

Studienprojekte der Fakultät Raumplanung

Einleitung

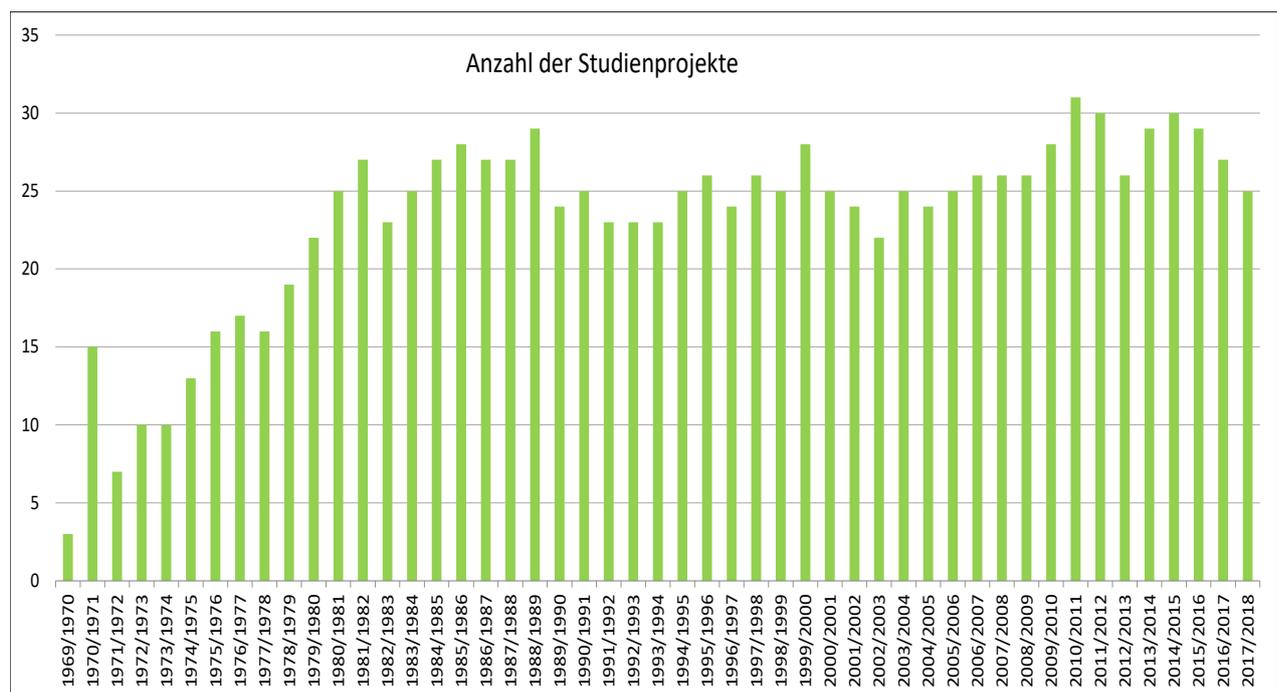
Die Fakultät Raumplanung kann auf mittlerweile 50 Jahre Erfahrung im Projektstudium und der gruppenbasierten Projektarbeit zurückblicken. Studienprojekte sind seit der ersten Stunde ein elementarer Bestandteil des Studiums – ab 1969 im Diplomstudiengang, ab 2007 im Bachelor- und Masterstudiengang Raumplanung. Ein Wechsel von Projekten und städtebaulichen Entwürfen hat sich dabei als Markenzeichen der Dortmunder Raumplanungsausbildung etabliert und für Absolventinnen und Absolventen vielfältige Arbeitsbereiche erschlossen. Die Kombination aus anwendungsbezogenem, wissenschaftlichen Arbeiten in Kleingruppen mit den eher klassischen Lehrformen wie Vorlesungen, Seminaren und Übungen stellt eine einzigartige Chance dar, während des gesamten Studiums die vermittelten Inhalte selbst anzuwenden, aber auch sie mit anderen Studierenden und Lehrenden zu diskutieren und zu hinterfragen.

In Studienprojekten lernen die Studierenden raumplanungsbezogene Problemstellungen in kooperativer Weise (in Gruppen von durchschnittlich 12-14 Studierenden) und mit wissenschaftlichen Mitteln unter Anleitung der Projektbetreuung innerhalb eines vorgegebenen Zeitrahmens zu bearbeiten und

dabei planerisch-konzeptionelle Lösungen aufzuzeigen. In dieser Form sind die Lehr- und Lernziele auch in Prüfungsordnung bzw. Modulhandbuch fixiert worden. Jede und jeder der mehr als 4.500 Absolventinnen und Absolventen der letzten Jahrzehnte hat ein AnfängerInnenprojekt (A-Projekt) im 1. Studienjahr sowie ein Fortgeschrittenenprojekt (F-Projekt) im 3. Studienjahr belegt. Seit 2007 hinzugekommen sind ein einsemestriges Masterprojekt (M-Projekt) bzw. alternativ ein Masterentwurf (M-Entwurf) im Masterstudiengang Raumplanung.

Zwischen den Studienjahren 1969/70 und 2016/17 wurden insgesamt 1055 AnfängerInnen- und Fortgeschrittenenprojekte an der Fakultät Raumplanung angeboten, wobei sich deren Zahl seit Mitte der 1980er-Jahre konstant im Bereich zwischen jährlich 22 und 30 bewegt (siehe Abb. 1). Auch 2016/17 wurden wieder mehr als 30 Studienprojekte von Lehrenden und Lehrbeauftragten betreut und beraten. Immerhin ca. 20 % aller Absolventinnen und Absolventen gaben in der Befragung von 2011 an, dass städtebauliche Entwürfe bzw. Studienprojekte sehr wichtige oder wichtige Qualifikationen waren (vgl. Leschinski-Stechow, Seitz, 2015: 70ff). Wenngleich hier andere Aspekte wie

Abb. 1: Anzahl der Studienprojekte 1969/70-2017/18



Quelle: eigene Auswertung der Projektdatenbank

der Studienschwerpunkt oder studentische Hilfskrafttätigkeiten als gewichtiger eingestuft werden, zeigen doch viele der offenen Antworten und Anmerkungen, dass elementare Qualifikationen ihren Ausgangspunkt im Projektstudium oder den städtebaulichen Entwürfen finden. Das wird unterstützt durch die Diskussionen zwischen Studierenden und Absolventinnen und Absolventen im Rahmen des mit drei bis vier Terminen je Semester regelmäßig stattfindenden Berufsforums (vgl. auch Greiwe/Leschinski-Stechow 2014).

