, Salla 2018: 1639). Es können aber auch bestimmte Nutzer*innengruppen durch verschiedene Barrieren vor Ort, wie zum Beispiel Treppen, aus diesen Räumen ausgegrenzt werden (BNiVS 2012: 18).

HALBÖFFENTLICHER RAUM
Halböffentliche Räume sind für die Nutzer*innen nur bedingt zugänglich was bedeutet, dass sie nicht im Besitz der Öffentlichkeit sind. Der Zugang zu ihnen ist zeitlich begrenzt und kann aufgrund der Größe ebenfalls verwehrt werden, weshalb oftmals nur eine begrenzte Anzahl an Menschen Zugang zu diesen hat, und diese nutzen kann (Edelhoff, Vogelzang 2012: 14). Letztlich werden halböffentliche Räume meist privat bewirtschaftet.

PRIVATER RAUM
Diese Räume sind nur für genau definierte Personen zugänglich. Sie kennzeichnen das jeweilige Eigentum und sind somit nicht frei zugänglich (Deinet 2009: 14ff.). Des Weiteren sind sie räumlich abgegrenzt und werden dabei den Eigentümer*innen und den durch den Eigentümer akzeptierten Nutzer*innen zugeordnet. Beispiele hierfür sind (Vor-)gärten, Wohnungen oder Häuser.

FUNKTIONEN URBANER ÖFFENTLICHER RÄUME

Urbane öffentliche Räume prägen durch vielfältige Funktionen maßgeblich das Bild einer Stadt. Sie bieten Raum für Aufenthalt, Begegnung und Aktivitäten und beeinflussen die Lebensqualität der Menschen (Barding, Salla 2018: 1641). Man unterscheidet hierbei zwischen Erholungs- und Freizeiträumen, welche primär der Erholung von täglichen Verrichtungen dienen und dafür ein breites Spektrum an Freizeit- und Erholungsleistungen anbieten. Darüber hinaus gibt es Transit- und Verkehrsräume, die als Biologied zwischen den verschiedenen Räumen verstanden werden (Wimmer 2015: 111). Durch diese lassen sich Räume durchqueren und andere Orte erreichen. Konsumräume stellen eine weitere Funktion urbaner öffentlicher Räume dar. Sie können sowohl Aufenthaltsort als auch Transitraum sein. Hierbei steht der Erwerb von materiellen Gütern und Dienstleistungen im Vordergrund sowie das Erleben von Kunst, Kultur und Bildung (ebd. 155f.). Zuletzt stellen die Kommunikationsräume eine Funktion der urbanen öffentlichen Räume dar, welche als Orte kommunikativer Handlungen und des Austausches sowie der Darstellung und Interaktion von Belangen definiert werden (Topinka, Ziegler 2019: 296f.).

ZUSAMMENHÄNGE

Die aktuellen Herausforderungen hängen stark zusammen und beeinflussen sich gegenseitig. Außerdem bringen sie diverse Anforderungen mit sich, die es für die urbanen öffentlichen Räume zu erfüllen gilt. Durch das subjektive und objektive Sicherheitsempfinden prägen die Attraktivität urbaner öffentlicher Räume gestärkt (Kretschmann 2019: 1). Durch die Privatisierung werden die eigentlichen urbanen öffentlichen Räume an private Investor*innen verkauft. Dies wird in der Forschung deshalb auch als „Ökonomisierung“ bezeichnet (Nissen 2006: 131ff.). Die Fragmentierung beschreibt eine sozialräumliche Trennung in urbanen öffentlichen Räumen. Größere Gesamtkulturen spalten sich immer mehr in voneinander abgrenzende Teilkulturen ab (Kraff 2011: 91), was sich insbesondere auf die Begegnungschancen in urbanen öffentlichen Räumen auswirkt. Zudem wirkt sich die Coronapandemie aktuell stark auf das öffentliche Leben aus, wobei vor allem die gestiegene Nutzung, durch beispielsweise geschlossenen Fitnessstudios (SWR 2020), auffällig ist.

UNTERSUCHUNGSGBIET DORTMUND

Dortmund ist eine Großstadt in NRW, welche eine Stadtgebietfläche von 280,7 km² aufweist, auf die sich Stand 2019 ca. 600.000 Einwohner*innen verteilen (Stadt Dortmund 2021). Typisch für Industriestädte und folglich des Ruhrgebiet, findet man in Dortmund auch eine sozialräumliche Nord-Süd-Trennung, wo der Norden eher von Prekariat geprägt ist und im südlichen Stadtgebiet insgesamt bessere Verhältnisse herrschen (ZDF 2020: Min. 10:48-10:49).

UNTERSUCHUNGSRAUM NORDMARKT

Der Untersuchungsraum Nordmarkt befindet sich im Dortmunder Bezirk Innenstadt-Nord. Der zentrale urbane öffentliche Ort ist der Nordmarkt. Der Bezirk Nordmarkt genießt keinen guten Ruf. Er gilt als Ho-go-Area, beziehungsweise als von außen geschlossenes Viertel (Peters 2017: 1). Grund dafür sind die hohe Kriminalitätsrate und Arbeitslosigkeit (Polizei Dortmund 2020; Stadt Dortmund o.J.). Das Image des Untersuchungsraums macht ihn für das Projekt interessant, da sich die Frage stellt, ob gut gestaltete öffentliche Räume helfen können, die sozialen Probleme im Untersuchungsraum zu minimieren, und zu einem höheren Austausch zwischen der Nordstadt und dem Rest von Dortmund führen können.

ZWISCHENFAZIT

Urbane öffentliche Räume sind essenziell für das städtische Leben, da sie diverse gesellschaftliche und wirtschaftliche Funktionen übernehmen. Dabei unterscheidet sich die Bedeutung des Raumes für die verschiedenen Nutzer*innengruppen und es kommt immer wieder zu neuen Entwicklungen, wodurch unterschiedliche Herausforderungen entstehen. Die vier thematisierten Herausforderungen (Un-)Sicherheit, Privatisierung, Fragmentierung und die Coronapandemie sind wichtige aktuelle Herausforderungen. Durch die genauere Betrachtung der einzelnen Herausforderungen und den daraus resultierenden Anforderungen, hat sich herausgestellt, dass sich diese gegenseitig bedingen und nicht im Einzelnen zu betrachten sind. Bei der Sicherheit handelt es sich um ein menschliches Grundbedürfnis, deshalb ist es wichtig soziale, politische und kriminalpräventive Maßnahmen möglichst angemessen zu koordinieren und zu fördern. Hierbei greifen die Kommunen auch auf die Möglichkeit der Privatisierung zurück und privatisieren beispielsweise Park und Grünanlagen. Dadurch werden bestimmte Bevölkerungsgruppen aus den urbanen öffentlichen Räumen ausgegrenzt, wodurch die Fragmentierung verstärkt wird. Zuletzt hat auch die Coronapandemie das Gefühl der Unsicherheit sowie die Fragmentierung, durch das Verringern der Möglichkeit des Austausches zwischen den Menschen, verstärkt. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse ist die Projektgruppe ihrer Zielsetzung näher gekommen und kann nun ihre Forschung darauf aufbauen.

UNTERSUCHUNGSRAUM AN DER RHEINISCHEN STRASSE

Der Untersuchungsraum an der Rheinischen Straße liegt im Bezirk Dorfeldler Brücke. Im Untersuchungsraum liegt der Westpark, ein wichtiger öffentlicher Ort, sowie das Dortmunder U. Letzteres ist Teil eines Stadtumbauprojektes, das den Bereich wiederzubeleben versucht und sich zur Aufgabe gemacht hat, den urbanen öffentlichen Raum aufzuwerten (Stadt Dortmund 2018: 6). Außerdem beschäftigt sich eine Initiative mit der Bekämpfung der Raucherhinterlassenschaft und des Rechtsraumbereichs im Westpark, um den Imagewandel, den das Gebiet durchläuft weiterzubringen (ebd.). Das Dortmunder U steht, sinnbildlich für die Aufgaben und Chancen, die sich der Stadt Dortmund durch den Strukturwandel stellen.

QUELLEN

IMPRESSUM
PROJEKT A09 PROJEKTMARKT 2021
FAKULTÄT RAUMPLANUNG

BETRETUNG: SABINE BONGERS-RÖMER M.SC., LARS NICLAS SIEVERS M.SC.
BERATUNG: ANNIKA GUHL M.SC., MAXIMILIAN KEICHER B.SC.
TUTOR:

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abstract A11

Windenergienutzung als Beitrag zum Klimaschutz in Klein- und Mittelstädten

Der Klimawandel ist ein fortschreitender Prozess, welcher bereits jetzt großen Einfluss auf unser Leben hat. Als eine wichtige Klimaschutzmaßnahme strebt die Bundesregierung daher den Ausbau der Nutzung erneuerbarer Energien an. Mithilfe erneuerbarer Energien ist es möglich, die Nutzung von fossilen und nuklearen Brennstoffen zu reduzieren und diese nachhaltig zu ersetzen. In Deutschland ist unter anderem die Leistungsfähigkeit der Windenergienutzung bei Weitem nicht ausgeschöpft und bietet Entwicklungspotenzial. Diese Potenziale können durch die räumliche Planung auf Ebene der Bundesländer und der Regionen, vor allem aber auch der Städte und Gemeinden umgesetzt werden. Klein- und Mittelstädte eignen sich besonders zur Errichtung von Windenergieanlagen, da dort aufgrund der geringen Urbanisierung hohe Flächennutzungspotenziale vorzufinden sind.

Die Projektgruppe hat sich aufgrund der räumlichen Nähe zum Studienort bei der Auswahl des zu untersuchenden Gebietes auf einen nordrhein-westfälischen Landkreis beschränkt. Ausgewählt wurde der Kreis Lippe, da er durch die Aufstellung des Masterplans "100% Klimaschutz" besonders ambitionierte Klimaschutzpolitische Ziele verfolgt und recht große ungenutzte Potenziale besitzt. Ziel des Projektes ist zu erkunden: Welche kommunalplanerischen Konflikte gibt es in den Gemeinden des Kreis Lippe? Welche planerischen Handlungsspielräume zur räumlichen Steuerung der Windenergienutzung sind in den Gemeinden vorhanden?

Für den Landkreis Lippe werden demnach im Rahmen des Projekts die kommunalen klimaschutzpolitischen Ambitionen dem bisherigen Ausbaustand und den Maßnahmen zur Steuerung in den Flächennutzungsplänen gegenübergestellt. Dabei werden für alle 16 Gemeinden des Kreis Lippe Steckbriefe erstellt, um diese mit- und untereinander vergleichen zu können. Mittels einer Typisierung werden dabei vier Gemeinden festgelegt, die durch Interviews, Analysen mit GIS und quantitativer Datenanalyse näher betrachtet werden sollen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sollen dabei für ähnliche Forschungen auf vergleichbare Klein- und Mittelstädte übertragbar sein.

Als Leitlinie des Projektes dienen Forschungsfragen, die in verschiedenen inhaltlichen Ebenen gruppiert sind. Eine Ebene zielt dabei auf die Klimaschutzstrategie des Untersuchungsgebietes ab, die durch Masterpläne und Klimaschutzkonzepte repräsentiert werden und die Ausbauziele der Windenergie festlegen. Des Weiteren gibt es die Ebene der räumlichen Steuerung, die die Konzentrationszonen für die Windenergienutzung steuert und daher beeinflusst in welchem Umfang die Windenergieanlagen Ausbauziele erreicht werden können oder nicht. Ergänzt werden diese Ebenen durch den Windenergieanlagenbestand und den prinzipiell verfügbaren Ausbaupotenzialen, die mit der Konzentrationszonenplanung und den Ausbauzielen der Windenergie verglichen werden können, um dadurch die Ambitionen der Planungen zu messen. Als Forschungsmethoden werden dafür die Dokumentenrecherche, Expert:inneninterviews und quantitative Datenanalyse, unter welche auch die Arbeit mit Geoinformationssystemen fällt, herangezogen. Mit Hilfe der Expert:inneninterviews werden Erfahrungswerte aus der Umsetzung in der Praxis betrachtet. Die Methode der quantitativen Datenanalyse dient vorwiegend zur Auswertung des Ausbaustandes, sowie der Flächen- und Leistungspotenziale.

A11 Windenergienutzung als Beitrag zum Klimaschutz in Klein- und Mittelstädten

Anlass
Um die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen, soll die Windenergienutzung weiter ausgebaut werden. Bis zum Jahr 2030 soll 65% des Bruttostromverbrauches in Deutschland auf Basis erneuerbarer Energien gedeckt werden. Bis zum Jahr 2030 soll die Windenergienutzung eine Gesamtleistung von 67-71 Gigawatt produzieren, dies bedeutet einen Netto- Zubau von 1,3 bis 1,7 Gigawatt pro Jahr. Dieses Ziel ist allerdings sehr ambitioniert und schwer zu erreichen. Die Projektgruppe untersucht den Landkreis Lippe genauer, da laut der LANUV- Studie (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz) ein sehr großes Potenzial im Kreis Lippe vorhanden ist. Darüber hinaus hat der Kreis Lippe als einer von wenigen Landkreisen deutschlandweit durch sein gutes Engagement bezüglich des Klimaschutzes vom BMUB (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit) die finanziellen Fördermittel für den „Masterplan 100% Klimaschutz“ bekommen, um weitere Handlungsempfehlungen im Bereich des Klimaschutzes umzusetzen.

Steckbrief Kreis Lippe
Einwohnerzahl: 347.514 (Stand 31. Dez 2019)
Gemeindeanzahl: 16 Gemeinden
Kreisfläche: 1.246,21 km²
Kreisstadt: Detmold
Anzahl Windenergieanlagen: 124 (Stand 2018)



Der Landkreis Lippe in NRW

Zielsetzung des Projekts
Es wird das Ziel verfolgt zu untersuchen, ob und wie die vom Bund gesetzten Klimaziele für die Windenergienutzung im Kreis Lippe mit seinen 16 Gemeinden erreicht werden können. Hierbei werden auch die von den Kommunen und Gemeinden genutzten Instrumente, wie Klimaschutzkonzepte oder vom BMUB geförderten „Masterplan 100% Klimaschutz“ ausgewertet und auf ihre mögliche Umsetzbarkeit des Klimaziels bestimmt. Darüber hinaus werden auch Plan- und Aufstellungsverfahren für die Errichtung von Windenergieanlagen analysiert, um erstens auf ihre Wirksamkeit und Problematiken hinzuweisen und zweitens die Rollen und Einflüsse der einzelnen Akteure genauer einzugehen. Des Weiteren steht auch die vergangene und derzeitige Entwicklung der Windenergienutzung für den Klimaschutz im Vordergrund, um zukünftige Absichten und Maßnahmen für den Windenergieanlagen-Ausbau im Kreis Lippe ergreifen zu können.

Das bringt unser Projekt zum laufen

Interview
Ein Experteninterview mit dem Fachgebietsleiter der unteren Immissionsschutzbehörde des Kreises Lippe wurde bereits durchgeführt. Der Experte konnte mit ausführlichem Wissen über viele projektrelevante Themen, wie z.B. Konzentrationszonenplanung in den einzelnen Gemeinden gute Informationen liefern. Nach Abschluss der Auswahl der Gemeinden durch die Typisierung, werden Interviews auf kommunaler Ebene angestrebt, um vertiefere und ortsbezogene Erkenntnisse zu erlangen. Nach Durchführung der Interviews werden diese transkribiert und kodiert.

Dokumentenanalyse
Bei der Dokumentenanalyse werden die Ratsinformationssysteme und die Webseiten der Gemeinden des Untersuchungsgebietes nach projektrelevanten Dokumenten durchsucht. Dazu zählen vor allem die Flächennutzungspläne (und Begründungen) der Gemeinden, als auch die Klimaschutzkonzepte der Gemeinden. Um die gefundenen Dokumente zu strukturieren und kategorisieren, wird das Zitiertool „Citavi“ genutzt. Bis jetzt wurden vor allem die Klimaschutzkonzepte der Gemeinden im Untersuchungsraum hinsichtlich der Ziele und Maßnahmen zum Ausbau von Windenergieanlagen, als auch zum Aspekt des Repowerings, untersucht.

GIS
Die Methode der quantitativen Datenanalyse wird genutzt, um hinsichtlich des Ausbaustandes sowie Flächen- und Leistungspotenziale zur Windenergienutzung im Kreis Lippe zu forschen. Das Tool „ArcGIS Pro“ wird darüber hinaus herangezogen, um vorwiegend Flächenanalysen zu betreiben, mit welchen sich beispielsweise eine optimale Ausnutzung mit Windenergieanlagen, die auf dem neusten Stand der Technik sind, simulieren lassen. Zudem wurden mithilfe von „Arc GIS Pro“ bereits alle Konzentrationszonenflächen im Kreis Lippe vektorisiert, die für weitergehende Analysen genutzt werden können, wie beispielsweise Abstandsmessungen zu Wohngebieten.

Ergebnisse
Bisher hat die Projektgruppe alle Konzentrationszonen im Landkreis Lippe vektorisiert und georeferenziert. Sowie ein Interview mit dem Fachgebietsleiter für Immissionsschutz, Klimaschutz, Energie und Bodenschutz des Landkreises Lippe durchgeführt. Darüber hinaus konnten bereits erste Ergebnisse erarbeitet werden. Besonders erregend ist, dass bis 2025 51% der 2018 installierten Windenergieanlagen aufgrund wegfallender Förderung rückgebaut werden. Zudem besteht in vielen Kommunen noch Potenzialfläche auf denen Windkraftanlagen errichtet werden könnten. Die Gemeinde Kalletal hat beispielsweise laut LANUV-Studie (Stand 2013) 365 ha Potenzialfläche, wovon erst 198 ha durch Windenergiekonzentrationszonen eingenommen werden.

Ausblick
Für die weitere Fallstudienarbeit soll eine Auswahl von Kommunen für die genauere Untersuchung über die sogenannte Typisierung erfolgen. Dort sollen jeweils zwei repräsentative Kommunen als urbanes und ländliches Beispiel nach Gesichtspunkten, wie Potenzial oder Ausschöpfung ausgewählt werden, um unter anderem Unterschiede im Umgang mit der Windenergie zwischen Kommunen offenzulegen. Ein Instrument für den übersichtlichen Vergleich und die Vorstellung von Kommunen sind Steckbriefe, welche für jede Gemeinde einzeln angefertigt werden. Die Steckbriefe enthalten Basisinformationen, sie sind aber gleichzeitig auch mit Ergebnissen zu einigen Forschungsfragen des Studienprojekts gefüllt. Im Projektverlauf bis zum Endbericht werden neben dem ersten, bereits durchgeführten, Interview mit einem Kreisvertreter zwei bis drei weitere Expert:inneninterviews durchgeführt, welche diesmal primär auf kommunaler Ebene mit den jeweiligen Vertretern stattfinden sollen. Auf diese Weise können in den ausgewählten Gemeinden vertiefte Untersuchungen angestellt werden.



Windenergie Konzentrationszonen im Landkreis Lippe (Stand 2018)

Abstract A12

Studieren bewegt: Mobilitätsmanagement an deutschen Hochschulen

Das tägliche Pendeln von zahlreichen Studierenden an deutschen Hochschulen erfordert eine fundierte Verkehrsplanung. Deshalb befasst sich das Anfänger:Innen-Projekt 12 der Fakultät Raumplanung an der Technischen Universität Dortmund mit dem Mobilitätsmanagement an deutschen Hochschulen.

Die Zahl der an deutschen Hochschulen immatrikulierten Studierenden steigt seit dem Wintersemester 2007/2008 stetig an. Im Wintersemester 2019/2020 waren knapp 2,9 Millionen Menschen an deutschen Hochschulen immatrikuliert. Das sind etwa 3,5 % der deutschen Gesamtbevölkerung. Die Notwendigkeit der Präsenz an den Hochschulen bedingt die Studierenden Mobilität. Je mehr Studierende es gibt, desto mehr Verkehr wird erzeugt. Die Mobilitätsnachfrage von Studierenden variiert je nach Standort, so unterscheidet sich diese beispielsweise an städtischen und ländlichen Hochschulen. Um eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität zu gewährleisten, benötigen Hochschulen daher ein Mobilitätsmanagement.