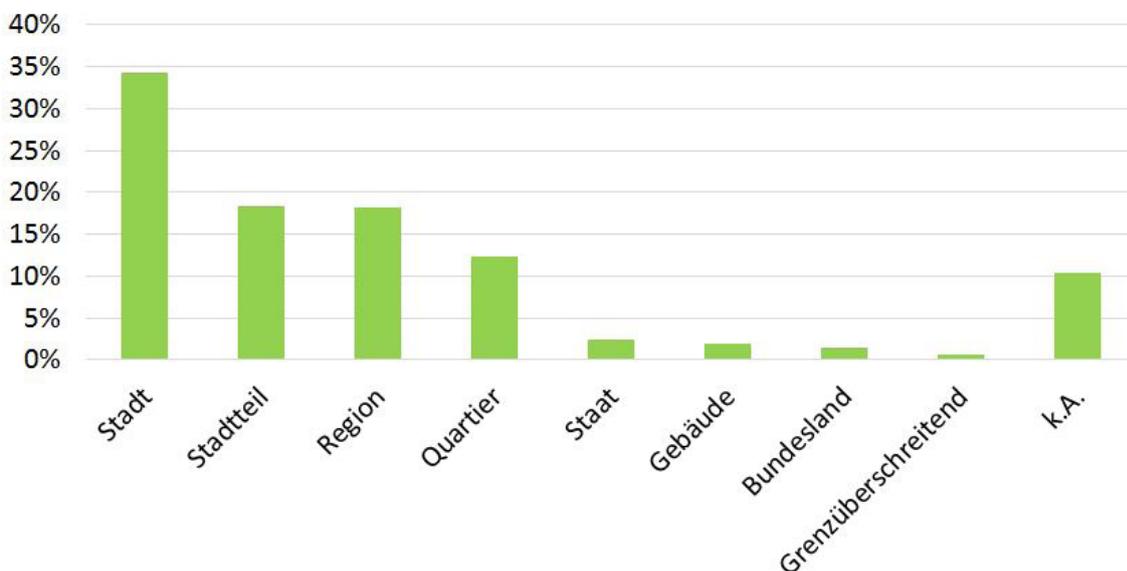
Die Arbeit in gemischten interdisziplinären Teams, das Präsentieren und Verteidigen von Ergebnissen sowie die selbstorganisierte und eigenverantwortliche Arbeit sind Bestandteile des beruflichen Alltags der meisten Alumni. Hierfür können alle auf die Erfahrungen ihres Studiums zurückgreifen und die hier erlernten Bausteine neu zusammenstellen oder sind mit den hier erlebten Gruppensituationen besser auf Arbeitsgruppen und Verhandlungsprozesse in der Praxis vorbereitet, um immer wieder neue Ideen entwerfen, diskutieren und verteidigen zu können. Gleichzeitig bewegen sich die Studienprojekte auf einem teilweise schmalen Grat und erfordern viel Sensibilität und Geschick der Lehrenden, um die Balance zwischen der Vermittlung von Soft Skills und Arbeitstechniken wie auch dem strukturierten wissenschaftlichen Arbeiten und inhaltlichen Bausteinen zu wahren und immer wieder neu herzustellen.

Rückblick auf Projektthemen von 1969/70 bis 2017/18

Die Themen der Projekte orientieren sich an jeweils aktuellen Fragestellungen der Raumplanung und eröffnen Kooperationsmöglichkeiten mit der Planungspraxis. Der Rückblick auf die Themen der vergangenen Jahrzehnte zeigt deutlich, dass das Projektangebot sehr schnell neue Themen aufgreifen und besetzen konnte. Dabei haben die Projekte regelmäßig dazu beigetragen, raumplanerische Themen und Trends für die Lehre handhabbar zu machen. So gehen aus Projekten regelmäßig Themen für Seminare, Studienarbeiten oder Abschlussarbeiten ebenso wie Beispiele für Vorlesungen hervor. Mittlerweile bewegen sich die Studienprojekte verstärkt im Kontext laufender Forschungsprojekte der Fakultät und werden zunehmend in Kooperation mit Studierenden anderer Studiengänge aus dem In- und Ausland durchgeführt. Seit mehr als 25 Jahren werden beispielsweise bereits gemeinsam Projekte mit der Michigan State University durchgeführt.

Ein Blick auf die räumliche Bezugsebene der Studienprojekte seit 1969 zeigt, dass die Ebene der Gesamtstadt für 32 % der Projekte die Bezugsebene darstellt (siehe Abb. 2). Für jeweils 16 % ist der räumliche Bezug ein Stadtteil oder eine Region. Weitere 11 % beziehen sich auf die Ebene von Quartieren, wohingegen die Ebenen des Staats, eines Bundeslands oder grenzüberschreitende Räume

Abb. 2: Räumliche Bezugsebene der Studienprojekte 1969/70-2017/18



Quelle: eigene Auswertung der Projektdatenbank

eine geringere Bedeutung haben. Ungefähr 10 % der Projektthemen ließen sich auf Basis der Projekttitel keiner räumlichen Bezugsebene zuweisen. Auch bei Projekten, die sich mit der Ebene einer Stadt beschäftigen, bezieht sich ein Schwerpunkt der konkreten (empirischen) Arbeit in einigen Fällen trotzdem auf kleinere Einheiten innerhalb der Stadt. Gleiches gilt für die Ebene der Region in Bezug zur Stadt. Aus der Auswertung der Projekttitel bleiben hier dementsprechend Unschärfen übrig, ein Trend wird aber deutlich. Die Verteilung deckt sich gut mit der ersten Beschäftigung der Absolventinnen und Absolventen. Hier nehmen die Ebene der Großstadt (15 %), der Mittelstadt (15 %) und dem Stadtteil/Quartier (14 %) den größten Teil ein, gefolgt von Region/Regierungsbezirk (11 %) und der Kleinstadt (10 %). Auch hier weniger bedeutend sind die Ebene des Objekts (7 %), des Kreises (7%) des Bundeslandes (5 %) oder größerer räumlicher Ebenen (vgl. Leschinski-Stechow et al. 2015: 115f.). Insgesamt gesehen verhalten sich die Themen der Studienprojekte in ihrer Verteilung ähnlich wie die räumlichen Bezüge der beruflichen Tätigkeiten nach dem Studium.

Die Befragungen von Absolventinnen und Absolventen zeigen zudem, dass Studienprojekte einen wesentlichen Baustein der Internationalität des Raumplanungsstudiums in Dortmund ausmachen. In der letzten Befragung (Abschlussjahrgänge 2009 bis 2013) haben 45 % der Befragten angegeben, ein F-Projekt mit einem Auslandsthema belegt zu haben. Ziele waren vornehmlich in Europa und Nordamerika (Stechow et al 2015: 51). Seit 1969 hatten über 100 Studienprojekte ihren Arbeitsschwerpunkt in einem Auslandsthema (davon fand deutlich mehr als die Hälfte den letzten zehn Jahren statt), viele weitere haben sich mit einzelnen internationalen Beispielen beschäftigt und Ideen daran geprüft. Damit bieten Projekte für viele einen ersten Schritt zu einer internationalen Perspektive auf die Planung in Deutschland. Gleichwohl sind diese Projekte häufig mit höheren Kosten als die lokalen und regionalen Themen behaftet, sodass die richtige Balance im Projektangebot ein immer wiederkehrendes Diskussionsthema ist.

Die langjährige Erfahrung, die über Lehrende sowie das Studien- und Projektzentrum weiter getragen wird, ermöglicht so auch das Experimentieren mit neuen Themenstellungen. Beispielhaft seien hier die Aufnahme von Flüchtlingen (2014/15), die Energiegenossenschaften (2008/09), die Umnutzung von Kirchengebäuden (2006/07), die Privatisierung von Wohnungsbeständen oder eine neue bürgerorientierte Planung (1980/81), die planerische Sichtweise auf Alternativen zur Kernenergie (1976/77) oder die Regionalplanung für die Emscherzone (1973/74) genannt.

Die vorliegende Veröffentlichung fasst die Themen der Studienprojekte des Jahres 2016/17 zusammen. Jedes Projekt ist mit einer Seite vertreten. Titelblatt und die Kurzfassungen (Abstracts) sind von den Studierenden der Projekte selbst gestaltet bzw. geschrieben worden. Alle Projekte sind über diese Veröffentlichung hinaus online recherchierbar im Projektarchiv der Fakultät Raumplanung.

Projektarchiv: <https://raumplanung.tu-dortmund.de/projektarchiv.html>

Quellen

Böckenbrink, Anja; Greiwe, Ulla; Weller, Michaela 2013: AbsolventInnenbefragung 2011. Materialien „Studium und Projektarbeit“, Nr. 10. Dortmund: TU Dortmund

Lamker, Christian; Weller, Michaela 2011: Berufswege in der Raumplanung: Veröffentlichung zur Veranstaltungsreihe „Berufsforum“ Band 1. Dortmund: TU Dortmund

Greiwe, Ulla; Leschinski-Stechow, Karsten 2014: Berufswege in der Raumplanung: Veröffentlichung zur Veranstaltungsreihe „Berufsforum“ Band 2. Dortmund: TU Dortmund

Leschinski-Stechow, Karsten; Seitz, Jasmin 2015: AbsolventInnenbefragung 2015. Dortmund: Technische Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung.

Inhaltsverzeichnis

Studienprojekte der Fakultät Raumplanung	1
A-Projekte	
Soziale Innovation im Ruhegebiet	6
Analyse des deutschen Immobilienentwicklungsmarktes	7
Integrieren - aber wo? Potenziale unterschiedlicher Stadttypen bei der Aufnahme von Geflüchteten	8
Wald der Zukunft - zwischen nutzen und schützen...	9
Airbnb vs. Berlin - Wohnraumzugang durch Airbnb in Berlin	10
Challenging the car-centered city? Radfahren in Dortmund	11
Zu Fuß durch die Stadt: Geht das?	12
KünstlerInnen und die Stadt	13
Energiewende in der Stadtentwicklung	14
Intermodale Schnittstellen in Dortmund	15
Umgang mit Extremwetterereignissen in der Raumplanung	16
Studentische Wohnbedürfnisse und Möglichkeiten ihrer Realisierung in der Stadt Dortmund	17
Digitalisierungsstrategien im stationären Einzelhandel: Das Beispiel der Bochumer Originale	18
Stadtteilentwicklungskonzept in Broich/Speldorf - Mülheim an der Ruhr	19
Phoenix-See: Auslöser für einen funktionalen Wandel in Dortmund-Hörde?	20
Student trifft Stadt! - Ein Handlungskonzept für Studentenstädte und solche, die es werden wollen	21
F-Projekte	
Zwischen Vergnügen und Nachhaltigkeit! - Eine Evaluation des Tourismus des Nationalparks Eifel	22
Healthy cities and urban development promoting public health - ...	23
Transforming a Polycentric Metropolitan area - Strategic Planning in Turin, Italy	24
Neue Stadtquartiere - Strategien für die Entwicklung lebenswerter Quartiere	25
Water sensitive urban design and sustainable water-management in Muscat/Oman	26
Akzeptanz von restriktiven Maßnahmen für den PKW-Verkehr	27
Wanderbäume Bottrop: Reallabore als Form der Bürgerbeteiligung	28
Zweckentfremdung von Wohnraum - Eine Verhandlungssache?	29
Flughafen Dortmund - Zukunftschancen und Entwicklungsperspektiven	30
M-Projekte	
Hinter die Statistik blicken - ...	31
Bewertung der Grünversorgung in den Innenstädten des Ruhrgebiets...	32