Das Ziel der Projektgruppe ist es, die aktuelle Verbreitung von Mobilitätsmanagementkonzepten in Deutschland zu erfassen und qualifiziert zu bewerten. Zudem soll mithilfe der Forschungsfragen Maßnahmen mit Hinblick auf die Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit einer ausgewählten Hochschule verbessert oder entwickelt werden. Die aufgestellten Forschungsfragen lauten:

1. Welche Stärken und Schwächen in Bezug auf das Mobilitätsmanagement lassen sich an unterschiedlichen deutschen Hochschulen feststellen?
2. Welche handlungsbezogenen Maßnahmen müssen entwickelt, verbessert und implementiert werden, um das Mobilitätsmanagement von einer der drei eingegrenzten Hochschulen nachhaltiger und zukunftsfähiger zu gestalten?

Mithilfe der Forschungsfragen sollen Stärken und Schwächen von bereits existierenden Mobilitätsmanagements analysiert und gegebenenfalls Maßnahmen zur Konzeptverbesserung erarbeitet werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, wurden verschiedene Methoden angewandt. Zur Beantwortung der ersten Forschungsfrage liegt der methodologische Schwerpunkt auf der Sekundärdatenauswertung und Umfragen an Studierenden. Dadurch wird der Istzustand an den Hochschulen untersucht und sich ein Überblick über die verschiedenen Maßnahmen der Mobilitätsmanagements an den Hochschulen verschafft. Diese Ergebnisse können dann zusammen mit leitfadengestützten Expert:Inneninterviews zur Beantwortung der zweiten Forschungsfrage genutzt werden. Im Anschluss daran können die Ergebnisse der Forschung genutzt werden, um Maßnahmen zur Konzeptverbesserungen der ausgewählten Hochschulen zu erarbeiten. Die Ergebnisse der Forschung werden auch den jeweiligen Hochschulen zur Verfügung gestellt.

MOBILITÄTSMANAGEMENT AN DEUTSCHEN HOCHSCHULEN PROJEKTMARKT

Das tägliche Pendeln von zahlreichen Studierenden an deutschen Hochschulen erfordert eine fundierte Verkehrsplanung. Die Zahl der an deutschen Hochschulen immatrikulierten Studierenden steigt seit dem Wintersemester 2007/2008 stetig an. Im Wintersemester 2019/2020 waren knapp 2,9 Millionen Menschen an deutschen Hochschulen immatrikuliert. Das sind etwa 3,5 % der deutschen Gesamtbevölkerung. Die Notwendigkeit der Präsenz an den Hochschulen bedingt die Studierenden Mobilität. Je mehr Studierende es gibt, desto mehr Verkehr wird erzeugt.

Die Mobilitätsnachfrage von Studierenden variiert je nach Standort, so unterscheidet sich diese beispielsweise an städtischen und ländlichen Hochschulen. Um eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität zu gewährleisten, benötigen Hochschulen daher ein Mobilitätsmanagement. Das Ziel der Projektgruppe ist es, die aktuelle Verbreitung von Mobilitätsmanagementkonzepten in Deutschland zu erfassen und qualifiziert zu bewerten.

HOCHSCHULE FURTWANGEN

UNIVERSITÄT KIEL

23 / 250

- Hochschulen ohne Mobilitätsmanagementkonzept
- Hochschulen mit Mobilitätsmanagementkonzept

1. Welche Stärken und Schwächen in Bezug auf das Mobilitätsmanagement lassen sich an unterschiedlichen deutschen Hochschulen feststellen?

2. Welche handlungsbezogenen Maßnahmen müssen entwickelt, verbessert und implementiert werden, um das Mobilitätsmanagement von einer der drei eingegrenzten Hochschulen nachhaltiger und zukunftsfähiger zu gestalten?

Um eine Aussage bezüglich der Stärken und Schwächen zu treffen, werden die erarbeiteten Umfragen an die jeweiligen Hochschulen geschickt und anschließend ausgewertet. Außerdem werden leitfadengestützte Expert:Inneninterviews mit den für das Mobilitätsmanagement verantwortlichen Personen der jeweiligen Hochschulen durchgeführt, um sowohl eine Expert:Innen Meinung als auch Informationen über die Wahrnehmung der Studierenden zu den jeweiligen Umständen zu erhalten.

Mithilfe der herausgearbeiteten Schwächen, Stärken und der zweiten Forschungsfrage sollen Maßnahmen entwickelt werden, welche das Mobilitätsmanagement nachhaltiger und zukunftsfähiger gestalten. Im Anschluss daran sollen die beiden Forschungsfragen beantwortet werden und auf Grundlage unserer Forschung ein Konzept für eine Hochschule erstellt werden. Zusätzlich werden die Forschungsergebnisse den jeweiligen Hochschulen zur Verfügung gestellt.

IMPRESSUM

Projektmarkt Sommersemester 2021
A-Projekt 12

Betreuer: Martin Randeihoff
Beraterin: Inga Molenda
Tutorin: Lisa Hartwig

Robert Bechtold	Annkathrin Lehmhaus
Victor Böhne	Florian Nick Ludes
Tom Luca Foltys	Carina Melzow
Leonard Ludwig Guske	Eleni Tsirikia
Lalisha Hergelage	Phil Wagner
Frederik Jakob Heruth	Boris Wotschel
Kai Jungnickel	

tu technische universität dortmund

rp

A 12

Abstract A13

Ideen für zukunftsfähige Ortsteilzentren:

Das Beispiel Lütgendortmund

Besonders in den letzten Jahren hat der stationäre Einzelhandel in Ortsteilzentren vermehrt mit Herausforderungen zu kämpfen. In vielen Innenstädten nimmt der Leerstand zu und der stationäre Einzelhandel verliert immer mehr an Bedeutung. Das liegt insbesondere an dem zunehmenden Marktanteil des Onlinehandels und dem veränderten Konsumverhalten der Menschen. Im Zuge dieser Entwicklung macht sich allgemein ein Funktionsverlust in Ortsteilzentren, vor allem in der Versorgungsfunktion, bemerkbar. Potenzielle Konsument*innen sind immer weniger darauf angewiesen, nur im stationären Einzelhandel einzukaufen, stattdessen können sie den Einkauf über eine Vielzahl von Alternativen über den Onlinehandel erledigen. Letztendlich stehen Innenstädte vor dem Hauptproblem der sinkenden Passant*innenfrequenz, dem Leerstand und einem allgemeinen Attraktivitätsverlust.

Das A-Projekt 13 beschäftigt sich im Rahmen dieses Themas mit dem Beispiel des Ortsteilzentrums Lütgendortmund in Dortmund. Da auch dieses Ortsteilzentrum mit den dargestellten Herausforderungen zu kämpfen hat, ist die Steigerung der Attraktivität mithilfe eines Maßnahmenkatalogs das Projektziel. Um dieses Ziel zu erreichen, baut die Forschung auf folgende Fragen auf:

1. Welches Potential hat das Ortsteilzentrum Lütgendortmund, um zukunftsfähig zu sein?
2. Welche Maßnahmen eignen sich für eine Steigerung der Attraktivität, um das Ortsteilzentrum Lütgendortmund zukunftsfähig zu gestalten?

Um diese Fragen zu beantworten, hat das Projekt verschiedene Forschungsstrategien entwickelt.

Das Projekt begann die Forschungsarbeit mit einer allgemeinen Sekundäranalyse, in der Grundlagen über die Entwicklung des Einzelhandels und insbesondere Lütgendortmund in Erfahrung gebracht wurden. Mit den gewonnenen Erkenntnissen sind zunächst Schlüsselbegriffe für die weitere Forschung definiert worden, wie zum Beispiel Attraktivität oder Ortsteilzentrum. Neben der Sekundäranalyse führte das Projekt ebenfalls zwei problemzentrierte Interviews mit Einzelhändler*innen aus Lütgendortmund sowie ein Expert*inneninterview mit einem Stadtplaner der Stadt Dortmund. Das Ziel war, nähere Auskünfte über die Stärken und Schwächen des Ortsteilzentrums sowie allgemeine Einschätzungen einzuholen.

Darüber hinaus wurde eine Kartierung erstellt, in welcher das Ortsteilzentrum Lütgendortmund hinsichtlich seiner Funktionen und Attraktivität anhand einer analytischen Ortsbegehung skizziert wurde. Dabei ist aufgefallen, dass im Ortsteilzentrum viele Lokale und Geschäfte leer stehen.

Parallel dazu wurde eine Befragung bezüglich der Attraktivität Lütgendortmunds begonnen, die mithilfe eines Fragebogens die Sicht der Befragten in Bezug auf den Einzelhandel, das Erscheinungsbild, das Sicherheitsgefühl etc. in Lütgendortmund verdeutlichen soll.

Im weiteren Verlauf wird aus den gewonnenen Erkenntnissen eine SWOT-Analyse des Ortsteilzentrums mithilfe der analytischen Bausteine Kartierung, Interviews und Befragung erstellt. Darauf aufbauend werden auf Basis der theoretischen Erkenntnisse Maßnahmen entwickelt, die zur Attraktivitätssteigerung in Lütgendortmund beitragen sollen.

Ideen für Zukunftsfähige Ortsteilzentren

Das Beispiel Lütgendortmund

FORSCHUNGS- FRAGE UND PROJEKTZIEL

Welche Maßnahmen eignen sich für eine Steigerung der Attraktivität, um das Ortsteilzentrum Lütgendortmund zukunftsfähig zu gestalten?

Das Ziel ist die mittel- und langfristige Steigerung der Attraktivität zur Gestaltung eines zukunftsfähigen Ortsteilzentrums in Lütgendortmund mithilfe eines Maßnahmenkatalogs.

AKTUELLE PROBLEME IN LÜTGENDORTMUND

Ladenleerstand

Onlinehandel

Lokale Konkurrenz

Tristes
Erscheinungsbild

Sinkende
Kund*innen-
frequenz

METHODISCHES VORGEHEN

Literaturrecherche

Kartierung

Expert*innen-
interviews

Problemzentrierte
Interviews

Standardisierte
Befragung

SWOT-Analyse

Maßnahmenkatalog



DAS ORTSTEILZENTRUM LÜTGENDORTMUND

Das Ortsteilzentrum Lütgendortmund liegt im gleichnamigen Stadtbezirk der Stadt Dortmund und zählt rund 22.000 Einwohner*innen. Lütgendortmund ist sowohl über die A40 als auch durch seine Einbindung in das ÖPNV-Netz der Stadt Dortmund zu erreichen. Neben dem Einzelhandel beeinflusst auch die teils gut erhaltene Architektur sowie eine Parkanlage die Aufenthaltsqualität der Besucher*innen. Konkurrenten wie der Indupark, Ruhr Park, die Stadtteile Bövinghausen und Kirchlinde, die Stadt Bochum sowie der Onlinehandel stehen dem Einzelhandel in Lütgendortmund entgegen.

Abstract A14

Stadtteilentwicklung in Vechta-Hagen, insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen des Klimawandels

Das Projekt A-14 befasst sich mit der Stadtteilentwicklung in Hagen, einem Ortsteil von Vechta. Die Universitätsstadt Vechta liegt im Oldenburger Land im Westen von Niedersachsen und hat ca. 33.000 EinwohnerInnen (vgl. Landkreis Vechta 2020). Diese Zahl wird bis 2030 voraussichtlich um 6 % steigen. Begründet ist das vor allem an der vergleichsweise hohen Geburtenrate (vgl. Wermke 2019). In Vechta beträgt sie 1,9 Kinder pro Frau, während der Bundesdurchschnitt bei 1,57 Kindern pro Frau liegt. Das Stadtgebiet umfasst ca. 87,88 km², wovon 0,171 km² auf das Plangebiet entfallen (Stadtverwaltung Vechta 2019). Während der urbane Innenbereich geprägt ist von Betrieben aus den Dienstleistungs- und Gewerbesektoren, besteht das zu planende Gebiet am südwestlichen Stadtrand vollkommen aus landwirtschaftlich genutzten Flächen. Hierauf soll nun ein Wohnquartier mit Schwerpunkt auf der ökologischen Nachhaltigkeit entstehen. Insbesondere durch die Veränderungen des Klimawandels weltweit und damit auch lokal in Niedersachsen besitzt dieser Fokus eine hohe Relevanz.

»CO2-neutral? In Vechta voll normal!«

Slogan des Projekts

Bei der Neuinanspruchnahme des Plangebiets sollte beachtet werden, dieses nach den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung zu gestalten. Daher ist die Zielsetzung im Projekt A-14 eine CO2-neutrale und nachhaltige Siedlung zu planen. CO2-neutral bedeutet, dass alle in die Umwelt abgegebenen Treibhausgase kompensiert werden (vgl. Paschotta 2020). Nachhaltigkeit wird in diesem Zusammenhang als ressourcenschonender Lebensstil, der die sozialen, ökologischen und ökonomischen Komponenten vereint, definiert (vgl. Schäfer 2016). Das nachhaltige Handeln der Stadt Vechta und deren BewohnerInnen hat Einfluss auf die nachfolgenden Generationen und damit auch auf ihre Bedürfnisse und Lebensumstände. Deshalb wird der Fokus auf die soziale und ökologische Dimension der Nachhaltigkeit gelegt.

Anhand dieser Ziele und Visionen wurde folgende Leitfrage aufgestellt:

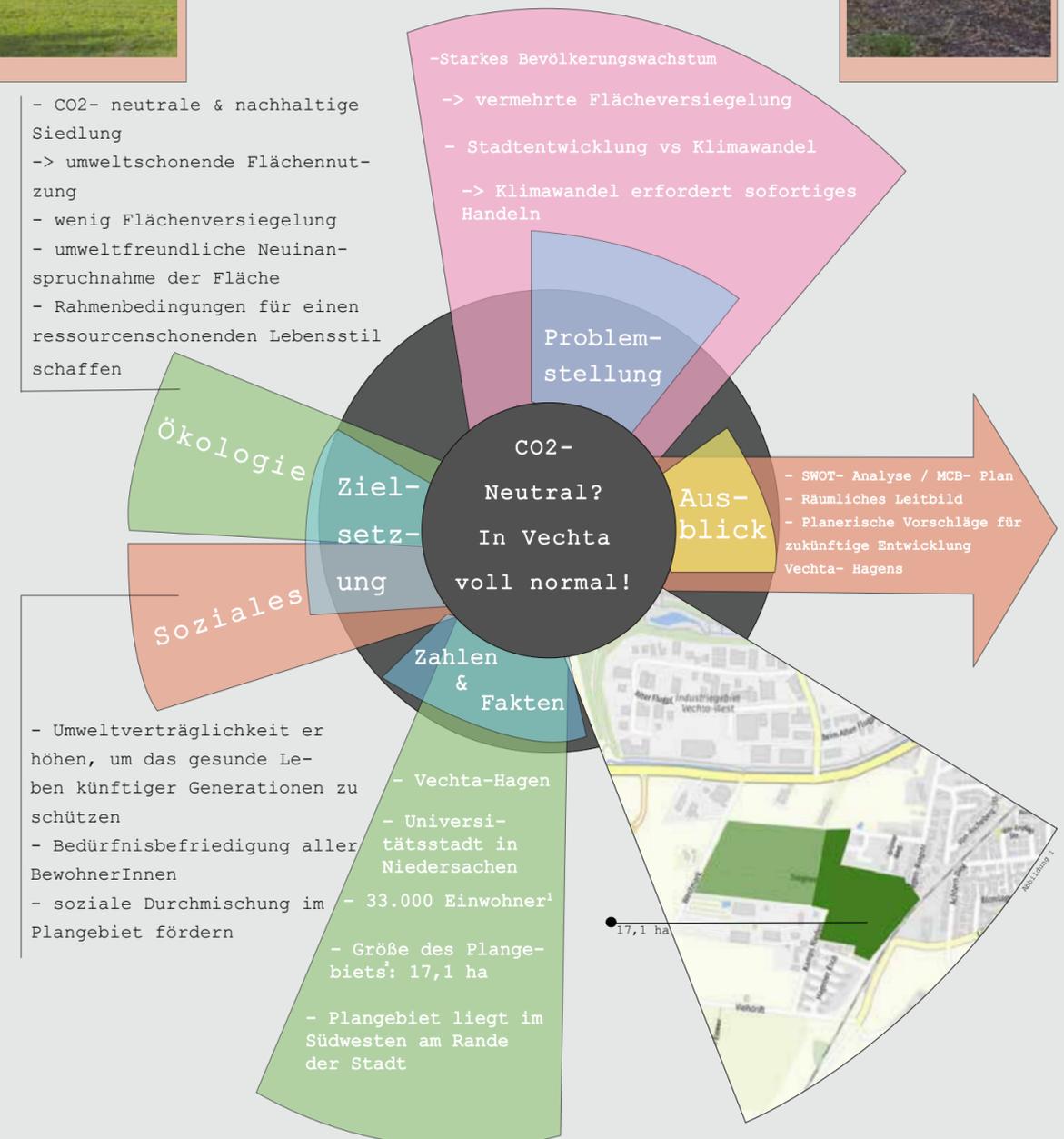
Wie lässt sich das Plangebiet in Vechta-Hagen im Hinblick auf den Klimawandel nachhaltig und CO2-neutral gestalten?

Ein daraus abgeleitetes Anliegen ist es, die Umweltverträglichkeit zu erhöhen und großzügige Grünflächen zu realisieren, um zukünftige Generationen zu schützen. Durch die Kompensation der Treibhausgase entsteht eine umweltfreundlichere Umgebung. So wird den AnwohnerInnen sowie BesucherInnen eine gute Rückzugsoption geboten und außerdem ein Ort für generationenübergreifendes Leben geschaffen. Das Projekt A-14 hat das Ziel, die soziale Durchmischung im Plangebiet zu fördern. Unabhängig von den Einkommensverhältnissen sollte jeder die Möglichkeit besitzen, eine Wohnung in der Siedlung zu beziehen. Mithilfe der zuvor genannten Ziele kann die Stadt Vechta die Chance nutzen, trotz Flächenversiegelung und -inanspruchnahme, ökologisch verträglich und sozial zu wirtschaften. Das Projekt kann so insgesamt einen Beitrag zur Realisierung des Klimaschutzziels leisten, während soziale Belange in die Erwägungen einbezogen werden.

A-14 Nachhaltige Stadtentwicklung in Vechta-Hagen



Das Projekt A-14 setzt sich mit der Stadtteilentwicklung in Vechta-Hagen auseinander. Durch das stetige Bevölkerungswachstum benötigt die Stadt mehr Wohnraum, in Folge dessen kommt es zu der Neuinanspruchnahme unbebauter Flächen. Auf dem Plangebiet in Vechta-Hagen soll nun ein Quartier mit Schwerpunkt auf der ökologischen Nachhaltigkeit entstehen.



Abstract A15

Geht doch!

Bewegungsfreundliche Innenstädte

Mit diesem Thema beschäftigt sich das A15-Projekt im Rahmen seiner Projektarbeit. Der Untersuchungsraum ist die Wittener Innenstadt.

Zunächst wird die Frage aufgegriffen, welche Relevanz das Projektthema in der heutigen Gesellschaft einnimmt. Es stellt fest, dass fußgängerfreundliche Gehwege eine höhere Sicherheit gewährleisten und Menschen dazu animieren, mehr Strecken zu Fuß anstelle mit dem Auto zurückzulegen. Denn der dadurch entstehende Bewegungsmangel wirkt sich auf Dauer negativ auf den Gesundheitszustand aus. Durch die bisherige Planungspriorisierung des Autoverkehrs rückte der Umweltaspekt in den Hintergrund und es wurden gleichzeitig kleinteilige Fußgängeretzwerke aufgelöst, die einen essenziellen Einfluss auf die Motivation der Fußgänger haben. Umso wichtiger ist es, auch im Hinblick auf den momentan geringen Forschungsstand, der Gesellschaft die Relevanz von Fußgängerfreundlichkeit näherzubringen und klarzustellen.

Erste Ergebnisse des Projekts: Faktoren, die die Fußgängerfreundlichkeit erhöhen, beziehungsweise durch die Fußgängerfreundlichkeit beeinflusst werden

- Sicherheit
- Gesundheit
- Verkehrswende
- Attraktivität
- Soziale Gerechtigkeit
- Nutzungskonflikte
- Ökonomie

Das Projekt beschäftigt sich mit der Forschungsfrage „Wie kann die Fußgängerfreundlichkeit in der Wittener Innenstadt verbessert werden?“ Das Ziel ist es, Maßnahmen aufzuzeigen, die der Stadt und den Bürgern verhelfen, die Fußgängerfreundlichkeit zu erhöhen. Dafür werden zwei ausgewählte Strecken in den Fokus genommen, die durch die Innenstadt verlaufen. Grund für die Auswahl von Strecken ist die hohe lokal-gesellschaftliche Bedeutung der Strecken. Um dieses Vorhaben zu verfolgen, wurden fünf Unterfragen entwickelt, anhand derer sie folgende Forschungsfrage beantworten.

Die ersten beiden Unterfragen „Was sind die Voraussetzungen für eine fußgängerfreundliche Innenstadt?“ und „Wo gibt es Stärken und Defizite in der Wittener Innenstadt in Bezug auf Fußgängerfreundlichkeit?“ werden mithilfe von Literaturrecherche, Ortsbegehung, Online Befragung und einem Expertengespräch beantwortet. Zunächst werden dadurch die Grundlagen einer fußgängerfreundlichen Innenstadt erarbeitet, sodass das Projekt in der Lage ist, die Stärken und Schwächen der der Wittener Innenstadt zu erheben und zu bewerten. Hierbei wird durch die Auswahl der Erhebungsmethoden sowohl die Sicht der Fußgänger selbst als auch die, der Experten also der Stadt, berücksichtigt. Um sicherzustellen, dass die von dem Projekt zu erarbeitenden Maßnahmen auch rechtlich umsetzbar sind, lautet die dritte Unterfrage: „Auf welcher rechtlichen Grundlage lässt sich die Fußgängerfreundlichkeit in der Wittener Innenstadt optimieren?“. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse, werden die letzten beiden Unterfragen „Welche Maßnahmen können von der Stadt Witten zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit in der Wittener Innenstadt beitragen?“ und „Welchen Beitrag können die Bürger zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit in der Wittener Innenstadt leisten?“ beantwortet.

Mit den Ergebnissen der eigenen Überlegungen, sowie dem Wissen aus der Literatur und Experteninterviews möchte das Projekt seine erstellten Maßnahmen der Stadt Witten vorstellen und diskutieren.

Bewegungsfreundliche Innenstädte

A15 - Geht doch!



Anlass

- menschenorientierte Städte
- hoher Forschungsbedarf
- klimaneutrale Mobilität
- Bewegungsanreize



Wittener Fußwege



Methodik

Aus Gründen der zeitlichen Koordination hat sich das Projekt dazu entschieden, die Projektarbeit in 3 Phasen zu gliedern. Die Ergebnisse aus Unterfrage 1 und 3 bilden die Basis der Projektarbeit. Da sie sich gut, parallel in Kleingruppen erarbeiten lassen, stellen diese die erste Phase der Projektarbeit dar. Diese Phase bildet das Fundament der weiteren Projektarbeit. Mit den erarbeiteten Grundlagen geht es in Phase 2 nach Witten zur Ortsbegehung, um den Untersuchungsraum auf Stärken und Schwächen zu analysieren. Dafür hat das Projekt auf den Grundlagen von Phase 1 einen Begehungsfeldplan entwickelt, mit welchem objektive Merkmale für Fußgängerfreundlichkeit erfasst werden sollen. Subjektive Aspekte von Fußgängerfreundlichkeit im Untersuchungsraum möchte das Projekt mittels einer Befragung erheben. Anschließend sollen aus dem Zusammenspiel von Ortsbegehung und Befragung Stärken und Defizite der Wittener Innenstadt in Bezug auf Fußgängerfreundlichkeit herausgestellt werden. Aufbauten auf diesen Erkenntnissen schließt sich Phase 3 an. In dieser sollen, mithilfe der aus Phase 1 stammenden Grundlagen, die in Phase 2 entdeckten Defizite behoben und die herausgestellten Stärken gefördert werden. Dafür sollen eigene Ideen entwickelt werden. Im Rahmen von Experteninterviews sollen diese Lösungsansätze diskutiert und reflektiert werden.

Phase 1

Was sind Voraussetzungen für eine fußgängerfreundliche Innenstadt?
Auf welcher rechtlichen Grundlage lässt sich die Fußgängerfreundlichkeit in der Wittener Innenstadt optimieren?

Literaturrecherche

Phase 2

Wo gibt es Stärken und Defizite in der Wittener Innenstadt in Bezug auf Fußgängerfreundlichkeit?

Ortsbegehung & Befragung

Phase 3

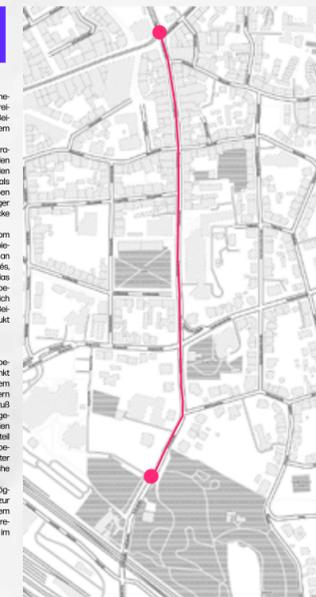
Welche Maßnahmen können von der Stadt Witten zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit in der Wittener Innenstadt beitragen?
Welchen Beitrag können die Bürger zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit in der Wittener Innenstadt leisten?

Experteninterviews

Strecke 1

Funktion
Die Strecke 1 ist als Zweckstrecke gedacht, um den Stadtpark oder die nahegelegene Bibliothek zu erreichen. Funktionen wie Erholung, Fitness und Freizeiteinrichtung finden sich eher am Rand der Strecke wieder, wie zum Beispiel in der Innenstadt und im Stadtpark. Dabei dient die Strecke vor allem als Zweckstrecke, um die oben genannten Orte zu erreichen. Die Strecke dient nicht nur als Verbindungsweg zwischen dem Einkaufszentrum in der Innenstadt und dem Naherholungsgebiet, wie zum Beispiel dem Stadtpark, sondern auch als Weg raus aus der Innenstadt zur Ruhr. Aus den ersten Ortsbegehungen ging hervor, dass die Festlegung der Strecke 1 als Zweckstrecke logisch ist, da die Hauptstraße in Witten eine der Hauptstraßen ist. Je weiter man aus der Innenstadt Richtung Süden läuft, desto weniger Verkehrsmöglichkeiten ergeben sich auf der Strecke. Somit wird die Strecke eher benutzt, um die Ziele fußläufig zu erreichen. Die Strecke lässt sich in zwei Teile aufteilen. Der nördliche Teil, der sich vom Rathaus bis zur Kreuzung Bergstraße/Husarenstraße erstreckt, bietet neben der Nähe zur Fußgängerzone/Innenstadt noch eine Vielzahl an Dienstleistungen und Einzelhandel, wie zum Beispiel Restaurants und Cafés, aber auch (halb-)jessatische Institutionen, wie zum Beispiel Bankfilialen, das Finanzamt oder das Seniorenheim, die sich direkt am V&S-Garten befinden. Südlich der Kreuzung Bergstraße/Husarenstraße befinden sich wenige Einzelhandel, aber dafür mehr soziale Einrichtungen, wie zum Beispiel das Wittener Kulturbüro, die Bibliothek, das Haus Witten, der V&S e.V. sowie mehrere Arztinnen und zwei Werbeagenturen.

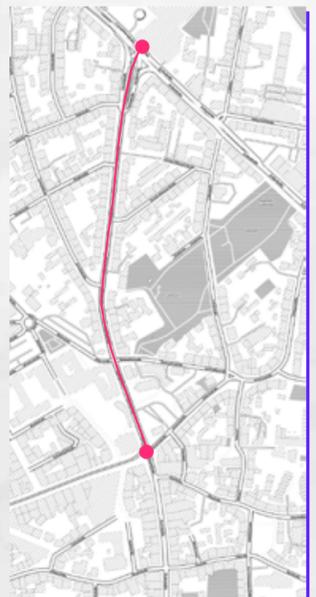
Zielgruppen
Ursprünglich lag der Fokus für die Zielgruppe der Strecke 1 auf den Stadtbeschäftigten, jedoch hat sich im Hinblick der Messbarkeit der Schwerpunkt auf die schwächeren Glieder der Gesellschaft verlagert, welche vor allem Seniorinnen im Alter von 70 bis 90 Jahren sowie Familien mit Kleinkindern bis drei Jahren einschließt. Dem demographischen Wandel (Statistik 2018, S. 17) ist der Anteil an unter 6-Jährigen im Westen der Ruhrstraße gegenüber dem Osten mit 62 % am höchsten, was den Schwerpunkt auf Familien mit Kleinkindern ersichtlich macht. Außerdem ist im Westenteil der Anteil an über 75-Jährigen mit 10 % ebenfalls hoch. Im Osten der Ruhrstraße befindet sich das Johannisviertel, welches mit einem Anteil von 51 % an unter 6-Jährigen sowie einem Anteil von 10,3 % an über 75-Jährigen eine direkte Altersstruktur aufweist. Darüber hinaus befinden sich wichtige Einrichtungen sowie Einkaufsmöglichkeiten unmittelbar entlang der Strecke, wodurch der weite Weg zur Innenstadt nicht immer notwendig ist. Auch für junge Familien sind vor allem die Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten im nördlichen Teil der Strecke 1 interessant, während die sozialen und medizinischen Einrichtungen im Süden der Strecke 1 besonders für Seniorinnen wichtig sind.



Strecke 2

Funktion
Das Projekt hat sich bei der Strecke 2 für die Funktion der Freizeitgestaltung entschieden. Auf der Strecke befinden sich zahlreiche Gastronomiebetriebe, die als Treffpunkt für den gesellschaftlichen Austausch dienen und zum Ausgehen einladen. Außerdem befindet sich der Lutherpark in unmittelbarer Nähe der Hauptstraße, welchen viele Besucherinnen der Wittener Innenstadt sowohl zur seelischen Erholung als auch sportlichen Betätigung aufsuchen. Die Hauptstraße erstreckt sich von dem Marienhospital zum Rathaus und enthält neben den Angeboten der Freizeitgestaltung unter anderem Dienstleistungsangebote wie zum Beispiel Friseurstudios, Fotostudios und ein KFZ-Service. Vom Marienhospital aus Richtung Rathaus befinden sich die meisten Gastronomiebetriebe auf der rechten und die oben genannten Dienstleistungen auf der linken Seite der Hauptstraße.

Zielgruppen
Bei der Maßnahmenplanung der kommenden Phase 3, liegt der Fokus auf den Zielgruppen der jungen Erwachsenen und Menschen mit Transporthilfe. In Bezug auf die Menschen mit Transporthilfe, hat das Projekt ursprünglich die Patientinnen, Besucherinnen und Angestellten des Krankenhauses in Erwägung gezogen, jedoch ist die Relevanz der Strecke für die genannten Personengruppen für das Projekt unklar. Stattdessen liegt der Fokus bei der Maßnahmenplanung der kommenden Phase 3 auf den Zielgruppen der jungen Erwachsenen und Menschen mit Transporthilfe, da dem Projekt bei der ersten Begehung der Strecke eine Vielzahl von diesen Gruppen aufgefallen ist. Da vor allem für junge Erwachsene die Gastronomie interessant sind, werden diese auch in Betracht gezogen. Die Altersgrenze für junge Erwachsene wurde in die Definition aus § 7 Abs. 3 des achten Sozialgesetzbuches (SGB VIII) und im Projekt dementsprechend auf 18 bis 27 Jahre festgelegt. Das Projekt hat die Menschen mit Transporthilfe in die Kategorien Rollstuhl, Einkaufs-Trolley, Kinderwagen und Rollstuhl eingeteilt. Ein Grund, weshalb Menschen mit Transporthilfe zu dem Schwerpunkt der Strecke fallen, ist unter anderem, weil diese Personengruppe die für uns das schwächere Glied der Gesellschaft bildet, denn, wenn diese Gruppe die Strecke bewältigen kann, dann können es die restlichen Teilnehmer des Fußverkehrs auch.“



Abstract A16

Urbanes Grün gleich Grün?

Bewertung von Grünflächen als Beitrag zu einer nachhaltigen und sozialgerechten Stadtentwicklung

Demografischer Wandel, Klimakrise, soziale Segregation, Trading-Down-Prozesse, COVID19-Pandemie: Dies sind nur fünf der unzähligen Herausforderungen, denen die Raumplanung aktuell begegnen muss – auch in Dortmund. Was wir Raumplaner:innen brauchen, sind Lösungen – und diese sollten möglichst günstig und praktikabel sein, damit sie sich ohne großen Aufwand in die bereits bestehenden Städte integrieren lassen. Bereits seit zwei Jahrzehnten steht fest, dass das sogenannte urbane Grün einen solchen Lösungsansatz darstellt. Die Projektgruppe A16 nimmt sich dies zum Anlass und untersucht in der Stadt Dortmund, wie die aktuelle qualitative und quantitative Versorgung zu bewerten ist.

Aber was ist urbanes Grün überhaupt? Und wie genau kann es zur Lösung raumplanerischer Problemstellungen beitragen? Um dies zu beantworten, erfolgte zu Beginn des Projekts eine umfassende Literaturrecherche. Allerdings musste die Projektgruppe schnell feststellen, dass bisher keine allgemeingültige Definition des Begriffs existiert. Aus diesem Grund lag der Fokus des Wintersemesters zunächst auf der Definitionsfindung, bei der sich letztlich herausstellte, dass ‚urbanes Grün‘ nicht immer ‚grün‘ sein muss. Vielmehr zeichnet es sich dadurch aus, dass es nicht nur ökologische, sondern auch diverse ökonomische und vor allem soziale Funktionen erfüllt. Genau diese Vielseitigkeit, die sich unter dem Begriff ‚Multifunktionalität‘ zusammenfassen lässt, kennzeichnet es als wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen und sozialgerechten Stadtentwicklung.

Das urbane Grün kann mit seiner Multifunktionalität die Lebensqualität der Menschen deutlich verbessern, indem es beispielsweise Raum für Spiel und Sport bietet, luftreinigende Eigenschaften hat und nachweislich Entspannung und Erholung ermöglicht. Aus diesem Grund ist es gerade im Kontext der Sozialgerechtigkeit wichtig, dass alle Bewohner:innen Zugang zu ihm haben. Um herauszufinden, ob dies auf das Untersuchungsgebiet Dortmund zutrifft, entwickelte die Projektgruppe ein eigenes, zweiteiliges Bewertungssystem, welches auf einem zuvor definierten Idealzustand fußt. In einem ersten Schritt wurde quantitativ ermittelt, in welchen der 62 statistischen Stadtbezirken Dortmund ein akuter Mangel an urbanem Grün besteht, indem das Angebot mit der Nachfrage verglichen wurde. Hier fiel auf, dass insbesondere in sozial schwächeren oder hochverdichteten Gebieten wie beispielsweise der Innenstadt ein enormes Defizit besteht. Dies deckt sich auch mit den bisherigen Forschungsergebnissen des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt-

und Raumforschung. In Dortmund erhielt allerdings kein einziger der 62 Bezirke erhielt die Bewertung „sehr gut“. Mit diesem gravierenden Problem setzt sich die Projektgruppe auseinander und beschäftigt sich mit der Forschungsfrage: „Wie kann urbanes Grün in Dortmund nachhaltig und sozialgerecht gestaltet werden und zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beitragen?“

Um dies zu beantworten, werden in einem zweiten Schritt die Einzelflächen der als besonders defizitär bewerteten Stadtbezirke qualitativ untersucht. Aktuell befindet sich dieser Teil des Bewertungssystems in der Pretest-Phase.

Ziel des Projektes ist es letztlich, an die Stadt Dortmund gerichtete Handlungsempfehlungen zugunsten eines nachhaltigen, sozialgerechten urbanen Grüns auszusprechen, um einen Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten und zu verdeutlichen, welche vielfältigen Möglichkeiten das urbane Grün eröffnet.

A16 Urbanes Grün gleich Grün?

Bewertung von Grünflächen als Beitrag zu einer nachhaltigen und sozialgerechten Stadtentwicklung am Beispiel der Stadt Dortmund

Der Forschungsanlass, die Forschungsfrage und das Forschungsziel

Forschungsanlass

- Grünflächen in Städten sind ungleich verteilt
- Hoch verdichtete und sozial benachteiligte Quartiere sind unzureichend mit Grünraum versorgt
- Urbanes Grün = multifunktional, wichtiger Bestandteil der Städte
- Zunahme der Bedeutung urbanen Grüns in der Gesellschaft und Politik, Megatrends: Klimawandel (Ausgleichfunktion), Demographischer Wandel (veränderte Nutzungsansprüche), Corona Pandemie (Soziale Kontakte/Treffpunkte), Innenentwicklung (Nutzungsdruck, Grün ist knappes Gut)

Forschungsfrage

Wie kann urbanes Grün in Dortmund nachhaltig und sozialgerecht gestaltet werden und zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beitragen?

Forschungsziel

Ziel des Projektes ist es, Handlungsempfehlungen zugunsten eines nachhaltigen, sozialgerechten urbanen Grüns für die Stadt Dortmund auszusprechen, um einen Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten.

Überprüfung der These (gibt es Handlungsbedarf?)

Die Multifunktionalität des urbanen Grüns

Das Forschungsdesign

Forschungsschritte

- Anlass und Problemstellung definieren
 - Definition: Stand der Wissenschaft, Aktuelle Bewertungssysteme
 - Literaturrecherche, Referate
- Entwicklung eines Bewertungssystems (BS)
 - Idealzustand definieren
 - BS auswählen oder entwickeln
 - Literaturrecherche, Abgleich eigener Vorstellungen, Literaturrecherche und Gegenüberstellung, Erstellung eines eigenen BS
- Anwendung auf die Stadt Dortmund (DO)
 - Anwendung I des BS (Status Quo DO)
 - Daten der Statistikstelle DO, Statistikatlas DO, Rasterfolgenbildung, Geoinformationssystem (GIS) und computer-aided design (CAD) -> Kartierung
 - Auswertung I
 - Vergleich der Angebots- und Nachfrageseite (Summenbildung)
 - Anwendung II des BS (Einzelflächenbewertung)
 - Pretest: Ortsbegehung, Kartierung im Gelände
 - Auswertung II
 - Zusammenfassende Bewertung der Nachhaltigkeit und Sozialgerechtigkeit, Beantwortung der Forschungsfrage, Aufarbeitung der Ergebnisse für die Stadt DO
 - GIS und CAD, Expertinneninterview(s), Bewertung, Auswertung und Vergleich aller gesammelten Daten in Textform, Zusammenfassende Darstellung
- Probleme identifizieren
- Handlungsempfehlungen zugunsten eines nachhaltigen, sozialgerechten urbanen Grüns für die Stadt Dortmund als Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung

Der Wohnkomplex „Hannibal“

Der Westfalenpark

Der Fredenbaumpark

Der Rombergpark

Der Vergleich der Nachfrage und des Angebots an urbanem Grün in Dortmund

- Karte zeigt die 62 statistischen Bezirke Dortmunds
- Nachfrage- & Angebotsseite sind abhängig voneinander -> deshalb wird verglichen
- Nachfrageseite= Grünfläche pro Person, Siedlungsdichte & diverse Sozialfaktoren
- Angebotsseite= Grünfläche pro Person, Quantität von Grünflächen & Diversität
- Sechs verschiedene Farben (von rot bis grün)
- Grün ist der beste Rang, rot ist der schlechteste Rang
- Beispiele:
 - Innerer Kreis (Bezirk City) = rot -> mangelndes Angebot und hohe Nachfrage -> erschwerter Zugang zu urbanem Grün, weniger soziale Treffpunkte, schlechteres Stadtklima
 - Äußerer Kreis (Schwieringhausen) = grün -> gutes Angebot für die Nachfrage -> guter Zugang zu urbanem Grün, mehrere soziale Treffpunkte, besseres Stadtklima

Impressum

Projekt A 16
 Projektmarkt SoSe 2021
 Fakultät Raumplanung

Betreuerin: M. Sc. Antonia Pfeiffer
 Beraterin: Dr. Tanja Fleischhauer
 Tutor: Julian Richter

F-Projekte

01

02

03

Abstract F01

Zukunftsweisende Quartiere

Ein systematischer Vergleich von Strukturen, Akteur*innen und gebauter Realität in der Planung deutscher und niederländischer Projektentwicklung

Da die Medien ein innovativeres und nachhaltigeres Bild von der niederländischen Projektentwicklung vermitteln, erweckt es den Anschein, als könne sich Deutschland diesbezüglich mehr an seinem Nachbarland orientieren. Inwiefern das stimmt und ob niederländische Projektentwickler*innen mit ihren Aussagen Recht behalten, dass die Deutschen sich durch die Vielzahl an Gesetzen, neuen nachhaltigen und innovativen Ansätzen innerhalb der Quartiersentwicklung selbst im Weg stehen, will die Projektgruppe F01 im Zuge der Projektarbeit mit dem Thema: „Zukunftsweisende Quartiere – Ein systematischer Vergleich von Strukturen, Akteur*innen und gebauter Realität in der Planung deutscher und niederländischer Projektentwicklung“, herausfinden.