Soziale Innovation im Ruhrgebiet

rp° | fakultät raumplanung
A01 – Soziale Innovation im Ruhrgebiet

WS 2017/18
Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
Betreuung: Andreas Putlitz
Berater: Tobias Rödl Cardinal von Widdern
Tutorin: Carolin Bauer
soziale-innovation.rp@tu-dortmund.de
22.03.2018

Das Studienprojekt A01 beschäftigt sich in diesem Jahr mit dem Thema „Soziale Innovation im Ruhrgebiet“. In dem Projekt sind 12 Studierende, die untersuchen wie sich soziale Innovation im Ruhrgebiet äußert, wie die in diesem Bereich tätigen Gruppen untereinander vernetzt sind und wie sich ihr Handeln auf den Raum, also das Ruhrgebiet, auswirkt.

Im Ruhrgebiet gibt es zunehmend zivilgesellschaftlich organisierte Initiativen, Vereine oder Co-Working-Spaces etc., die davon getragen werden, dass die engagierten Personen etwas verändern wollen, um einerseits einen Beitrag zur Entwicklung der Region oder des Quartiers zu leisten, andererseits um auch Sinn und Erfüllung zu finden. Selbst Initiativen, die ökonomisch operieren, sind oftmals primär von dieser Motivation getragen.

In diesem A-Projekt wird mittels einer Netzwerkanalyse untersucht, welche Initiativen es im Ruhrgebiet gibt, in welche Kategorien sich diese unterscheiden lassen, wie diese untereinander in Beziehung stehen und welchen Beitrag diese für die (Raum)Entwicklung des Quartiers, der Stadt und der Region leisten, welche Rolle Verwaltung, Politik bzw. Planungspraktiker diesen zuschreiben.

Das primäre Ziel dieser Projektarbeit ist es, eine Übersicht der - für soziale Innovation im Ruhrgebiet relevanten - Initiativen, Gruppen und Einrichtungen in Form einer Netzwerkkarte zu erstellen. Dafür soll ein allgemeines Verständnis von sozialer Innovation und sozialen Initiativen erlangt werden. Außerdem soll herausgefunden werden, was für Personen hinter den Initiativen stehen und ob das Ruhrgebiet Besonderheiten zur Entstehung dieser Gruppen bietet. Mit Hilfe eines eigens entwickelten Innovationsmelders soll den Initiativen die Möglichkeiten gegeben werden verfügbare Räume sichtbar und nutzbar zu machen.

Als Leitfaden zur Ausarbeitung der Ziele des Projektes wurden vier Hauptfragen zur Beantwortung der Forschungsfrage „Welchen Beitrag leisten Initiativen zu sozialer Innovation?“ entwickelt. Die vier Hauptfragen befassen sich mit den Themen

- „Was ist soziale Innovation?“
- „Welche Besonderheiten bietet das Ruhrgebiet für soziale Innovation?“
- „Wodurch ist eine Initiative sozial innovativ?“
- „Milieu und Netzwerk der Initiativen“

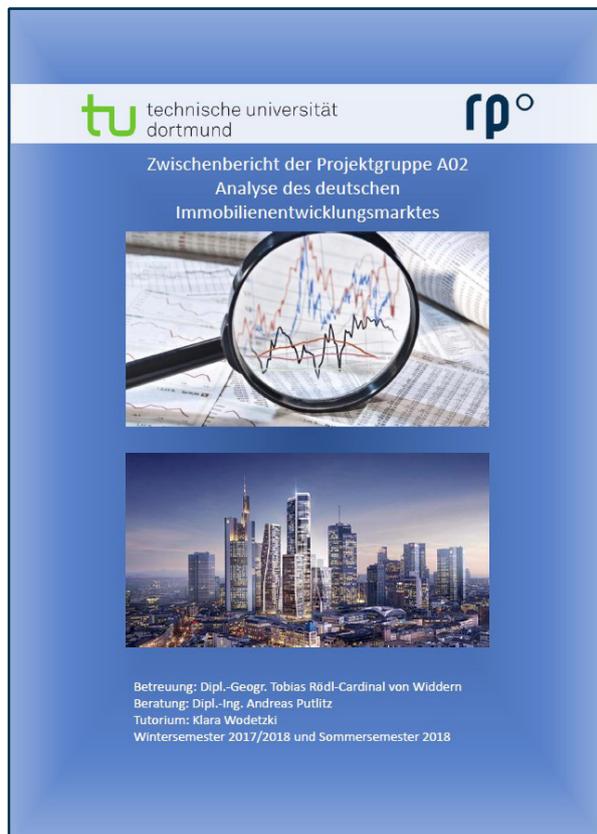
Ergebnisse unter www.innovationsmelder.de zu finden!

Informationen zum Projekt

Projekt A01 | Studienjahr 2017/2018

Betreuung: Andreas Putlitz (Fachgebiet Europäische Planungskultur); Tobias Rödl-Cardinal von Widdern (Dekanat)

Analyse des deutschen Immobilienentwicklungsmarktes



Fehlende Transparenz im deutschen Immobilienentwicklungsmarkt ist die grundlegende These des Projektes A-02. Daher sucht die Projektgruppe nach Möglichkeiten den Markt transparenter und für Investoren attraktiver zu gestalten.