Zu der durch die Medien vermittelte Annahme kommen gleichzeitig die steigenden Herausforderungen für die Planung zukünftiger Quartiere hinzu, wie z. B. eine anhaltende Flächenversiegelung, angespannte Wohnungsmarktvhältnisse, die Folgen des Klimawandels sowie die des demografischen Wandels. Alle diese Herausforderungen erfordern innovative und nachhaltige Ansätze, sodass dem Grundsatz der Nachhaltigkeit auch in Zukunft nachgegangen werden kann und für zukünftige Generationen weiterhin die Daseinsvorsorge gesichert ist. An Ideen um Quartiersentwicklung in unseren Städten in der Zukunft nachhaltiger und innovativer zu gestalten, scheint es durch heutige Gedanken zu Mobilitätskonzepten mit „grünen Verkehrsmitteln“, Nutzungsmischung, Klimaneutralität usw. nicht zu mangeln. Die Frage ist jedoch, inwiefern diese Ansätze in neu entstehenden Quartieren bereits erfolgreich umgesetzt werden und in welchen Bereichen sowohl Deutschland als auch die Niederlande voneinander lernen können. Hierzu werden jeweils zwei Quartiere in Deutschland und in den Niederlanden näher betrachtet, die bereits einige der zuvor genannten Gedanken verfolgen. Bei allen vier Fallbeispielen handelt es sich um Neubautentwicklungen auf zuvor baulich genutzten Flächen sowie um urbane und Nutzungsgemischte Quartiere. Die zu untersuchenden deutschen Quartiere sind der Phoenixsee in Dortmund und Le Quartier Central in Düsseldorf. Die niederländische Seite wird durch den Houthaven in Amsterdam und Strijp S in Eindhoven repräsentiert.

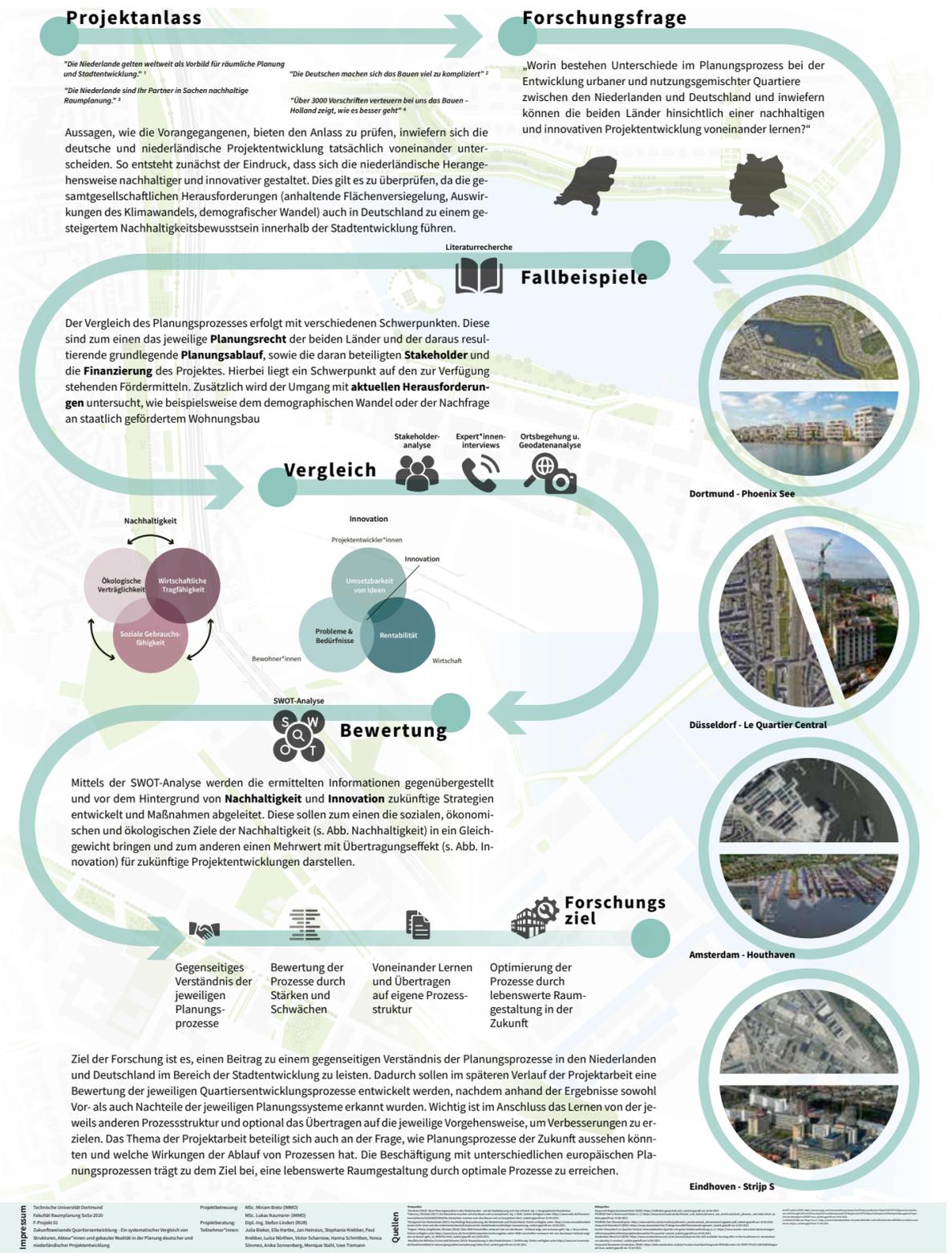
Aus dem oben beschriebenen Anlass ergibt sich folgende Forschungsfrage: „Worin bestehen Unterschiede im Planungsprozess bei der Entwicklung urbaner und Nutzungsgemischter Quartiere zwischen den Niederlanden und Deutschland und inwiefern können die beiden Länder hinsichtlich einer nachhaltigen und innovativen Projektentwicklung voneinander lernen?“

Hierbei liegt der Fokus auf den ausgewählten Fallbeispielen, deren genaue Untersuchung und der Vergleich untereinander die Grundlage für die Beantwortung der Forschungsfrage darstellt. Nach umfangreicher Analyse der Fallbeispiele und der jeweiligen Planungsprozesse soll zu einem späteren Zeitpunkt eine Bewertung der Quartiersentwicklungsprozesse hinsichtlich Innovation und Nachhaltigkeit vorgenommen werden. Die methodische Herangehensweise umfasst eine ausführliche Literaturrecherche, die Durchführung mehrerer Expert*inneninterviews sowie eine Stakeholder- und SWOT-Analyse. Zudem werden Ortsbegehungen an den vier verschiedenen Standorten durchgeführt sowie ergänzend dazu eine Geodatenanalyse.

Ziel der Forschung ist es, einen Beitrag zu einem gegenseitigen Verständnis der Planungsprozesse in den Niederlanden und Deutschland im Bereich der Quartiersentwicklung zu leisten. Des Weiteren stellt das Lernen von der jeweiligen anderen Vorgehensweise und das Übertragen auf die eigenen Strukturen ein Ziel dar, welches zur Prozessoptimierung führen soll.

F01 - Zukunftsweisende Quartiersentwicklung

Ein systematischer Vergleich von Strukturen, Akteur*innen und gebauter Realität in der Planung deutscher und niederländischer Projektentwicklung



Impressum
 Technische Universität Dortmund
 Fakultät Raumplanung Seite 2020
 F-Projekt 01
 Zukunftsweisende Quartiersentwicklung – Ein systematischer Vergleich von Strukturen, Akteur*innen und gebauter Realität in der Planung deutscher und niederländischer Projektentwicklung

Projektbetreuung
 Prof. Dr. Ingrid Isenhardt (TUM)
 Prof. Dr. Ingrid Isenhardt (TU Dortmund)
 Projektleitung: Dipl.-Ing. Stefan Lindner (TU Dortmund)
 Teamleiter*innen: Julia Böker, Silja Kerber, Jan Heikkinen, Stephanie Kriebitz, Paul Kriebitz, Susi Nöthen, Victor Schramm, Hanna Schindler, Torica Stömer, Anika Sonnenberg, Monique Stahl, Uwe Timmann

Quellen
 Wikipedia
 https://www.wikipedia.org/wiki/Nachhaltigkeit
 https://www.wikipedia.org/wiki/Innovation
 https://www.wikipedia.org/wiki/Stakeholderanalyse
 https://www.wikipedia.org/wiki/Expertinterview
 https://www.wikipedia.org/wiki/Ortsbegehung
 https://www.wikipedia.org/wiki/Geodatenanalyse
 https://www.wikipedia.org/wiki/SWOT-Analyse
 https://www.wikipedia.org/wiki/Nachhaltigkeit
 https://www.wikipedia.org/wiki/Innovation

Abstract F02

There is an app for that: intelligent urban mobility, it's impact and future

Cities face numerous urban changes, which could be eased with new technologies in the mobility sector. There is a need to integrate these technologies in our spatial urban planning, however, transport infrastructure and road space in Germany are often still relics from the past, resulting in spatial conflicts between car- and non-car-users. In addition, it remains a problem to link inhabitants of a city quickly and efficiently to their wider surroundings. Simultaneously, Information and Communication Technologies (ICT) is playing an increasingly important role for individual mobility and connectivity.

The project F02 is currently separated into two research areas, each dealing with the influence of ICT-based mobility-options on urban transport accessibility and street space division. Overall we are asking, what changes could ICT-based sharing options bring about as an alternatives to individual car use? Both study parts are supported by the usage of different methods such as field visits to analyze the characteristics of the respective research areas, quantitative surveys with residents, qualitative interviews with residents, interactive online and offline tools, and expert interviews.

With a focus on Dortmund's Kreuzviertel, one study part is researching on the justice of street division and the extent to which ICT and other mobility concepts can contribute to making shared mobility and street space more accessible to all road users. This investigation focuses on shared mobility, such as shared bikes and cars, as it offers the possibility to reduce automotive transport and required parking space and therefore might ease the conflict of street space allocation in Kreuzviertel and elsewhere. This project part points out how sharing options can bring mobility justice into street space.

The other study group is largely concerned with Dortmund's Gartenstadt-Süd. The main goal is to explore the following question: "How has the current mobility situation of Gartenstadt-Süd occurred and which forms of mobility related ICT options can be implemented to extend the mobility options of the residents?" Specifically, it investigates which alternatives to the car can be introduced into the research area. A special focus lies on ICT related mobility options, such as sharing options. Ultimately, this project group is heading towards a future-oriented traffic concept for Gartenstadt-Süd.

Depending on the travel possibilities, we intend to conduct additional research in Berlin, Zehlendorf and apply similar methods there. Furthermore, the two project parts are now merging and additional joint research and ideation on ICT and mobility will be carried out. The aim of the overall project is to answer the research questions, to show alternatives to individual private car use, and to investigate the extent to which ICT can influence this process.

F02 - "There is an app for that": Intelligent urban mobility, its impact and future



Mobility is more than movement

- Individual car use is known to cause negative externalities for the environment and society
- Private cars are considered as one of the most underused capital assets
- Especially urban areas suffer from emissions as well as the space that is being captured through personal car use
- Information- and communication technologies have influenced wide parts of our society

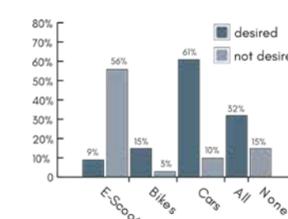
Adjusted to the two different fields of investigation, the project is trying to find out how ICT-based mobility-options could contribute to a mobility shift from personal car use to shared forms of mobility.

Initial Findings

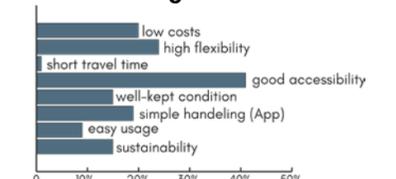
Conflicts according to residents



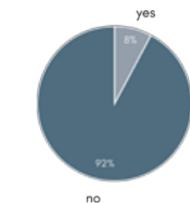
Sharing options for Gartenstadt-Süd



Important characteristics of sharing offers



Usage of sharing options in Gartenstadt-Süd



Tools & Methods



Abstract F03

Resilient Upgrading of Informal Settlements in Metro Manila:

Linking Climate Risk and Land Use Planning

Climate change is accelerating at a disconcerting pace, which – among other calamities – causes an increase in the frequency and intensity of natural hazards. One of the regions severely endangered by natural disasters such as typhoons, storm surges and flooding is Metro Manila in the Philippines. What makes this region especially interesting for research on climate-related natural hazards is the existence of numerous informal settlements. These residential systems in areas without formal land ownership are often deemed especially vulnerable to external shocks. How do they cope with catastrophes? How can their resilience be increased by the means of upgrading? In which ways are informal settlements already resilient? What role does climate change play in this context? To explore this topic, the F-Project “Resilient Upgrading of Informal Settlements in Metro Manila: Linking Climate Risk and Land Use Planning” focuses on the research question “What are the key factors that influence the outcome of informal settlement upgrading projects in hazard-prone areas in Metro Manila, particularly regarding climate resilience?”

To answer this question, the project group has decided to split the research topic into three components. Component 1, “Settings of Informal Settlements”, entails investigation on causes of the emergence of informal settlements as well as existing conditions and future challenges. Component 2, “Climate Resilience”, is approached via an impact analysis, composed of the elaboration of hazard maps and a vulnerability analysis, and Component 3, “Slum Upgrading Practices”, encompasses upgrading practices in Metro Manila as well as those in countries other than the Philippines to conclude valuable lessons learnt. All three components are interlaced. The result of the analyses will be a set of recommendations for desirable as well as actionable climate resilient upgrading which can be used to define appropriate informal settlement upgrading practices for Metro Manila. Employed methods range from literature research and statistical analysis over expert interviews to geodata analysis. To enable more specific and profound research, the study takes place based on a case study area. This is situated in the city of Malabon, which is part of the National Capital Region also known as Metro Manila. Malabon’s close proximity to Manila Bay and its location at Tullahan River make the city exposed to flooding events and storm surges. Furthermore, the high incidence of informal settlements, especially along the river, increase Malabon’s suitability for research on climate resilience and informal settlement upgrading.

Over the course of the two semesters of project work, the knowledge about informal settlements, natural hazards and climate resilience is steadily deepened to allow for the completion of the project by the means of answering the research question “What are the key factors that influence the outcome of informal settlement upgrading projects in hazard-prone areas in Metro Manila, particularly regarding climate resilience?” sophisticatedly.

F03 RESILIENT UPGRADING OF INFORMAL SETTLEMENTS:

Linking climate risk and land-use planning

Overview

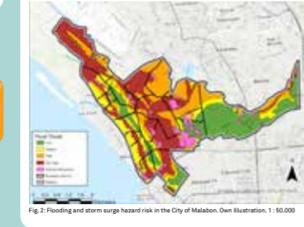
People affected by typhoons worldwide
726 mio. (1998-2017)

People killed by natural disasters worldwide
60,000 year⁻¹

Philippines Rank in the Climate Risk Index 2012
2nd¹

Informal Settlers worldwide
1 Billion²

Targeted United Nations Sustainable Development Goals 2030



Population of Metro Manila
12.9 mio³

Malabon area
1,571.42 ha⁴

Elevation
0-3 m above msl⁵

Waterways
18⁶

Share of fishponds
20.63%⁷

Population of Malabon
365,525⁸

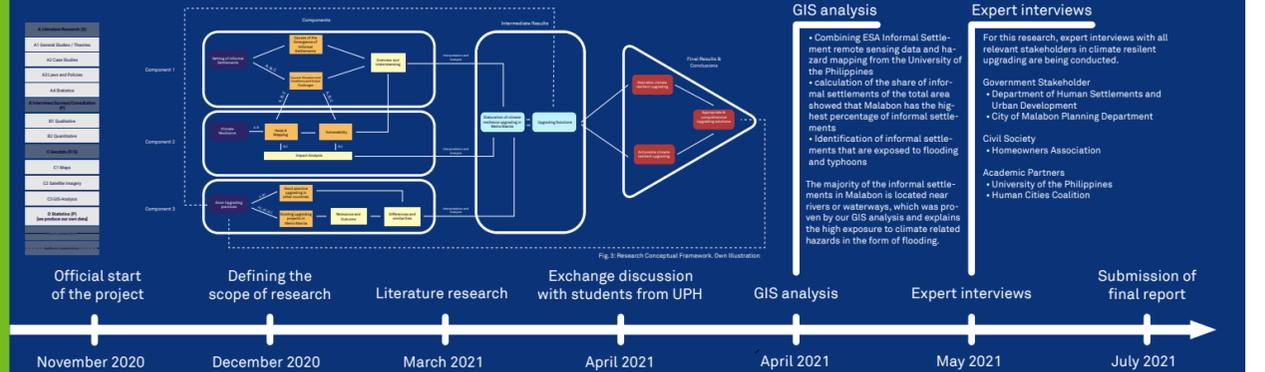
< 24 years old
~50% of population⁹

Largest demographic group
5-9 years¹⁰

Informal Settler Families
24,357¹¹

Methodology

Research Question: What are the key factors that influence the outcome of informal settlement upgrading projects in hazard-prone areas in MM, particularly regarding climate resilience?



First Results

Reasons for the Emergence of Informal Settlements

The main reason for the emergence of informal settlements (IFs) urbanization due to rural-urban migration, caused by lack of opportunities and poverty in the rural areas¹. Metro Manila as the economic and political centre of the Philippines², is growing fast because of migrants who are looking for a better future. This can be seen also for Malabon, where the former wetlands and fishponds converted into urban area (ESA Maps). Hundreds of IFs emerged all over the city³. The settlers create IFs because of some major reasons: high land values and low incomes⁴; the lack of social and affordable housing^{5,6}; lack of urban land, dysfunctional land markets⁷ and the need of a good location, to stay close to income and livelihood opportunities^{8,9,10}.

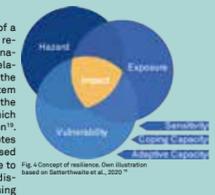
When these problems keep being overlooked by the society, the informal settlements will continue their existence or even emerge further into bigger dimensions, which leads to great danger for the inhabitants due to the increased vulnerability of the city and communities to floods, sea level rise, storm surges, typhoons, erosion and post-calamity diseases. The most directly and usually affected are the neglected slums in Metro Manila also affecting Malabon.¹⁴

As climate change and its effects are more and more proceeding in Malabon, adaption is getting inevitable. Therefore, the strategy of the government in Malabon is to create resilience in two ways: Building infrastructure (e.g. pumping stations and flood gates) and training the local communities to offer more preparedness and response in hazard prone areas¹⁵. Other coping strategies range from early warning systems over evacuation plans to makeshift pulleys, bridges, platforms and boats^{16,17}.

Vulnerability and Resilience

Hazards
Tropical cyclones, also called typhoons, bring destruction ashore in many ways. When a typhoon makes landfall, it often produces a devastating storm surge – ocean water pushed ashore by wind – that can reach up to six meters in height and move several kilometers inland¹⁸. This makes storm surges very dangerous for coastal regions, especially the Philippines. Climate change is contributing to more frequent and stronger typhoons. The severity of these natural hazards also increases due to global sea level rise generating even higher storm surges¹⁹.

Climate Resilience
Climate resilience refers to the ability of a system to withstand, accommodate and recover from external shocks caused by natural hazards. The impact of a climate related hazard on a system is composed of the hazard itself, the exposure of the system to the hazard and the vulnerability of the system²⁰. Exposure is the degree to which a system is in contact with perturbation²¹. Vulnerability, on the other hand, denotes the susceptibility to harm and is comprised of three facets: Sensitivity is the degree to which a system responds to an external disturbance. It can be reduced by increasing coping capacity, also known as adaptation, which is the ability to respond and adjust to immediate disturbance in a way that moderates damage²². Adaptive capacity, or adaptability, is the ability to evolve in order to increase variability and flexibility and accommodate threats to be better prepared for future disasters²³.



Upgrading Projects

To define factors that contribute to a successful upgrading project, this research is analysing existing projects in Metro Manila and additional six countries.

Types of Informal Settlement Upgrading:

- in-situ:**
 - incremental upgrading of existing houses and infrastructure
 - no forced demolitions
- roll-over:**
 - residents are temporarily moved while the informal settlement is demolished
 - settlers receive an apartment in a newly constructed building on site
- relocation:**
 - resettlement to a new location, often outside of the city
 - not popular among residents because resettlement sites are often far from jobs and other infrastructure
- infrastructural:**
 - provision of access to water, sewerage and electricity
 - road paving
 - improvement of the buildings
- tenurial:**
 - legislation through the provision of land titles
 - informal settlers become the owners of their land and can not get evicted anymore
- socio-economic:**
 - community building
 - providing income opportunities
 - improving access to education and healthcare



1. World Bank, Tropical Cyclones: Hazard, Vulnerability and Resilience (Washington, DC: World Bank, 2010). 2. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 3. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 4. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 5. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 6. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 7. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 8. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 9. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 10. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 11. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 12. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 13. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 14. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 15. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 16. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 17. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 18. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 19. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 20. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 21. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 22. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 23. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010). 24. World Bank, Metro Manila: A City in Transition (Washington, DC: World Bank, 2010).

Abstract F04

ErFAHRbare Naturräume im Ruhrgebiet?!

Ein hoher Kantstein, eine steile Rampe, unebene Wege oder eine grobe Schotterkörnung im Park, Menschen, die körperlich fit sind und sich in der Natur bewegen, werden all diese möglichen Hindernisse, wenn überhaupt, nur beiläufig bemerken. Einen Nachteil oder Beeinträchtigungen erleiden sie dadurch weniger. Doch für viele stellen solche geläufigen Dinge gerade in nahegelegenen „Erholungsräumen“ große Barrieren dar. Egal, ob durch eingebüßte Mobilität, bedingt durch das Alter oder anderen vorherrschenden körperlichen Beeinträchtigungen, können diese „kleinen“ Hürden zu unüberwindbaren Barrieren werden. Grünräume müssen für alle „erfahrbar“ und erreichbar sowie begehbar sein. Mit genau dieser Problemstellung und den daraus resultierenden Herausforderungen, beschäftigt sich das Fortgeschrittenprojekt 04.

Die Wechselwirkung in einem Freiraum zwischen den Folgen des Klimawandels, planerischen Verfehlungen und naturräumlichen Gegebenheiten, führen oft zu einem Gesamtzustand, der bestimmte Gruppen in der Nutzung exkludiert. Diese Gegebenheiten werden im Projekt anhand einer Checkliste – in zuvor ausgewählten Frei- und Erholungsräumen – erfasst und bewertet.

Im Ruhrgebiet, dem Untersuchungsraum des Projektes, ist die Alterung der Bevölkerung in besonderem Maße spürbar, sowohl der gegenwärtige Zustand, als auch die Prognose für die kommenden Jahrzehnte, gerade vor dem Hintergrund der „Baby-Boomer-Generation“, erfordern eine der Alterung angepasste Freiraumgestaltung. Hinzu kommt, dass der viertgrößte Agglomerationsraum Europas auch hinsichtlich der Bevölkerungsdichte besonders hohe Zahlen aufweist. Für Freiräume bestärkt dieser Umstand die Forderung, dass diese für möglichst diverse Gruppen und Nutzungen „erfahrbar“ sein müssen. Ortsbesichtigungen ermöglichen mit Hilfsmitteln zur Simulation von Mobilitätseinschränkungen ein Gefühl für den Raum und dessen Schwachstellen entwickeln zu können. Ein Interview mit einer Expertin im Bereich (Fuß-)Mobilität hat zu berücksichtigende Aspekte herausgestellt und auf planerische Steuerungsmöglichkeiten hingewiesen. Interviews mit Expert*innen in weiteren Bereichen sollen folgen.

Die Zielsetzung des Projektes, ist es ein Handlungskonzept für bestehende Freiräume zu entwickeln, welche die Leitvorstellung Freiräume nachhaltig an Klimafolgen und Nutzer*innengruppen anzupassen, verfolgt. Dabei teilt sich die Arbeit maßgeblich in zwei methodische Bereiche – die Empirie und die Theorie. Dafür bilden die Leitfragen, welche sich mit Nutzergruppen*innen spezifischen Ansprüchen, Barrieren, Zielkonflikten und der konzeptionellen Gestaltung auseinandersetzen den Rahmen, um die übergeordnete Zielsetzung problemorientiert umsetzen zu können. Auf der einen Seite betrachtet das Projekt die Arten der Barrieren in Freiräumen sowie deren Ausprägung und Schwere. Auf der anderen Seite werden die speziellen Ansprüche an die verschiedenen Freiräume individuell herausgestellt. Aus diesen grundlegenden Erkenntnissen ergibt sich die Möglichkeit Ansätze zur Vereinbarung von Ziel- und Interessenskonflikten zu erstellen und Handlungsempfehlungen zur barrierefreien Planung und Gestaltung von Freiräumen zu formulieren. Auf diesem Weg sollen Defizite und Herausforderungen dargestellt und behoben werden, um Freiräume für alle Nutzer*innengruppen in Gänze erlebbar zu gestalten.

F04 - ErFAHRbare Naturräume im Ruhrgebiet?!

Ruhrgebiet
Das Ruhrgebiet ist als größter Agglomerationsraum Deutschlands mit einer Bevölkerung verschiedenen Alters, Herkunft, Ethnie und Religion ein sehr vielfältiges Untersuchungsgebiet. Dieser ist besonders durch seine Industriegeschichte geprägt, die auch heute noch einen großen Einfluss auf die Bewohner*innen dieser Region hat.

Barrierefreiheit
Ältere Menschen haben häufiger körperliche Beschwerden und sind stärker in ihrer Mobilität eingeschränkt damit steigen die Ansprüche an Barrierefreiheit im privaten und besonders im öffentlichen Raum. Auf Barrierefreiheit ist aber nicht nur diese Bevölkerungsgruppe angewiesen, sondern alle Menschen und besonders Menschen mit Behinderungen.

10% der Bevölkerung sind auf Barrierefreiheit dringend angewiesen

40% der Bevölkerung brauchen Barrierefreiheit als notwendige Unterstützung

100% schätzen Barrierefreiheit als Komfortverbesserung

Klimaadaptation
In der dicht besiedelten Metropolregion Ruhr schreitet der Klimawandel immer weiter voran. Die Häufigkeit von Dürreperioden, städtischer Wärmeinseln und steigenden Temperaturen nimmt zu. Andererseits ist die Gefahr vor Überschwemmungen ebenfalls groß, besonders dort, wo der Grundwasserstand durch Bodenabsenkungen erhöht ist.

Demografischer Wandel
Besonders geprägt wird das Ruhrgebiet von der fortschreitenden Entwicklung des Demografischen Wandel, welcher zu einer Erhöhung des Durchschnittsalters führt und zu einem überdurchschnittlich negativen natürlichen Saldo. Demzufolge sind die über 60-Jährigen im Ruhrgebiet heute schon die größte Bevölkerungsgruppe.

Barrierefreiheit nutzt allen, aber schadet niemandem!

“Wie lassen sich Barrierefreiheit und Klimaangepasstheit in der Planung und Gestaltung bestehender urbaner Freiräume im Ruhrgebiet in Einklang bringen, sodass nachhaltige und inklusive Freiräume entstehen?”

In der Planung von Freiräumen geht es unter anderem darum, eine geeignete Balance innerhalb des Nachhaltigkeitsdreiecks zu finden. Um eine nachhaltige Planung sicher zu stellen, müssen aufkommende Zielkonflikte zunächst kommuniziert und mögliche Lösungswege erarbeitet werden. Zielkonflikte können dabei innerhalb einer oder zwischen verschiedenen Ebenen auftreten. Parkanlagen sollen für alle Menschen gleichermaßen zugänglich sein.

Konflikt: zwischen sozialer und ökologischer Ebene
asphaltierte Wege sind für die barrierefreie Nutzung einer Parkanlage oft notwendig

Lösung
Ein möglicher Kompromiss wäre eine Gehwegoberfläche auszuwählen, die barrierefrei und zudem wasserdurchlässig ist. Dafür würden sich offene Decken, Holz oder Porenpflastersteine eignen.

Konflikt: innerhalb der sozialen Ebene
Senior*innen können glatte und hindernisfreie Gehwegoberflächen (auch mit Rollator) problemlos nutzen

Lösung
“Design for All” ist ein Konzept, dass das Ziel verfolgt, allen eine ästhetische und gebrauchsfreundliche Gestaltung und Planung sicherzustellen. DfA ist gesetzlich nicht verankert, was den Vorteil hat, gestalterischen Spielraum bei der Planung zu haben. So soll Barrierefreiheit nicht zum technischen Muss sondern zum gesellschaftlichen Soll werden.

1 Park am Lämpkes in Essen
Größe: 20.411 ha
Der Park am Lämpkes/Mühlenbach in Essen-Frintrop liegt direkt an der Stadtgrenze zu Oberhausen. Diese Parkanlage wird von dem namensgebenden Lämpkes Mühlenbach durchflossen und ist Teil der Route der Industriekultur im Ruhrgebiet. Ihn zeichnet die Nähe zum anliegenden Kleingartenverein sowie einem Tennis- und einem Fußballverein aus.

2 Bergmannsbusch in Essen
Größe: 9.206 ha
Der Park am Bergmannsbusch befindet sich im Essener Stadtteil Freisenbruch an der östlichen Stadtgrenze zu Bochum. Prägend für diesen Park ist die starke Bewaldung, zudem bildet der Park im Süden der Anlage einen fließenden Übergang zum Bürgerpark-Ost.

3 Wiesental in Bochum
Größe: 26.694 ha
Der Park liegt nördlich der Autobahn 442 und ist Teil einer Frischluftschneise für die Bochumer Innenstadt. Er ist stark durch seine Topographie geprägt, da er sich vollständig in einem Tal befindet und die Eingänge meist deutlich höher liegen als die eigentliche Parkanlage. Es entsteht ein offener Charakter durch eine Parkumrandung aus Bäumen, dazu kommt, dass der gesamte Park dem Marbach folgt.

Ausgewählte Parkanlagen
Die Parkanlagen dienen als Untersuchungsräume und wurden anhand der drei Faktoren (Bevölkerungsdichte, Anteil der Anwohner über 65 Jahre und Anteil der Anwohner mit SGB II-Bezug) im unmittelbaren Umfeld (500m) ausgewählt. Vorher wurde eine GIS-Analyse des gesamten Ruhrgebiets durchgeführt, bei der 24 Parkflächen in die Vorauswahl gekommen sind.

Zielkonflikte

Parkanlagen

Handlungsempfehlung

Checkliste → Erhobene Daten aus der Ortsbegehung werden protokolliert

Auswertung → Defizite und Potenziale werden der Checkliste entnommen

Analyse → Häufig auftretende Barrieren mit schwerwiegenden Nutzungsbeschränkungen

Handlungsempfehlung → Barrierefreie und klimagerechte Planung sowie Gestaltung im Bestand

Die Checkliste prüft beispielsweise die Gehwege, die Erreichbarkeit der Parkanlagen, die Aufenthaltsqualität oder die Oberflächengestaltung. Mithilfe der Auswertung der ausgefüllten Checklisten kann eine genauere Analyse der ausgewählten Parkräume stattfinden. Durch die Sammlung häufig auftretender Barrieren in den Parkräumen möchte die Projektgruppe versuchen Lösungsansätze zu finden und für die verschiedenen Parkräume Handlungsempfehlungen abzugeben. Dabei soll versucht werden Barrierefreiheit und Klimaadaptation in Einklang zu bringen, um eine möglichst nachhaltige Zukunft für die Parkanlage zu schaffen.

rp° tu technische universität dortmund

Betreuung: Julian Laber, M. Sc. (LLP)
Beratung: Verena Gerwinat, M. Sc. (GSD)

Quelle:
Bretz, Carsten (2020): Hohe Schwellen - Demografischer Wandel in der Metropolregion Ruhr. Regionalentwicklung Ruhr. Essen.
Hartinger, Franziska; Hagemöller, Verena (2006): Familien, ambulante und assistierte Pflege im Alter - Perspektiven für die Zukunft. Page 18 & 19.
Kaiser, Wilfried (2021): Climate change in urban areas. Part 1: Effects, Environmental Sciences Europe, 23(1), S. 1-12.
Mazzoni, G. (2019): Klimawandel, Landnutzung, Natur und Naturschutz. In: Landes-Naturschutzkonferenz (LNK) NRW (2019): Klimawandel in Nordrhein-Westfalen - Was die Klima-NRW verändert. Monographien für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf.
Regionalverband Ruhr (RVR) (2020): Wie gestalten die Metropolregion Ruhr. Regionalverband Ruhr. Essen.
Kögel, Matthias (2013): EDAD: Design for All - Deutschland. Barrierefreiheit mit strukturierter Gestaltung verbinden. Verfügbar unter: <https://www.edad.de/edad/design-for-all/> [Zugriff am: 27.03.2023].
Wald, Ingo. Interview: Ingo Wald, 2021.
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (2016): (Plan der Nachhaltige Entwicklung) Verfügbar unter: <https://www.bmu.de/themen/europa-international/nachhaltige-entwicklung/nachhaltige-entwicklung/was-ist-nachhaltige-entwicklung/> [Zugriff am: 14.03.2023].

Abstract F05

Commoning und Storytelling für mehr Demokratie

Das Projekt F05 trägt den Titel "Commoning und Storytelling für mehr Demokratie".

In Dortmund liegt das ehemalige Hoesch-Spundwand-Areal (HSP-Fläche); eine 52 ha große innerstädtische Industriebrache ca. einen Kilometer westlich der Innenstadt. 2016 erwarb die Thelen Gruppe das Areal. Auf der Fläche soll nun das Projekt Smart Rhino realisiert werden, an dessen Entwicklung die Thelen Gruppe seit 2017 gemeinsam mit der Stadt Dortmund, der Fachhochschule Dortmund und der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund arbeitet. Smart Rhino ist ein an das Smart City Konzept angelehnter Entwurf, der ein gemischtgenutztes, nachhaltiges Quartier vorsieht.

Betrachtet man die Beteiligungsstufen in der Planung nach Selle befindet sich der Prozess bisher lediglich auf der niedrigsten Ebene, der Ebene der Informationsbereitstellung. Die Projektentwickler*innen haben die Macht über die Bereitstellung von Informationen. Trotz angekündigter frühzeitiger Beteiligung der Stadtbevölkerung fehlt es an Informationen zum Zeitraum der tatsächlichen Umsetzung.

Mit dem ersten Entwurf von Smart Rhino, wurde eine eigene Geschichte für die Zukunft der Fläche entwickelt, welche den öffentlichen Diskurs dominiert. Problematisch dabei scheint, dass diese Geschichte top-down initiiert worden ist und dass mögliche Alternativen keine Aufmerksamkeit finden. Den Menschen wird die Möglichkeit, sich zunächst selbst eine Meinung über die Entwicklung der Fläche zu bilden, genommen. Hier setzt das Projekt mit dem Ziel an, auch anderen Akteur*innen - aber vor allem der Stadtbevölkerung - eine Möglichkeit zu geben, ihre eigenen Geschichten zu entwickeln, diese hörbar zu machen und sich selbst zu organisieren. Dadurch sollen die höchste Stufe der Beteiligung - die Stufe der Selbstorganisation - erreicht und die vorherrschenden Machtverhältnisse zugunsten der Stadtbevölkerung aufgebrochen werden, was zu einem Mehr an Demokratie führen soll. Dazu verwendet das Projekt die Instrumente Commoning und Storytelling.

Das Storytelling bietet Bürger*innen und zivilgesellschaftlichen Akteur*innen eine Möglichkeit, ihre Wünsche und Bedürfnisse für die Entwicklung der HSP-Fläche in Form von Geschichten auszudrücken. Mit Hilfe des Storytellings kann weniger einflussreichen Gruppen eine Möglichkeit gegeben werden, im Beteiligungsprozess 'gehört' zu werden. Beim Commoning geht es um die eigenständige Organisation von zivilgesellschaftlichen Akteur*innen jenseits von Staat und Markt, um eine geteilte Ressource - das Commons-Gut - gemeinsam zu nutzen und zu verwalten.

Mittels Storytelling können Geschichten durch die Stadtbevölkerung produziert werden. Sie repräsentieren das Wissen und die verschiedenen Meinungen der Stadtbevölkerung zur HSP- Fläche. Sie sollen als Gemeinschaftsgut, also als Commons, gemeinschaftlich und selbstorganisiert von der Stadtbevölkerung verwaltet werden. Für das 'hörbar machen' der Geschichten und als Endprodukt sieht das Projekt die Erstellung einer Webseite vor. Auf dieser sollen sowohl die Storys als auch Möglichkeiten der Vernetzung und Informationen, um eine eigenständige Organisation der Bürger*innen und Zivilgesellschaft zu ermöglichen, bereitgestellt werden. Dadurch könnte die Bevölkerung Einfluss auf die Entwicklung der HSP-Fläche nehmen. Zusätzlich dazu sollen die Storys durch eine Kundgebung in die Öffentlichkeit getragen werden.

Die Forschungsfrage, die sich die Projektgruppe erarbeitet hat, lautet:

Inwieweit kann Commoning durch Storytelling die Interessen und Bedürfnisse der Bürger*innen und Zivilgesellschaft für die Entwicklung der HSP-Fläche aufzeigen und einen Beitrag für mehr Demokratie in der Stadtentwicklung zu leisten?



Abstract F06

Cappuccino Urbanismus im Business Improvement District

Was ist hier noch Öffentlich, was ist schon Privat?

Der öffentliche Raum unserer Städte ist vielen Entwicklungen ausgesetzt: der Kommerzialisierung, der Verkehrswende, dem demografischen Wandel und auch einem veränderten Einkaufsverhalten. In traditionellen Einkaufsstraßen sind zunehmend Abwertungstendenzen auszumachen und die Covid19-Pandemie dürfte diese noch beschleunigen. Gleichzeitig setzen sich private Akteur*innen zunehmend für den öffentlichen Raum ein und möchten diesen mitgestalten. Hierfür wird das Instrument des Business Improvement Districts, kurz BID, genutzt: Alle Grundeigentümer*innen eines räumlichen Geltungsbereichs zahlen eine verpflichtende Abgabe, die zur Aufwertung des Quartiers eingesetzt wird. Diese Abgabe wird von der Kommune erhoben und den BID-Betreibenden zugeteilt.