Aus diesem Grund lautet die Forschungsfrage des Projekts: „Wie lässt sich die Transparenz des deutschen Immobilienentwicklungsmarktes erhöhen?“. Um diese Frage zu beantworten wurden zwei Unterfragen aufgestellt. Durch die Analyse des Immobilienentwicklungsmarktes beantwortete das Projekt die Frage „Welche Forschungslücken weisen die Marktberichte auf?“. Daraufhin wird versucht die Frage „Wie lassen sich die Forschungslücken beheben?“, mit Hilfe von Experteninterviews, zu beantworten.

Der Immobilienentwicklungsmarkt ist ein Teil des Immobilienmarktes. Immobilienentwicklung ist die Konzeption, Planung und Durchführung von Bauprojekten.

Als räumlichen Bezugsrahmen entschied sich das Projekt für die Top-7 Städte: Berlin, Hamburg,

München, Köln, Düsseldorf, Frankfurt und Stuttgart, da sie die größten Zentren deutscher Immobilienentwicklung sind.

Um die Analyse zu ermöglichen wurde eine Datenbank, bestehend aus Immobilienmarktberichten, angelegt. Diese wurde benötigt, um die aktuelle Transparenz des deutschen Immobilienentwicklungsmarktes einzuschätzen. Durch das Auswerten der Marktberichte stellte sich heraus, dass der Markt intransparent ist und viele Daten nur schwer zugänglich sind.

Die Projektgruppe entschied sich dazu Experten in Form von Immobilienentwicklern, Researchunternehmen, Immobilienverbänden und Städten zu interviewen. Mit ihrer Hilfe versucht die Projektgruppe die gesammelten Ergebnisse der Datenbank zu verifizieren und Anstöße für das weitere Vorgehen zu erhalten.

Im weiteren Verlauf des Projekts wird die Projektgruppe mit Hilfe der von Datenbank und Experteninterviews gesammelten Ergebnissen versuchen einen Handlungsleitfaden zur Erhöhung der Transparenz zu erarbeiten. Dieser Leitfaden soll angeben, welche Daten aus welchen Quellen benötigt werden und wie diese auszuwerten sind, um den deutschen Immobilienentwicklungsmarkt transparenter zu gestalten. Um die Funktionsfähigkeit des Leitfadens zu überprüfen wird dieser am Fallbeispiel Hamburg getestet.

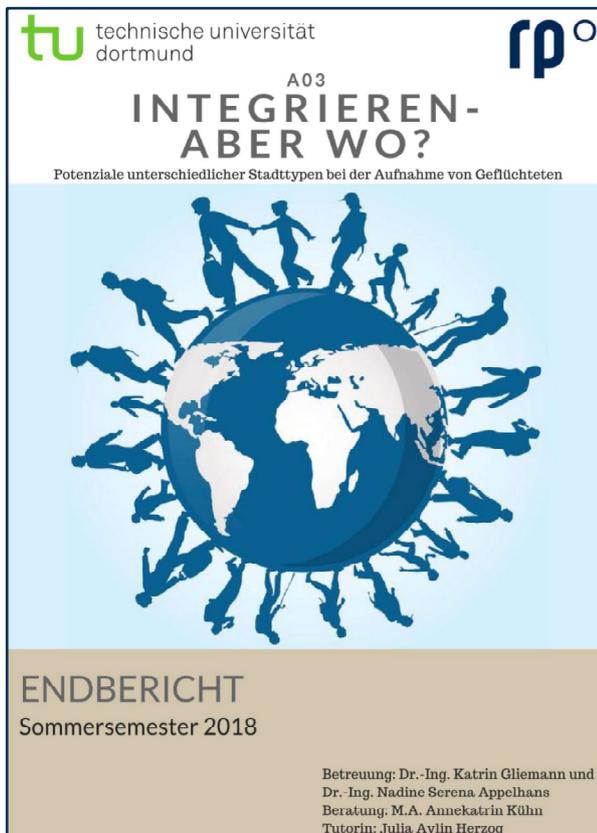
Informationen zum Projekt

Projekt A02 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Tobias Rödl-Cardinal von Widdern (Dekanat); Andreas Putlitz (Fachgebiet Europäische Planungskultur);

Integrieren aber wo?

Potenziale unterschiedlicher Stadttypen bei der Aufnahme von Geflüchteten



Die hohe Anzahl der neu ankommenden Geflüchteten in Deutschland seit dem Jahr 2015 stellte sämtliche bisherige Integrationskonzepte und -strukturen auf den Prüfstand. Insbesondere die Kommunen stehen aktuell vor der Herausforderung, die Integration der Neuankömmlinge zu fördern und zu gestalten. Dabei stellt sich unter Anderem die Frage, welcher Stadttyp für die Integration von Geflüchteten wie gut geeignet ist.

Das Projekt A03 untersucht drei Fallbeispielkommunen unterschiedlicher Größe im Hinblick auf die Aufnahme und Integration von Geflüchteten. Ausgewählt wurden die nordrhein-westfälischen Städte Horstmar, Warstein und Köln als Klein-, Mittel- und Großstadt. Die Methodik umfasst im Wesentlichen die Auswertung qualitativer Interviews mit verschiedensten Akteuren, die mit der Integration Geflüchteter zu tun haben, unter Einbeziehung statistischer Daten, was insgesamt zu einer großen Bandbreite an untersuchten Aspekten des urbanen Zusammenlebens in den Fallbeispielkommunen führt.

Im Rahmen dieser Erhebungen beantwortet das Projekt die folgenden drei Forschungsfragen.

Was macht eine erfolgreiche Integration aus?

Die Definition des Integrationsverständnisses bildet die Grundlage der Projektarbeit. Erfolgreiche Integration ist stets subjektiv zu bewerten und entsteht aus einem Zusammenspiel der Faktoren sozialer und kultureller Inklusion, politischer Partizipation sowie wirtschaftlicher Sicherheit.