Die Kommune ist dazu verpflichtet, gemeinwohlorientiert zu handeln und öffentliche Räume für alle bereitzustellen. Doch findet durch das BID eine Verlagerung kommunaler Pflichtaufgaben an Private statt? Kommt es zu einer Privatisierung und einem Ausverkauf öffentlicher Räume? Werden unsere Städte nur noch für sozialökonomisch starke Bevölkerungsgruppen gestaltet?

Mit diesen Fragestellungen setzt sich die Projektgruppe „F06 — Cappuccino Urbanismus im Business Improvement District“ im Studienjahr 2020/21 auseinander. Die zu beantwortende Forschungsfrage lautet: „Inwieweit entsteht ein Konflikt zwischen Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit infolge von BIDs und welchen Handlungsspielraum hat die Kommune als zentrale Akteurin bei der Vorbeugung bzw. Behebung eines solchen Konflikts?“

Hierfür wird das Instrument des BIDs und dessen individuelle Zusammenstellung der Akteur*innen sowie deren Interessen umfassend untersucht. Der Kommune als zentrale, gemeinwohlorientierte Akteurin kommt hierbei eine besondere Rolle zu. Dazu wurden bereits fünf BIDs als Fallbeispiele ausgewählt, die sich alle in ihren Schwerpunkten unterscheiden und mithilfe derer die Forschungsfrage beantwortet werden soll. Zu den Schwerpunkten zählen die Umsetzung von baulichen Maßnahmen, Gestaltung, Quartierspflege sowie Marketing und Quartiersmanagement. Im Vorfeld stellte sich Hamburg als erste deutsche Stadt mit BIDs als sehr erfahren heraus, weshalb dort drei unserer Fallbeispiele verortet sind. Aufgrund der räumlichen Nähe und anderen gesetzlichen Voraussetzungen wurden zudem zwei weitere in NRW ausgewählt, die sich in Köln und Solingen befinden.

Durch eine umfangreiche Literaturrecherche wurden die Merkmale der jeweiligen Quartiere und die von den BID-Betreibenden umgesetzten Maßnahmen aufgefunden. Während des Prozesses sind wir zudem auf zahlreiche potenzielle Interviewpartner*innen gestoßen. Wichtig war uns hierbei, mit einer großen Vielfalt an Akteur*innen ins Gespräch zu kommen und deren individuelle Interessen herauszufinden. Zu den Akteur*innen zählen die Privaten, wie Grundeigentümer*innen und Gewerbetreibende, die Kommune, welche aus Politik und Verwaltung besteht und Vertreter*innen der Zivilgesellschaft, wozu Anwohnende und Kund*innen zählen. Im weiteren Verlauf der Projektarbeit werden quantitative Daten, wie Bodenrichtwerte und Mieten analysiert, um die Wirkungen der BIDs mit den qualitativen Aussagen aus den Expert*inneninterviews gegenüberzustellen.

? WAS IST EIN BUSINESS IMPROVEMENT DISTRICT (BID)?

Ein BID ist ein räumlich klar definierter Bereich, der sich häufig in Innenstadtlagen befindet. Bei dem Modell des BIDs schließen sich Grundeigentümer*innen und Gewerbetreibende zu einer Interessengemeinschaft zusammen, um Maßnahmen zu entwickeln, die zu einer Attraktivitätssteigerung des Gebiets und zur Verbesserung des unmittelbaren Umfelds führen. Der Maßnahmenkatalog kann dabei sehr unterschiedlich ausfallen und von Sicherheits- und Reinigungsmaßnahmen über Veranstaltungen und Marketingkonzepte bis hin zu Sachinvestitionen oder baulichen Vorhaben reichen. Ein BID wird aus privater Initiative und nur mit Zustimmung einer gesetzlich festgelegten Mehrheit der Grundeigentümer*innen für eine begrenzte Laufzeit gegründet.

🗨️ KRITIK AN BUSINESS IMPROVEMENT DISTRICTS

Kritikpunkte aus der Literatur sind, dass die ökonomische Funktion des öffentlichen Raums in den Fokus gerät und es zu einer Privatisierung kommen kann. Dadurch könnten Aneignungsmöglichkeiten beschränkt werden und der öffentliche Raum würde seine Zugänglichkeit, also seine eigentliche Funktion verlieren. Es wird folglich von einer wachsenden sozialen Ungleichheit gesprochen. Dies wird allerdings oft im nordamerikanischen Kontext erläutert, weshalb die Projektgruppe die getätigten Aussagen anhand von Untersuchungsräumen in Deutschland empirisch fundieren und dadurch auf ihre Wirklichkeit überprüfen möchte. Dabei wird besonders die Rolle der Kommune in Augenschein genommen, die in der gesichteten Literatur vermehrt im Hintergrund lag.



„Street Life vs. High Life?“ Quelle: Eigene Collage



BUSINESS IMPROVEMENT DISTRICTS WERDEN KONTROVERS DISKUTIERT

„District residents and commercial tenants may have little opportunity [...] to see that their concerns are taken into account.“ Briffault 1999

„Vielfach geht es eher um eine genauere Selektion der erwünschten von der unerwünschten Öffentlichkeit [...].“ Gusy 2009

„[...] the non-profit business district is an instrument of privilege. It allows the well-to-do to privatize and narrow public services.“ Rosenmann 1999

„Vielmehr lassen sich auch hierzulande Prozesse schleichender Kommodifizierung staatlicher Aufgaben erkennen, die mit dem Verlust demokratischer Aufsicht und Kontrolle einhergehen“ Topfer, Eick, Sambale 2007

„[...] most neighborhoods with established BID security programs have experienced double-digit reductions in crime rates [...].“ Vindevogel 2005

„Improved public lighting has been an important tool used by business leaders to reduce pedestrians' vulnerability.“ Vindevogel 2005

„Das Modell bietet erhebliche Chancen und Potenziale für die Stadtentwicklung, zum Beispiel der Prävention von negativen Entwicklungen in (noch) stabilen Bestandsquartieren [...].“ Kreutz, Krüger 2008

„The [...] BID possibly helped to raise property values along the shopping district [...].“ Charenko 2015



ZIEL, METHODIK UND WEITERES VORGEHEN

Ziel ist es, Erfolgskriterien für ein sozialverträgliches und gleichzeitig ökonomisch starkes BID zu erarbeiten. Diese Kriterien sollen nicht nur Ratschläge für BID-Beteiligte beinhalten, sondern auch bestimmte Maßnahmen, die der Konfliktlösung dienen können. Es wurden fünf Fallbeispiele als Untersuchungsraum ausgesucht, wovon sich drei in Hamburg, eins in Köln und eins in Solingen befinden. Es wurden Expert*inneninterviews geführt und quantitative Daten wie Bodenrichtwerte und Mieten erhoben, die es nun gilt auszuwerten, um die Rückschlüsse und Erkenntnisse daraus im Endbericht festzuhalten.

Abstract F07

Inklusives Wohnen / Inklusives Quartiersentwicklung

Wohnen mit geistiger Behinderung

Im Zuge der Projektarbeit im Studienjahr 2020/2021 beschäftigt sich die Projektgruppe F07 in Begleitung von Frau Dr. Anja Szypulski und Herrn Dr. Matthias Sauter mit inklusivem Wohnen. Es soll untersucht werden, wie inklusives Wohnen im Rahmen einer inklusiven Quartiersentwicklung zu gestalten ist, damit Menschen mit einer geistigen Behinderung eine gesellschaftliche und gleichberechtigte Teilhabe ermöglicht wird. Um dies herauszufinden, werden unterschiedliche Wohnformen in Hinblick auf die Kriterien der Inklusivität untersucht. Besonders der Unterschied zwischen stationären und ambulanten Wohnformen stellt für die Projektgruppe einen wichtigen Untersuchungsaspekt in Bezug auf die genannten Kriterien dar. Neben den Wohnformen sind für die Projektgruppe insbesondere die Teilhabe und die Selbstbestimmung der Menschen mit Behinderung in der Wohnform und dem Quartier entscheidende Untersuchungsaspekte. Um die von der Projektgruppe erstellten Inklusionskriterien anwenden zu können, hat die Projektgruppe vier Fallbeispiele herausgesucht, die sich anhand der Lage und ihrer Wohnform unterscheiden. Dadurch wird sowohl eine Vergleichbarkeit bei der Teilhabe mit Menschen mit geistiger Behinderung auf dem Land und in der Stadt geschaffen, als auch ein Vergleich zwischen ambulanten und stationären Wohnformen im Allgemeinen.

Laut aktuellen Angaben durch das „barrierefrei bauen“ entspricht der Bestand an barrierefreien Wohnungen nicht dem aktuellen und zukünftig weiter steigenden Bedarf. Der steigende Bedarf an barrierefreien Wohnungen ist unter anderem in dem sich wandelnden Verständnis des Wohnens für Menschen mit Behinderung begründet. In Bezug auf Menschen mit geistiger Behinderung geht es beim Begriff der Barrierefreiheit aber weniger um physische Barrieren. Vielmehr werden Dienstleistungen benötigt, die die Betroffenen bei der selbstständigen Lebensführung unterstützen sollen. So sind kommunikative und sensorische Barrieren zu behandeln.

Außerdem entsprechen die heutigen Vorstellungen zur Wohnsituation nicht mehr der Unterbringung in großen Pflege- und Behinderteneinrichtungen oder Wohnheimen. Für die notwendigen Bedürfnisse wurde 2006 die UN-BRK veröffentlicht, die geltendes Recht für Menschen mit Behinderung umfasst. Aktuelle Bestrebungen sind Wohnungen, in denen ein selbstbestimmtes Leben möglich ist und mit denen Menschen mit Behinderung in die Gemeinde eingebunden sind. Auch wenn dieser Wandel in Deutschland vergleichsweise langsam verläuft, wird die Nachfrage nach behindertengerechten Wohnungen zukünftig weiter ansteigen.

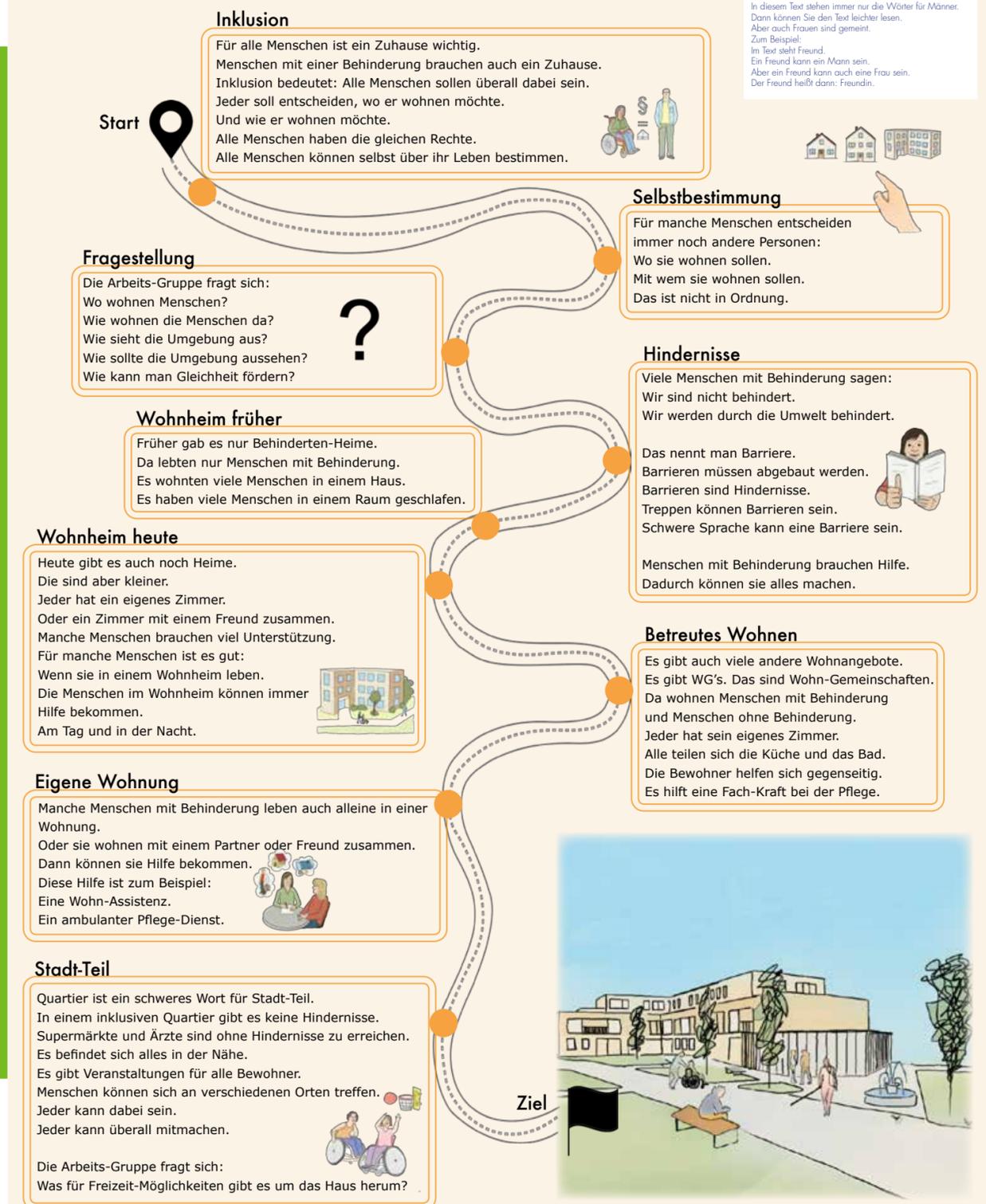
Um die Forschungsfrage zu beantworten, werden verschiedene Methoden benutzt. Zuerst werden Interviews mit Expert*innen geführt, die sich allgemein mit dem Thema des inklusiven Wohnens auskennen. In Verbindung mit Ortsbegehungen werden Expert*inneninterviews mit den Leiter*innen der Einrichtungen durchgeführt. Außerdem sind Interviews mit Angehörigen von Menschen mit geistiger Behinderung geplant.

Das methodische Vorgehen dient dazu, verschiedene Ziele zu erreichen. So gehört die Analyse von Stärken und Schwächen von unterschiedlichen Wohnformen zu den gesetzten Zielen. Darauf basierend die Aufstellung von Handlungsempfehlungen für die Förderung von sozialen Teilhabe-möglichkeiten von Menschen mit geistiger Behinderung im inklusiven Quartier sowie für die städtebauliche und alltägliche Gestaltung von inklusiven Wohnen für Menschen mit geistiger Behinderung.

F07 Inklusives Wohnen/Inklusive Quartiersentwicklung Wohnen mit geistiger Behinderung



In diesem Text stehen immer nur die Wörter für Männer. Dann können Sie den Text leichter lesen. Aber auch Frauen sind gemeint. Zum Beispiel: Im Text steht Freund. Ein Freund kann ein Mann sein. Aber ein Freund kann auch eine Frau sein. Der Freund heißt dann: Freundin.



Abstract F08

„Superblocks“ – Ein Ansatz zur Gestaltung nachhaltiger und lebenswerter Städte und Nachbarschaften?

Urbane Quartiere sehen sich in Anbetracht einer steigenden Anzahl an Autos und einem daraus resultierenden höheren Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr (MIV) mit großen Herausforderungen konfrontiert.

Durch den allgemeinen Auto- und Durchgangsverkehr werden schädliche Immissionen verursacht, die vor allem für Anwohnende negative Auswirkungen haben können. Gemeinschaftlich genutzte Flächen, innerstädtisches Grün, aber auch einfache Aufenthaltsmöglichkeiten werden durch den MIV beeinträchtigt und in ihren Nutzungsmöglichkeiten eingeschränkt. Bereits bestehende Probleme können dabei durch den Klimawandel sogar noch verschlimmert werden, was innovative Anpassungs- und Gegenmaßnahmen notwendig macht.

Die Superblocks aus Barcelona sind dabei ein Beispiel für einen möglichen Lösungsansatz, mit dem Ziel einer nachhaltig angepassten Stadtentwicklung. Grundlegend werden dabei drei mal drei Häuserblöcke zu einem großen Block zusammengefasst. Innerhalb des Superblocks wird dem nicht motorisierten Individualverkehr (NMIV) Vorrang eingeräumt, indem das Innere des Superblocks nur von Einsatzfahrzeugen, Ver- und Entsorgungsdiensten und Anwohnenden sowie Lieferwagen zu bestimmten Zeiten, mit einem Tempolimit von 10 km/h befahren werden darf. Der MIV wird insofern eingeschränkt, dass er dem NMIV untergeordnet wird und außen um den Superblock herum geleitet wird. Das Innere des Superblocks bleibt überwiegend frei vom MIV. Dies wird aufgrund eines Einbahnstraßensystems, Straßensperren, Diagonalsperren an Kreuzungen und Sackgassen ermöglicht. Durchgangsverkehr ist aufgrund der genannten Maßnahmen so gut wie ausgeschlossen.

Dem öffentlichen Raum wird dadurch die Funktion des erweiterten Wohnumfeldes zugeschrieben, da dort nun unzählige andere Nutzungsmöglichkeiten stattfinden können und der NMIV die oberste Priorität im Straßenraum erhält. Für Fußgänger*innen und Radfahrende wird der Straßenraum somit sicherer und kann zukunftsweisend umgenutzt werden.

Das Ziel der Projektarbeit ist es, eine Handlungsempfehlung für eine optimale Umsetzung von Superblocks zu erarbeiten. Diese soll zu einer nachhaltigeren und lebenswerteren Entwicklung von urbanen Quartieren beitragen.

Zur inhaltlichen Konkretisierung und um die projekteigene Zielsetzung zu erreichen, wurden zwei Hauptforschungsfragen entwickelt. Diese lauten wie folgt:

1. Inwiefern können Superblocks dazu beitragen, urbane Quartiere nachhaltiger und lebenswerter zu gestalten?
2. Was sind nötige Voraussetzungen und mögliche Hindernisse für die Realisierung von Superblocks in Deutschland?

Im Laufe des Wintersemesters erfolgte die Teilnahme an einem städtebaulichen Ideenwettbewerb. Dieser sah vor, für eine fiktive Fläche in Berlin ein möglichst innovatives und nachhaltiges Quartier zu entwickeln. Das Hauptaugenmerk der Projektgruppe lag dabei auf der Reduzierung des MIV innerhalb des Quartiers und der Durchmischung unterschiedlicher sozialer Gruppen und Generationen. Dabei wurde das Konzept der Superblocks in abgewandelter Form auf das neue Quartier angewendet.

Im Hinblick auf das methodische Vorgehen setzt die Projektgruppe auf einen Methodenmix. Dabei werden vielfältige Methoden zur Informationsgewinnung gleichzeitig, aber nicht chronologisch, angewendet. Eine Literatur- und Medienrecherche dient dabei als Grundlage und wird zudem kontinuierlich fortgeführt. Darüber hinaus sollen Gespräche mit unterschiedlichen Expert*innen den Blickwinkel und das Wissen der Gruppe erweitern.

So soll eine Handlungsempfehlung entworfen werden, die eine Hilfestellung zur Umsetzung von Superblocks in Deutschland darstellt, sich aber auch mit möglichen Hindernissen und Herausforderungen auseinandersetzt.

F08 “SUPERBLOCKS” - EIN ANSATZ ZUR GESTALTUNG NACHHALTIGER UND LEBENSWERTER STÄDTE UND NACHBARSCHAFTEN?

DAS KONZEPT DER SUPERBLOCKS

Bei dem Prinzip der Superblocks werden drei mal drei Häuserblöcke zu einem großen Block zusammengefasst, wobei die innenliegenden Straßen nur von Anwohnenden und Lieferwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h befahren werden dürfen. Der motorisierte öffentliche Verkehr wird von der Nutzung ganz oder teilweise ausgeschlossen, sodass der nichtmotorisierte Individualverkehr (NMIV) Vorrang hat.



ÜBER DAS PROJEKT

Das Projekt befasst sich mit den Herausforderungen und Chancen, die bei der Errichtung von Superblocks sowohl in der Neuplanung, als auch in Bestandsquartieren auftreten können. Hierbei sind sowohl Voraussetzungen in den Themenschwerpunkten Verkehr und Mobilität, Klimaanpassung, Grüninfrastruktur und öffentliche Räume, als auch Hindernisse im ökologischen, ökonomischen, sozialen, politischen und rechtlichen Rahmen von Bedeutung. Der Fokus liegt jedoch auf der Nachhaltigkeit sowie auf der Gestaltung urbaner Quartiere und vor allem, wie Superblocks zu einer eventuellen Verbesserung des Status Quos beitragen können. Um konkrete Erfahrungen zu Möglichkeiten der Ausgestaltung von Superblocks entwickeln zu können, nimmt die Projektgruppe an dem studentischen städtebaulichen Ideenwettbewerb Stadtbaupuzzle der HOWOGE Wohnungsbaugesellschaft mbH teil.

AUSBLICK

Als nächster Schritt ist die Untersuchung der Umsetzbarkeit von Superblocks im Bestandsgebiet in einer deutschen Stadt geplant. Es soll erarbeitet werden, ob sich das Konzept auch in bereits bestehenden Siedlungs- und Verkehrsstrukturen anwenden lässt. In Barcelona wird das System der Superblocks üblicherweise auf den Bestand angewendet. Jedoch unterscheiden sich die deutsche Bestandsbebauung sowie die Straßenführung von der in Barcelona. Ziel des Projektes ist es, eine Handlungsempfehlung für eine optimale Umsetzung von Superblocks zu entwickeln. Diese soll mögliche Voraussetzungen und Hindernisse beinhalten. Mit einer Handlungsempfehlung, die vor allem auf kommunaler Ebene in Deutschland anwendbar ist, erhofft sich das Projekt eine erhöhte Anwendbarkeit im Bestand und der Neuplanung des Systems der Superblocks.

Inwiefern können Superblocks dazu beitragen, urbane Quartiere nachhaltiger und lebenswerter zu gestalten?

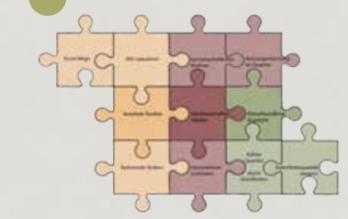
Was sind nötige Voraussetzungen und mögliche Hindernisse für die Realisierung von Superblocks in Deutschland?



ENTWURF STADTBAU-PUZZLE BERLIN



STRATEGISCHES LEITBILD



VERKEHRSKONZEPT



SKIZZE



Der Wettbewerb bezieht sich auf eine fiktive Fläche im Stadtrandgebiet von Berlin. Das Thema ist eine nachhaltige und zukunftsorientierte Stadterweiterung in städtischem Randlagen. So liegt das Hauptziel des Wettbewerbs darin, ein anschauliches und exemplarisches städtebauliches Leitbild für die zukünftige Schaffung von urbanen und nachhaltigen Stadtquartieren in den Berliner Stadtrandgebieten zu entwickeln.

IMPRESSUM:
 Seite 2021 | Projektmarkt - F08 | Betreuung: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Frank Othengrußen
 Beratung: Dipl.-Ing. Verica Schuler-Greif
 Quellen:
 HOWOGE; Umbaufach 2020; Ausbildung: Studentischer Ideenwettbewerb der HOWOGE "Stadtbaupuzzle" Berlin
 Abbildungen:
 Skizze der neuen Verkehrsplanung in einem Superblock in Barcelona: (eigene Darstellung auf Basis von OpenStreetMap)
 Die Fotostruktur Barcelonas hier bei der Einleitung in Superblocks © UNOFLASH e.U.
 Superblocks: Redesign Barcelona's Grid for Pedestrians - Anna Betül - POP UP CITY 2020

Abstract F09

Smart Cities Südwestfalen – digital, nachhaltig, authentisch

Globale Veränderungen wie der Klimawandel und seine Folgen führen auch auf lokaler Ebene zu neuen Herausforderungen im 21. Jahrhundert. Im Untersuchungsraum, der Region Südwestfalen, stellt zudem der demografische Wandel, in Form von abnehmenden Bevölkerungszahlen und eines sinkenden Fachkräfteangebots, eine weitere Herausforderung dar. Des Weiteren sind städteübergreifende Leerstände, städtebauliche Mängel, die Vernachlässigung des Umweltverbunds sowie fehlende Begrünung im innerstädtischen Bereich nur einige Ursachen der vielfältigen Problemlage.

Aus diesen Gründen bestand Anlass, neue Lösungen im Rahmen eines Modellprojekts zu entwickeln. Dafür haben sich die fünf Städte Arnsberg, Bad Berleburg, Menden, Olpe und Soest zusammengeschlossen und bündeln ihre gemeinsamen Anstrengungen im Projekt Smart Cities: 5 für Südwestfalen, dessen Abschluss im Jahr 2026 geplant ist. Ermöglicht wird dieses Modellprojekt durch Fördergelder im Rahmen des Bundesmodellvorhabens Modellprojekte Smart Cities des Bundesministeriums des Inneren, für Bau und Heimat sowie durch die Südwestfalen Agentur GmbH, die für die Koordination des Projekts zuständig ist.

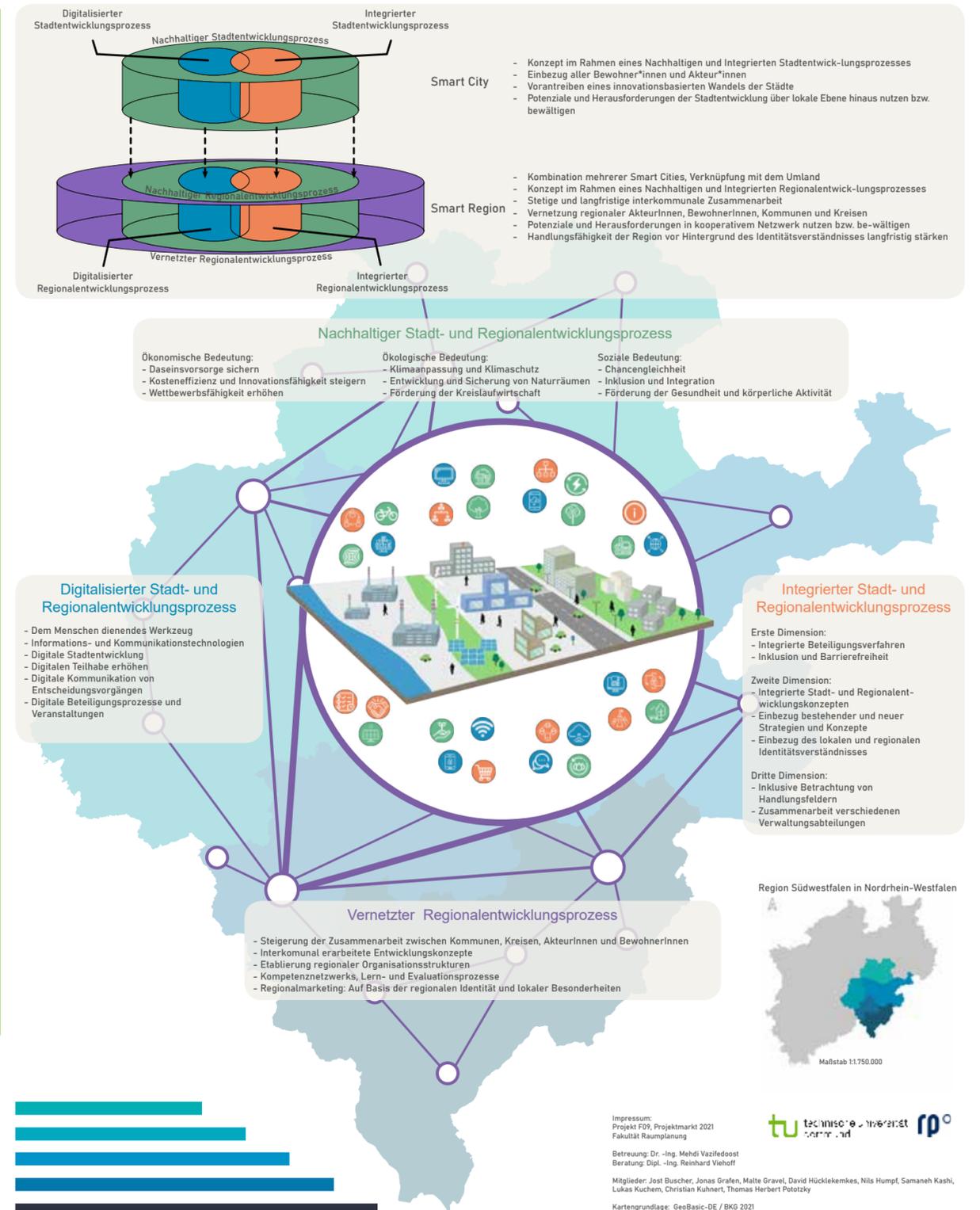
Das Fortgeschrittenen-Projekt 09 sieht seine Rolle in der unabhängigen fachlichen Zuarbeit und entwickelte im Wintersemester 2020/2021 zunächst eine eigene Zielsetzung zur Beantwortung der aufgestellten Forschungsfrage:

Wie smart sind die 5 für Südwestfalen schon heute und wie können sie morgen smarter werden?

Als Ausgangspunkt der Projektarbeit bestand zuerst die Notwendigkeit, auf der Grundlage einschlägiger Literatur ein eigenes Verständnis der Smart City in Form einer Definition zu entwickeln. Die Projektgruppe erweiterte diesen Aspekt frühzeitig auf räumlicher Ebene und befasste sich außerdem mit der Definition einer Smart Region. Darauf aufbauend erfolgte eine umfassende SWOT-Analyse der fünf Untersuchungsstädte und der Region Südwestfalen, um im Ergebnis eine Bewertung dieser in Bezug auf die Smart City bzw. Smart Region vornehmen zu können. Im Sommersemester 2021 entstehen zum einen konkrete Handlungsempfehlungen für die 5 für Südwestfalen und die Region Südwestfalen, um aufzuzeigen, wie Potenziale vor Ort besser genutzt oder Probleme vor Ort behoben werden können. Zum anderen wird der Versuch unternommen, allgemeingültige Handlungsempfehlungen zur Etablierung einer Smart City bzw. einer Smart Region zu erarbeiten. Die Projektgruppe setzt dabei auf eine kontinuierliche Zusammenarbeit mit der Südwestfalen Agentur GmbH und anderen regionalen oder lokalen AkteurlInnen. Die Ergebnisse sollen als Grundlage bzw. als Bestandteil weiterer Forschungen und Projekte verwendet werden.

F 09 Smart Cities Südwestfalen – digital, nachhaltig, authentisch

Wie smart sind die 5 für Südwestfalen – Arnsberg, Bad Berleburg, Menden, Olpe und Soest – schon heute und wie können sie morgen smarter werden?



Abstract F10

Segregation durch Alltagsmobilität

Menschen haben unterschiedliche Wege und Wegeketten, die Sie zurücklegen und genauso unterschiedliche Orte, die Sie aufsuchen. Jede Person hat einen individuellen Aktionsraum, der sich von denen anderer unterscheidet: Doch worin liegen die Unterschiede der individuellen Aktionsräume und inwiefern unterscheiden sich die einzelnen Individuen? Spiegeln sich diese Unterschiede in der Segregation wider? Diese Fragen, das Interesse an dem individuellen Mobilitätsverhalten und der geringe Forschungsstand zum Thema mobile Segregation sind der Forschungsanlass für das Projekt F10.

Das Forschungsprojekt setzt sich aus den Themenschwerpunkten Gender, Lebensstil, Aktionsraum und Segregation zusammen. Das Ziel dieses Forschungsprojektes ist es zu beantworten, ob die Gesellschaft durch verschiedene Lebensstile und Gender und den damit verbundenen unterschiedlichen Aktionsräumen, Segregationstendenzen aufweist. Sowohl Lebensstile und die damit einhergehenden unterschiedlichen Werthaltungen, Interessen und Präferenzen, als auch die mit Gender verbundenen geschlechtsspezifischen Restriktionen, haben Einfluss auf die zurückgelegten Wege, die aufgesuchten Orte und somit auf den Aktionsraum der einzelnen Person. Die Restriktionen werden durch Ungleichheiten und Barrieren im öffentlichen Raum verstärkt.

Aktionsräume umfassen Aufenthaltsorte, die sich zeitlich und räumlich differenzieren. Das bedeutet, die Aktionsräume setzen sich aus unterschiedlichen Aufenthaltsorten zusammen, die zu unterschiedlichen Zeiten aufgesucht werden. In Ihnen interagieren gesellschaftliche Gruppen entsprechend ihrer Bedürfnisse und Wahrnehmungen.

Da Gender- und Lebensstilgruppen Aktionsräume haben, die sich sowohl in ihrer Intensität als auch ihrer Diversität unterscheiden können, besteht die Möglichkeit, dass sie sich in ihrem Alltag nicht begegnen und segregiert voneinander sind. Segregation beschreibt hierbei die räumliche Konzentration und Trennung von unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen im Raum, welche durch verschiedene soziale und räumliche Ungleichheiten entsteht. Dieses Forschungsprojekt beschäftigt sich nicht mit dem Ansatz der bisher häufig in der Forschung genutzten residentiellen Segregationsforschung, sondern hat den Begriff der mobilen Segregation eingeführt. Die mobile Segregation betrachtet ungleiche Aktionsräume und deren Verteilung. Im Fokus unseres Projekts stehen dabei die lebensstil- und geschlechtsspezifischen Ungleichheiten. Dabei werden die verschiedenen Lebensstilgruppen in einen zeitlichen Kontext gesetzt.

Aus den bisher gewonnenen Erkenntnissen haben sich folgende Forschungsfragen ergeben:

Welche Unterschiede bestehen zwischen den Aktionsräumen von Gruppen verschiedener Lebensstile und Gender? Welchen Einfluss haben diese Aktionsräume auf die Segregation?

Um die Forschungsfragen zu beantworten, wird ein Mixed-Methods-Ansatz genutzt, welcher sowohl qualitative und quantitative Forschungsmethoden umfasst. Die quantitative Phase brachte durch eine standardisierte Online-Befragung Daten für eine Clusteranalyse hervor, die zur Bildung der Lebensstilgruppen verwendet werden. Ebenfalls werden mit Hilfe der Daten die Aktionsräume im Hinblick auf Lebensstil und Gender analysiert. In der qualitativen Phase werden die subjektiven Beweggründe für das räumliche Verhalten der Befragten mit Hilfe einer Sketch Map im Rahmen eines qualitativen Interviews erforscht.

F10 - Segregation durch Alltagsmobilität

Forschungsanlass und Forschungsfrage

Der Forschungsanlass für das F-Projekt 10 ist die Beobachtung, dass die fachliche Diskussion um Segregation von einer stark residentiellen Perspektive geprägt ist. Obwohl die meisten Menschen ihre Wohnungen im Laufe eines Tages verlassen, wird ihre (In-)Mobilität in diesen Modellen nicht hinreichend abgebildet. Um den Zusammenhang von räumlicher Bewegung und Segregation anhand von Lebensstilen und geschlechtlicher Konstruktion zu untersuchen, stellt sich das Projekt die folgenden Forschungsfragen:

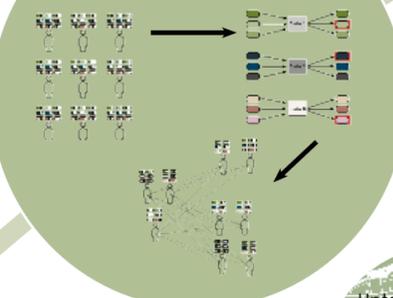
Welche Unterschiede bestehen zwischen den Aktionsräumen von Gruppen verschiedener Lebensstile und Gender?
Welchen Einfluss haben diese Aktionsräume auf die Segregation?

Lebensstil und Gender

Anhand der Kategorien Lebensstil und Gender werden die Aktionsräume und Segregation untersucht. Lebensstile sind dabei der Gesamtzusammenhang des Verhaltens, das eine Person regelmäßig praktiziert. Sie zeichnen sich insbesondere durch eine individuelle Wahlfreiheit und Freiwilligkeit unabhängig von strukturellen Bedingungen wie Bildungsstand, Alter etc. aus. Das Konzept gewinnt im Angesicht zunehmender gesellschaftlicher Entwicklungen und Trends wie des steigenden Einkommens, Bildungsexpansion, Pluralisierung und Individualisierung bei Erhöhung der sozialen Sicherung an Bedeutung.

Im Rahmen des Projekts soll zudem der Aspekt Gender beleuchtet werden. Dabei erfolgt eine Trennung in Geschlechtsidentität und Rollenbilder, die einen differenzierteren Rückschluss über die Beweggründe und Wirkweisen von geschlechtsbezogener Segregation liefern sollen.

Clusteranalyse



Arbeitsschritte

- Konzeptionierung und Operationalisierung
- Befragung
- Clusteranalyse
- Aktionsraumanalyse
- qualitative Interviews

Befragung

Mit der Online-Befragung haben wir quantitative Daten über die Anwohnerinnen unseres Untersuchungsraums gesammelt. Dabei wurde ihr Lebensstil anhand verschiedener Items (bspw. Medienkonsum) abgefragt, ihr Verständnis von Rollenbildern, sowie soziostrukturelle Daten wie das Alter oder der Beruf.

Clusteranalyse

Im Rahmen der Clusteranalyse sollen Ähnlichkeiten zwischen den Befragten herausgefiltert und zu möglichst homogenen Gruppen (Cluster) zusammengefasst werden. Die daraus entstehenden Gruppen sollen zueinander eine weitestgehend große Heterogenität aufweisen.

Aktionsraumanalyse

Mit Hilfe der Aktionsraumanalyse wollen wir die Daten, die wir in der Befragung erhoben haben, geographisch verorten. Anschließend werden diese kartographisch in Form einer Heat Map dargestellt.

Qualitative Interviews

Im Anschluss an den quantitativen Teil der Erhebung soll die Forschung um qualitative Leitfadeninterviews ergänzt werden. Das Ziel ist es, weitere Informationen über subjektive Beweggründe und Eindrücke einzelner Befragter zu erhalten.

Mobile Segregation

Als Verknüpfung von Mobilität und Segregation hat die Projektgruppe den Begriff der mobilen Segregation entwickelt. Die mobile Segregation betrachtet die gruppenspezifisch ungleichen Aktionsräume und deren Verteilung im Raum. Dabei werden die die Aktionsräume der verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen in einen zeitlichen Kontext gesetzt. Der Wohnstandort ist zwar Teil des Aktionsraumes, aber nicht die zentrale Einflussgröße.

Aktionsraumanalyse



Impressum

F-Projekt 10
 Seite 2021
 Fakultät Raumplanung
 Betreuung: David Hölzel
 Beratung: Lisa Garde
 Technische Universität Dortmund
 Kartengrundlage: openstreetmap.org
 Abbildungen: eigene Darstellung

Abstract F11

Wohnen im Wandel:

Digitalisierung und neue Stadtquartiere

Briefe werden zu E-Mails, Uhren zu Smartwatches und das Smartphone wird zu unserem stetigen Begleiter im Alltag. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung vieler Bereiche des Alltags möchte das F-Projekt 11 die damit einhergehenden Veränderungen auf Wohnungs- und Quartierebene untersuchen. Im Anschluss daran sollen die Forschungsergebnisse auf Smart Rhino übertragen werden, ein smartes Stadtquartier in Dortmund, welches sich gerade in Planung befindet.