Welcher Stadttyp ist für die Integration Geflüchteter wie gut geeignet?

Die erhobenen Daten werden sortiert nach den Vergleichskriterien, die sich aus der Antwort der ersten Forschungsfrage ergeben, hinsichtlich der Stärken, Schwächen und Besonderheiten der Fallbeispielkommunen aufgeschlüsselt und ausgewertet. Jede Stadt erhält somit ein Profil ihrer Fähigkeit zur langfristigen Integration von Geflüchteten. Auch die Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse für andere Städte des gleichen Stadttyps wird diskutiert.

Welchen Einfluss kann die Raumplanung auf die Qualität der Integration von Geflüchteten nehmen?

Von der ganzheitlich zu betrachtenden Verteilung der Geflüchteten auf die Kommunen, über die konkrete Gestaltung des Alltags jener, bis hin zur Schaffung von baulichen wie sozialen Strukturen, die eine erfolgreiche Integration im wirtschaftlichen, sozialen und politischen Kontext ermöglichen, kann die Raumplanung Einfluss auf die Integration Geflüchteter nehmen. Die Beantwortung dieser Forschungsfrage umfasst eine Diskussion der Verteilungsschlüssel und der Wohnsitzauflage, eine Analyse der Möglichkeiten, die Wohnraumverfügbarkeit zu fördern und zu sichern, die begründete Empfehlung zur Unterbringung in geschlossener Wohnweise sowie konkrete Handlungsempfehlungen an die Verwaltungen der drei Fallbeispielkommunen.

Informationen zum Projekt

Projekt A03 | Studienjahr 2017/2018

Betreuung: Katrin Gliemann (Fachgebiet International Planning Studies); Annekatrin Kühn (Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie)

Wald der Zukunft - zwischen nutzen und schützen:

Eine nachhaltige Konzeptentwicklung für die Hohe Mark im Rahmen des Projekts WALDBand



Außerdem beinhaltet das Nutzungskonzept Vorschläge für eine naturschonendere Forstwirtschaft und zeigt Möglichkeiten auf, den Wald trotz der Forstwirtschaft möglichst naturbelassen zu halten. Zur Umsetzung dieser Ziele hat das Projekt verschiedene Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit, An- und Abreise, Ausstattung des Waldes sowie zu nutzungsspezifischen Angeboten entwickelt.

Als Resultat wird im Wald der Zukunft ein sanfter Tourismus etabliert, bei dem die unterschiedlichen Belange der Nutzungsgruppen miteinander in Einklang gebracht werden, und gleichzeitig der Naturschutz gewahrt und weiter gefördert

Der Wald gewinnt als Freizeit- und Erholungsgebiet zunehmend an Bedeutung. Immer mehr Menschen nutzen ihn in diesem Sinne und so sieht er sich einem steigenden Nutzungsdruck ausgesetzt. Genutzt wird der Wald auf unterschiedliche Weise, wobei Konflikte zwischen den Nutzungsgruppen entstehen: Wandern, Reiten und Mountainbike fahren gehören ebenso zu prominenten Nutzungen wie die Forstwirtschaft. Auch soll der Schutz der Natur einen hohen Stellenwert einnehmen. Im Rahmen des Leitbildes ‚Hohe Mark – ein Wald für alle, Natur ganz nah‘ erstellt das Projekt „Wald der Zukunft“ der Fakultät Raumplanung an der Technischen Universität Dortmund für die Hohe Mark ein nachhaltiges Nutzungskonzept. Sie liegt nördlich des Ruhrgebietes und südlich des Westmünsterlandes. Die Hohe Mark soll für alle Nutzungsgruppen einen Ort der Naherholung verkörpern, wobei ihr Bekanntheitsgrad gesteigert und den Besucher*innen die Natur nahe gebracht wird. Daneben wird Wert auf Barrierefreiheit im Wald an möglichen Stellen gelegt.

Um hier den Naturschutz gleichermaßen zu vertreten, sind eine umfassende Umweltbildung sowie eine intelligente Besucherlenkung geplant.

Informationen zum Projekt

Projekt A04 | Studienjahr 2017/2018

Betreuung: Kristina Ohlmeyer (Fachgebiet Landschaftsökologie und Landschaftplanung);
Wiebke Weltring (LB)

Airbnb vs. Berlin - Wohnraumentzug durch Airbnb in Berlin



Airbnb hat sich als Unternehmen für die Kurzzeitvermietung von Wohnraum seit seiner Gründung in San Francisco im Jahr 2008 auf dem Markt etabliert und wächst seitdem stetig. Es eröffnet Privatpersonen die Möglichkeit, ihren Wohnraum teilweise oder ganz über die Internetplattform in einem selbst gewählten Zeitraum anzubieten und auf diese Weise Profit zu generieren. Im Gegenzug erleben die Gäste ihren Aufenthalt in authentischen Szenestadtteilen fernab der baurechtlich ausgewiesenen Touristenzentren. Genau dieses Ziel verfolgt Airbnb mit seinem Slogan 'live like a local'.

Da man durch Kurzzeittouristen mehr Einnahmen generieren kann als von Langzeitmietern, steigt die Anzahl der Airbnb-Unterkünfte immer weiter an. Der soziale und finanzielle Faktor für Anbieter und Touristen machen also Airbnb und Kurzzeitvermietung sehr viel attraktiver als die Unterkunft im Hotel. Doch was ist mit dem Wohnraum, der durch diese Art der Kurzzeitvermietung nicht mehr dem eigentlichen Wohnen dient?

Mit dieser Frage hat sich das Projekt A05 auseinander gesetzt.

Das Projekt betrachtet nicht nur Berlin, sondern beschäftigt sich auch mit Airbnb als kleinräumiges Phänomen. Hierzu wird die Bezirksregion Reuterstraße genauer untersucht, um

den Einfluss der Onlineplattform auch in diesem Hinblick festzustellen.

Entlang der ersten Forschungsfrage: „Welche Auslastungsprofile von Airbnb-Unterkünften tragen zum Wohnraumentzug bei und wie lassen sie sich differenzieren?“ soll mithilfe eines clusteranalytischen Auswertungsverfahrens eine Aufstellung der verschiedenen Auslastungsprofile erfolgen. Diese Profile wurden anhand der Kriterien Art der Airbnb-Unterkunft, Anzahl der Übernachtungen und MehrfachanbieterInnen ermittelt. Somit grenzen sich die Auslastungsprofile voneinander ab in wohnraumentziehende und nicht wohnraumentziehende Airbnb-Angebote. Anschließend ordnet A05 mit Hilfe der Daten der Bezirksregion Reuterstraße von Inside Airbnb, die Airbnb-Unterkünfte in die Auslastungsprofile ein, um somit die zweite Forschungsfrage: „Wie hoch ist der Anteil an Wohnungen, die dem Wohnungsmarkt der Bezirksregion Reuterstraße in Berlin dauerhaft durch Kurzzeitvermietung entzogen werden?“ zu beantworten. Der inhaltliche Schwerpunkt ist somit die Einteilung der Profile, um herauszufinden, wie groß der wohnraumentziehende Anteil ist.

Nach der Profilmethode lässt sich feststellen, dass 133 Airbnb-Unterkünfte von 1057 in der Reuterstraße wohnraumentziehend sind. Dies entspricht 12,58 Prozent aller Angebote. In der Reuterstraße sind 21.225 Wohneinheiten, von denen die wohnraumentziehenden Angebote 0,63 Prozent darstellen. In ganz Berlin sind 21609 Airbnb-Unterkünfte zu finden, von denen 18,7 Prozent wohnraumentziehend sind. Bei einem Wohnungsbestand von 1.916.517 liegt somit ein insgesamter Wohnungsentzug von 0,21 Prozent durch Airbnb-Unterkünfte vor. Das Projekt kommt somit zu dem Entschluss, dass Airbnb nur einen kleinen Anteil zur angespannten Lage am gesamten Wohnungsmarkt darstellt, jedoch durch das stetige Wachsen dieses Portals der Einfluss immer gravierender wird.

Diese Art der Forschung lässt sich demnach ebenso auf andere Metropolen übertragen, sodass die Intransparenz von dem eigentlichen Aufkommen der Airbnb-Unterkünfte ermittelt werden kann und somit eine Lösung der für dieses Problem von den Städten aufgestellt werden.

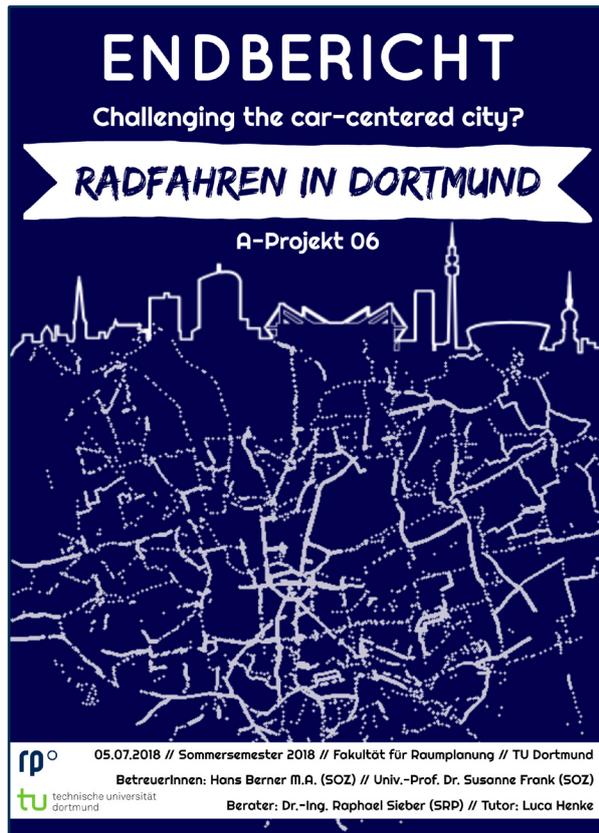
Informationen zum Projekt

Projekt: A05 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Vilim Brezina (Dekanat); Christiane Hellmanzik (Lehrstuhl Urbane, regionale und internationale Wirtschaftsbeziehungen)

Challenging the car-centered city?

Radfahren in Dortmund



Das A-Projekt 06 „Challenging the car-centered city? Radfahren in Dortmund“ der Fakultät für Raumplanung befasst sich mit der Fahrradfreundlichkeit der Dortmunder Innenstadt.

Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen des Menschen. Sie dient der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und stellt einen essentiellen Bestandteil des Alltags dar. Insbesondere in einer Innenstadt sind die konkurrierenden Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zahlreich. Es gibt viele Argumente dafür, dass das Fahrrad eine zukunftsfähige Alternative zum Auto und den „Öffis“ darstellt. Besonders auf den „kurzen Wegen“ des innerstädtischen Raums stellt das Fahrrad objektiv ein äußerst attraktives Verkehrsmittel dar. Doch wie kommt es, dass Dortmund vom ADAC als „fahrradunfreundlichste“ Stadt Deutschlands betitelt wurde? Und wie hängt dieser Titel mit dem niedrigen Radverkehrsanteil von lediglich sechs Prozent (Stand 2013) zusammen?