Auf der Ebene der Wohnung gewinnen Smart-Home-Technologien an Bedeutung: durch Apps oder Sprachbefehle kann die Temperatur der Wohnung reguliert, die Rollläden hochgefahren oder das Licht individuell angepasst werden. Dabei ist allerdings zu beachten, dass diese Systeme nur das Leben derjenigen Bewohner*innen vereinfachen, die über die entsprechenden digitalen Kompetenzen verfügen. Es entsteht außerdem ein verändertes Verständnis von Wohnen, welches sich in neuen Wohnkonzepten, beispielsweise dem Micro-Living, widerspiegelt und somit auch die physische Struktur eines Quartiers beeinflussen kann. Wohnung sowie Quartier müssen den individuellen Präferenzen der Bewohner*innen gerecht werden. Durch die Möglichkeit verschiedene Wohnfunktionen in das Quartier auszulagern, entstehen zum Beispiel Sharing-Modelle oder Co-Working Spaces. Da das Leitbild der Smart City bereits seit einiger Zeit im internationalen Planungskontext Anklang findet, sehen vor allem große Unternehmen wie Cisco, Siemens oder Google in der Entwicklung von smarten Technologien großes Marktpotential. Algorithmen sind bei der Entwicklung dieser Technologien maßgeblich, mit dem Anspruch das Leben der Bewohner*innen zu vereinfachen und möglichst effizient zu gestalten, sowohl auf Wohnungs- als auch auf Quartierebene. Durch diesen Anspruch ist es zu erwarten, dass die Digitalisierung verschiedener Bereiche in Zukunft weiter zunehmen wird. Somit ist es wichtig, diese Entwicklung bereits heute in der Planung mitzudenken.

Ausgehend von dieser Entwicklung formuliert die Projektgruppe folgende Forschungsfragen:

1. Wie verändert sich das Wohnen durch den digitalen Wandel?
2. Wie reagieren Quartiere auf diesen Wandel?
3. Wie kann Smart Rhino mit diesem Wandel umgehen?

Im Wesentlichen soll herausgefunden werden, wie die Entwicklung des Wohnens unter dem Einfluss verschiedener Trends – insbesondere aber des Megatrends der Digitalisierung – aussehen kann. Als Beispiel für die Auswirkungen der Digitalisierung auf das nähere Wohnumfeld sollen verschiedene Projekte aus der Planungsphase, Betriebsphase und Umsetzungsphase herangezogen werden. Die Projektgruppe hat sich als zusätzliches Ziel die Übertragung der Erkenntnisse der Forschungsarbeit auf das Dortmunder Projekt Smart Rhino gesetzt.

F11 - WOHNEN IM WANDEL: DIGITALISIERUNG UND NEUE STADTQUARTIERE

Anlass der Forschung

Briefe werden zu E-Mails, Uhren zu Smartwatches und das Smartphone wird zu unserem stetigen Begleiter im Alltag. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung möchte das F-Projekt 11 die damit einhergehenden Veränderungen auf Wohnungs- und Quartierebene untersuchen. Im Anschluss daran sollen die Forschungsergebnisse auf das Projekt Smart Rhino in Dortmund übertragen werden.

In den letzten Jahren entsteht ein verändertes Verständnis von Wohnen, welches sich in neuen Wohnkonzepten zeigt und somit auch die physische Struktur eines Quartiers beeinflussen wird. Wohnung sowie Quartiere müssen den individuellen Präferenzen der Bewohner*innen gerecht(er) werden. Durch die Möglichkeit verschiedene Wohnfunktionen in das Quartier auszulagern, entstehen beispielsweise Sharing-Modelle oder Co-Working Spaces. Die Smart City bietet dabei ein globales, hypothetisches Leitbild für die Zukunft. Vor allem große Unternehmen wie Cisco, Siemens oder Google sehen in der Entwicklung von smarten Technologien großes Marktpotential. Diese Entwicklungen gilt es bereits heute mitzudenken.

Forschungsansatz

Um herauszufinden, wie sich das Wohnen und die Wohnung durch den digitalen Wandel verändert und verändern wird, hat die Projektgruppe ausgehend vom Idealtypus des modernen Wohnens Trends und Veränderungsprozesse, die auf das Wohnen einwirken, betrachtet. Aus den Trends und den wissenschaftlich erkennbaren Auswirkungen dieser leitet die Gruppe die in der Lage zu sehenden Thesen ab, die beschreiben, wie das Wohnen sich verändern wird und in Zukunft aussehen könnte. Da dieser digitale Wandel des Wohnens nicht an der einzelnen Wohnungstür Halt macht, erforscht die Projektgruppe im weiteren Forschungsverlauf, wie Quartiere auf diesen Wandel reagieren.

Ziel des Projektes

Ziel der Projektgruppe ist es, ein Bild des Wohnens der Zukunft zu skizzieren. Im Wesentlichen möchte die Projektgruppe herausfinden, wie die Entwicklung des Wohnens in Zukunft unter dem Einfluss verschiedener Trends – insbesondere des Megatrends der Digitalisierung – aussehen kann. Als Beispiel für die Auswirkungen der Digitalisierung auf das nähere Wohnumfeld soll das Dortmunder Stadtentwicklungskonzept Smart Rhino im Laufe der Projektarbeit als Projektionsfläche der gesammelten Erkenntnisse herangezogen werden.



2. Wie reagieren Quartiere auf diesen Wandel?

Anhand von 13 Projekten sowohl in Deutschland als auch global will die Projektgruppe ermitteln, welche Ansätze Quartiere verfolgen, um auf den digitalen Wandel zu reagieren. Dabei steht das smarte Zusammenspiel in den dargestellten Bereichen Technik, Wohnen, öffentlichem Raum, Arbeit und Verkehr dieser Quartiere im Fokus.

Die Reaktionen der verschiedenen Projekte auf den digitalen Wandel werden diskutiert und geeignete Ansätze werden in einem Ideenpool gesammelt. Aus diesem Ideenpool können dann Lösungen auf andere zukünftige Projekte wie zum Beispiel Smart Rhino übertragen werden.

3. Wie kann Smart Rhino mit diesem Wandel umgehen?

Die Stadt Dortmund befindet sich derzeit in der Planung eines smarten Stadtquartiers – genannt Smart Rhino – und hat dafür die ehemalige HSP-Fläche im nordwestlichen Teil der Innenstadt ausgewählt. Ziel der Beteiligten ist es, ein nachhaltiges und zukunftsorientiertes Stadtquartier auf der circa 52 Hektar großen Industriebrache zu entwickeln. Die Übertragung der Erkenntnisse der Forschungsarbeit auf das Projekt Smart Rhino der Stadt Dortmund ist von der Projektgruppe als ein Ziel formuliert worden.

Erkenntnisse der Forschung sollen auf Smart Rhino übertragen werden und damit verschiedene Umsetzungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Die Gruppe will damit Probleme und Potenziale von Smart Rhino erkennen, mögliche Lösungen erarbeiten und überprüfen, ob die ermittelten städtebaulichen Reaktionen auf den Wandel des Wohnens in Dortmund praktikabel anwendbar und ausführbar sind.

Impressum
Betreuung: Univ.-Prof. Dr. Susanne Franke, Dipl.-Ing. Ulla Greive
Darstellungen und Inhalte: F11-Projektgruppe

Abstract F12

Resour_city Effizienter Einsatz und Einsparung der Ressourcen Fläche und Gebäude

Wusstet Ihr, dass das Bauwesen zu den ressourcenintensivsten Wirtschaftszweigen in Deutschland gehört? Im Zuge der Urbanisierung werden in Deutschland jährlich 517 Millionen Tonnen mineralischer Rohstoffe verbaut und täglich rund 56 Hektar neue Siedlungs- und Verkehrsflächen ausgewiesen.

Immer noch liegt der Anteil des Einsatzes von Primärrohstoffen (Kies, Ziegel, Beton) bei ca. 93 % im Hochbau, ein Einsatz von Sekundärrohstoffen (Recyclingrohstoffe) ist jedoch noch nicht flächendeckend etabliert. Durch Gebäudeabriss werden jährlich rund 200 Mio. Tonnen Bauabfälle produziert, welche jedoch zum Großteil nicht in den Stoffkreislauf zurückgeführt werden. (vgl. VDI Zentrum Ressourceneffizienz (o.j))

Die Etablierung eines nachhaltigen Umgangs mit unseren Ressourcen bedarf einem grundlegenden Umdenken: die Umwandlung von Abfällen in Sekundärrohstoffe und somit weiteren Ressourcen ist Voraussetzung für die Steigerung der Effizienz. Momentan gibt es aus wirtschaftlicher Sicht zu wenig kurzfristige Vorteile für die Verwendung von Sekundärrohstoffen im Bausektor. Eine Entwicklung wie diese bedarf einem grundlegenden Mentalitätswechsel, sowie einem funktionierenden Markt für Sekundärrohstoffe.

In diesem Zusammenhang diskutieren wir als Projektgruppe den Ansatz der "Circular Economy". Dieser definiert sich als ein Design ganzer Produktionssysteme in Form von geschlossenen Kreisläufen und die damit einhergehende Minimierung von Abfällen, Emissionen und Material- und Energieverlusten.

Städte als Zentrum des urbanen Wachstums sind gekennzeichnet durch ansteigenden Flächenverbrauch, Versiegelung und den damit einhergehenden Einsatz von Ressourcen. Somit sind wachsende Städte und Agglomerationsräume die weltweit größten Ressourcenverbraucher und tragen auf diese Weise großes Potential zur Erhöhung der Ressourceneffizienz. Der Kern der Debatte liegt für uns als Projektgruppe demnach direkt in den Städten und den Kommunen und der daraus resultierenden Frage: "Wie kann die ressourceneffiziente Stadt von morgen aussehen?"

Es gilt die Rolle der Kommunen als öffentliche Hand und ihren Beitrag zur Ressourceneffizienz herauszuarbeiten, sowie kommunale Akteur*innen des Wertschöpfungskreislaufes im Sinne einer "Circular Economy" zu identifizieren. Verschiedene Maßnahmen, welche einen Beitrag zur Ressourceneffizienz auf der kommunalen Ebene leisten können, wurden herausgearbeitet und in einem Katalog festgehalten. Diesen haben wir untergliedert in informativ, regulative, ökonomische und strukturierende Maßnahmen. Dieser soll als Grundlage für den schonenden und effizienten Umgang mit den Ressourcen Fläche und Gebäuden beitragen. Ausführliche Literatur- und Dokumentenanalysen, sowie Expert*inneninterviews mit Kommunen, Vertreter*innen von Bundesfördermaßnahmen, Recyclingunternehmen und einem Ingenieurbüro wurden durchgeführt, um Erkenntnisse zu überprüfen, zu evaluieren und zu diskutieren.

Ziel der Forschungsarbeit ist die konkrete Rolle von Kommunen im Kontext der Ressourceneffizienz herauszuarbeiten und die daraus gewonnenen Erkenntnisse in die Entwicklung einer Handlungsstrategie einfließen zu lassen. Diese beinhaltet zum einen wissenschaftliche Erkenntnisse zu Hemmnissen und Anreizen der Verwendung von Sekundärrohstoffen, politischen Rahmenbedingungen sowie Akteur*innen und ihre Vernetzungen im Bauwesen. Zum anderen wird eine Handlungsanleitung für Kommunen formuliert, die durch konkrete Maßnahmen und Methoden zur praktischen Förderung der Ressourceneffizienz beiträgt. Diese sollen bei der Etablierung einer ressourceneffizienten Bauwirtschaft hilfreich sein, unabhängig von Größe, Lage und Ausstattung der jeweiligen Kommune.

Quelle:
VDI Zentrum Ressourceneffizienz (o.j): Ressourceneffizienz im Bauwesen, zugegriffen am 15.04.21, abgerufen von: <https://www.ressource-deutschland.de/themen/bauwesen/#:~:text=Das%20Bauwesen%20geh%C3%B6rt%20zu%20den,Millionen%20Tonnen%20mineralischer%20Rohstoffe%20verbaut.&text=An%20Bau%2D%20und%20Abbruchabf%C3%A4llen%20verflie%C3%9Fen,Prozent%20des%20deutschen%20Abfallaufkommens%20entspricht.>



Anlass der Projektarbeit

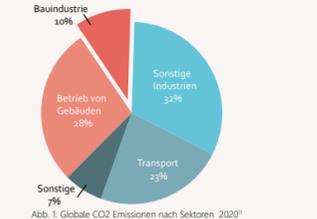


Abb. 1: Globale CO2 Emissionen nach Sektoren 2020*



Abb. 2: Abfallaufkommen in Deutschland 2019**

Der Bausektor ist in Deutschland für 90 % des Ressourcenabbaus verantwortlich. Zusätzlich sind allein die Abbau- und Herstellungsverfahren von Primärrohstoffen und Baustoffen so energieintensiv, dass sie 10% der weltweiten CO₂ – Emissionen generieren.¹

Auch Deutschlands Siedlungs- und Bautätigkeit generiert einen wesentlichen Teil unseres CO₂-Fußabdruckes und stellen damit einen wesentlichen Einflussfaktor zur Erreichung der klimapolitischen Ziele der Bundesregierung dar. Im Zuge der Urbanisierung steigen Wohnraumnachfrage und Flächeninanspruchnahme weiter an.²

Gleichzeitig entstehen im Jahr 2018, mit 228 Millionen Tonnen, 55% des Brutto-Abfallaufkommens auf Baustellen.³ Die offiziellen Verwertungsquoten dieses Bauschutts von zwischen 80 und 90 % führen in die Irre. Großteils werden rückgebaute Materialien aus dem Hochbau im Tiefbau als Straßenuntergrund oder Tragschicht unter Gebäuden eingesetzt. Die Qualität und Funktionalität des Ausgangsstoffes verschlechtern sich bei der erneuten Verwendung. Es findet ein überwiegend irreversibles Downcycling statt.⁴

Dabei bietet der Lebenszyklus von Gebäuden verschiedenste Ansätze und Potenziale für eine konsequente Umsetzung der Ressourcen- und Flächeneffizienz im Bausektor. Es existieren Strategien und Maßnahmen sowohl in der Theorie, als auch in politischen Programmen.

Aber bei wem liegt die Verantwortung zu handeln und welche Hindernisse bestehen, dass sich für dieses aussichtsreiche Handlungsfeld flächendeckend noch keine nachhaltigen Strategien und Maßnahmen etabliert haben?

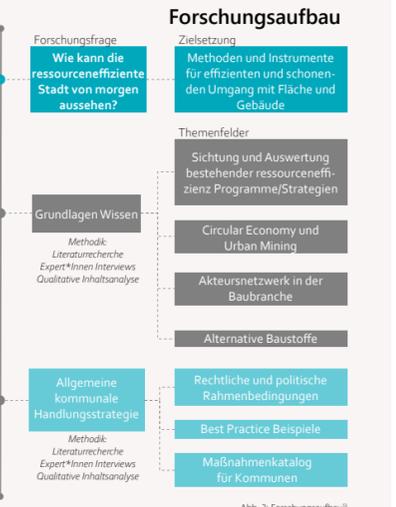


Abb. 3: Forschungsaufbau*

Zirkuläre Wirtschaft

Beschreibt ein Wirtschaftssystem, in welchem die gesamte (zirkuläre) Wertschöpfungskette eines Produkts abgedeckt ist – von der Konzeption über Planung, Produktion und Nutzung, Sammlung sowie Demontage und Recycling bis hin zur echten Substitution von Primärrohstoffen. Kernpunkt ist die erhaltende Nutzung der Ressourcen in der gesamten Wertschöpfungskette.⁵

Zu differenzieren ist das Konzept von dem deutschsprachigen Begriff 'Kreislaufwirtschaft', da dieser insbesondere durch das Kreislaufwirtschaftsgesetz geprägt ist.

Zirkuläre Bauwirtschaft



Abb. 4: Zirkuläre Bauwirtschaft*

Die zentralen Bestandteile einer zirkulären Wirtschaft stellen dabei vor allem zwei Aspekte dar:

- **Ressourceneffizienz** - die klassische Definition von Effizienz: maximalen Output aus einer Input Einheit. Im übertragenen Sinne wird damit die maximale Nutzung einer eingesetzten Einheit entlang ihres Lebenszyklus definiert.
- **Ressourcenschonung** - der möglichst schonende und gleichzeitig sparsamen Umgang mit (natürlichen) Ressourcen.

„Wenn die öffentliche Hand vorgeht, hat es einen deutlichen Impuls in Richtung Innovation.“
Regine Günther⁶

Umsetzung in der Praxis

Eine zirkuläre Wirtschaft, die die Ressourcen möglichst schonend und effizient einsetzt und letztlich zur Schließung von Kreisläufen beiträgt, erfordert die Beteiligung aller Akteur*innen entlang der Wertschöpfungskette. Von der vorausschauenden und digitalisierten Planung, dem Einsatz nachwachsender und recycelbarer Materialien bis zum Wiedereinsatz aufbereiteter Sekundärrohstoffe, besteht eine Bandbreite an Möglichkeiten.

In diesem Zusammenhang sind Instrumente und Maßnahmen zur Steigerung der Ressourceneffizienz vorhanden. Jedoch besteht eine Reihe von Hemmnissen, unter anderem:

- Rechtliche Fragestellungen hinsichtlich der Nutzung von Sekundärrohstoffen und Hürden beim Einsatz von alternativen Baustoffen
- Vorurteile gegenüber Sekundärrohstoffen und mangelnde Bereitschaft zur Nutzung alternativer Baustoffe

Das deutsche Ressourceneffizienzprogramm (ProgRes III) sieht Maßnahmen entlang der Wertschöpfungskette vor. Mitunter die Förderung von Recycling-Baustoffen bei öffentlichen Bauvorhaben, um nur eine Maßnahme zu nennen. Jedoch lässt sich dies in der Praxis bisher nur vereinzelt beobachten.

Eines ist klar: Das Zusammenspiel aus Bau- und Baustoffindustrie, Normung und Gesetzgebung, Behörden und Verordnungen sowie Wohn- und Arbeitswelten bedarf einer Neuausrichtung, bei der Kommunen als Initiatoren eine leitende Rolle für eine ressourceneffiziente Entwicklung einnehmen müssen.

Zürich⁶

- Ressourcenstrategie „Bauwerk Stadt Zürich“ 2009
- Gesamtstädtisches Konzept für eine effiziente Nutzung und Bewirtschaftung der Bauwerke
- Fokus: langfristig orientierte Ressourcenbewirtschaftung der mineralischen Baustoffflüsse und -lager in Gebäuden und der Infrastruktur
- Entwicklung eines Ressourcenhaushaltsmodell zur Erfassung und Analyse des Ausgangszustands und der Abschätzung des Materiallagers
- Ressourcenstrategie für den Hoch- und Tiefbau mit Maßnahmen für die Stadt und weitere Akteur*innen

Holzbau-Atlas Berlin⁸

- Digitale Plattform für innovative Holzbauprojekte in der Metropolregion Berlin-Brandenburg
- Förderung der Ressource Holz als Potential für ökologisch und nachhaltiges Bauen als Schwerpunkt
- Entwicklung eines Zertifizierungssystems zur nachhaltigen Gestaltung des Holzbaubes
- Plattform für Austausch, Informationen und Weiterbildung
- Parallel dazu: verbindliche Änderung der Rahmengengebenheiten für eine Umweltverträgliche Beschaffung

Hanau⁷

- Pilotprojekt „Innenstattaußen“ der Stadt Hanau
- Innerstädtische Potenzialflächenerfassung für einen effizienten Umgang mit der Ressource Fläche
- Kern des Projektes bildet die erstmalige Softwareentwicklung zur Erstellung einer Flächendatenbank
- Erfassung der Flächen als zukünftige „Potenzialflächen“ in der Datenbank und somit Einführung in den Immobilienmarkt
- Anwendung der Datenbank in mehr als 250 Kommunen in Deutschland

Bauteilbörsen⁹

- Marktplatz für gebrauchte Bauteile als neues Dienstleistungskonzept
- Förderung der Weitervermittlung von Bauteilen als Beitrag zur Abfallreduzierung und zum Ressourcenschutz
- Beratung und Gestaltung durch den Dachverband „bauteil-netz Deutschland“
- Ziel ist die flächendeckende Vernetzung für die Vermarktung von Hauptsegmenten des Bausektors