Ziel des Projekts ist es, einen detaillierten und umfassenden Einblick in die Gegebenheiten und Herausforderungen der Stadt Dortmund in Bezug auf Nahmobilität zu erlangen. Um das Vorgehen zu strukturieren, wurde eine Forschungsgrafik mit drei ergänzenden und darunter

jeweils mehreren spezifizierenden Forschungsfragen erstellt. In der vorliegenden Arbeit wurde die infrastrukturelle Situation sowie die Einstellung der Dortmunder Bevölkerung zum Fahrradfahren analysiert. Ebenfalls wurde untersucht, durch wen und wie die Radverkehrsförderung in Dortmund beeinflusst wird. Erkenntnisse wurden durch eine Kombination sozialwissenschaftlicher Methoden gewonnen. Teilnehmende und passive Beobachtungen, Dokumentenanalysen, Interviews mit ausgewählten ExpertInnen sowie eine BürgerInnenbefragung haben zu vielschichtigen Untersuchungsergebnissen geführt.

Die Erkenntnisse der Projektgruppe führen zu dem Ergebnis, dass die Verkehrsinfrastruktur für Radfahrende verbesserungswürdig ist und deren Ausrichtung vor allem zugunsten des motorisierten Verkehrs ausfällt. Die meisten Nutzungskonflikte entstehen durch die Bauweise des öffentlichen Raums (z. B. an Kreuzungen) und das unaufmerksame und z. T. rücksichtslose Verhalten anderer VerkehrsteilnehmerInnen. Die Onlineumfrage ergab, dass knapp 80% der Befragten das Radfahren in Dortmund als „sehr oder eher unsicher“ beurteilen und sie sich auf dem Fahrrad nicht als gleichberechtigte VerkehrsteilnehmerInnen fühlen.

Bemerkenswert ist auch der starke Fahrradaktivismus, welcher durch die Teilnahme an Aktionen wie der Critical Mass, der VeloKitchen und Gesprächen mit RadaktivistInnen untersucht wurde. Im Gegensatz dazu geht die Umsetzung radverkehrsfördernder Maßnahmen jedoch nur sehr schleppend voran, da es Widerstand aus der Politik und Bevölkerung gibt, welche sich unter anderem auf die Relevanz des KFZ-Verkehrs im Hinblick auf Dortmunds Bedeutung als Wirtschafts- und Logistikstandort berufen.

Mit den fertiggestellten Erhebungen und Analysen kreiert die Projektgruppe A06 ein detailliertes Bild zum Thema Radfahren in Dortmund, um die leitende Forschungsfrage „Wie fahrradfreundlich ist die Dortmunder Innenstadt?“ umfangreich zu beantworten.

Informationen zum Projekt

Projekt A06 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Hans Berner (Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie); Hans Berner (Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie)

Zu Fuß durch die Stadt: Geht das?



Unter dem Thema „Zu Fuß durch die Stadt - Geht das?“ stellt die Projektgruppe A07 im Studienjahr 2017/2018 Nachforschungen zur Walkability in der Stadtmitte von Marl an.

Durch mehr und verbesserte Fußwege, kann die Sicherheit und Laufbereitschaft der FußgängerInnen gestärkt werden, was dem aufkommenden Bewegungsmangel in der Gesellschaft entgegenwirkt und somit zur Förderung der Gesundheit kommt. Außerdem wird die soziale Interaktion unterstützt, wobei durch gemeinsame Aktivitäten soziale Kontakte gefördert werden und der Zusammenhalt gestärkt wird. (vgl. Tran/ Schmidt 2014: 62). Da diese vielen Aspekte positiv für die Umwelt und die menschliche Lebensweise sind, beschäftigt sich das Projekt mit der Fußgängerfreundlichkeit in Marl. Dessen Zentrum entwickelte sich erst in den 1960er bis 70er Jahren. Die daraus künstlich entstandene Innenstadt ist aus einer autoorientierten Planungsepoche deswegen besonders hinsichtlich des Fußverkehrs interessant (vgl. Berendes/ Eiben 2016: 4-13).

Zu Beginn der Arbeit setzte die Projektgruppe Ziele und Forschungsfragen fest. Ziel soll es sein, die Fußgängerfreundlichkeit der Stadt Marl auf Basis der

Forschungsfragen zu analysieren, um Stärken und Schwächen der Fußgängerfreundlichkeit aufzuzeigen und daraus Handlungsempfehlungen zu entwickeln, anhand derer die Fußgängerfreundlichkeit der Marler Mitte erhöht werden kann. Um diese Zielsetzung zu erreichen wurden folgende Forschungsfragen entwickelt: “Welche Stärken und Schwächen weist der Stadtraum in Marl-Mitte bezogen auf die Fußgängerfreundlichkeit auf?” und “Wie lässt sich die Fußgängerfreundlichkeit in Marl-Mitte erhöhen?”

Die erste Forschungsfrage hat die Funktion, eine Informationsgrundlage über die Stärken und Schwächen der Fußgängerräume zu schaffen, aus denen sich ein Handlungsbedarf ableiten lässt. Zur Beantwortung der Forschungsfragen werden diverse Erhebungsmethoden angewandt. Zunächst wurden Daten in Primäranalysen im Untersuchungsgebiet und in Sekundäranalysen anhand von Fachliteratur erhoben. Es wurde mit einer eigenen Erhebung und mit schon vorhandenen Lösungsvorschlägen gearbeitet, in denen es um die gebauten Strukturen und deren Funktionalität bzw den Zustand geht. Die Erhebung wurde von der Gruppe selbst mit einem modifizierten Fragebogen vor Ort vorgenommen, indem alle TeilnehmerInnen Wege und Orte bewerteten. Diese Ergebnisse können wiederum im späteren Verlauf der Projektarbeit mit der Wahrnehmung und Nutzung der BewohnerInnen verglichen werden, denn im nächsten Schritt wird eine Bewohnerbefragung durchgeführt. Auf Basis aller erhobenen Daten und dem festgestellten Handlungsbedarf wird die zweite Forschungsfrage beantwortet, sodass im vierten Schritt Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit in Marl-Mitte entworfen werden können. Die zweite Forschungsfrage hat die Funktion, für diesen festgestellten Handlungsbedarf Lösungen zu entwickeln.

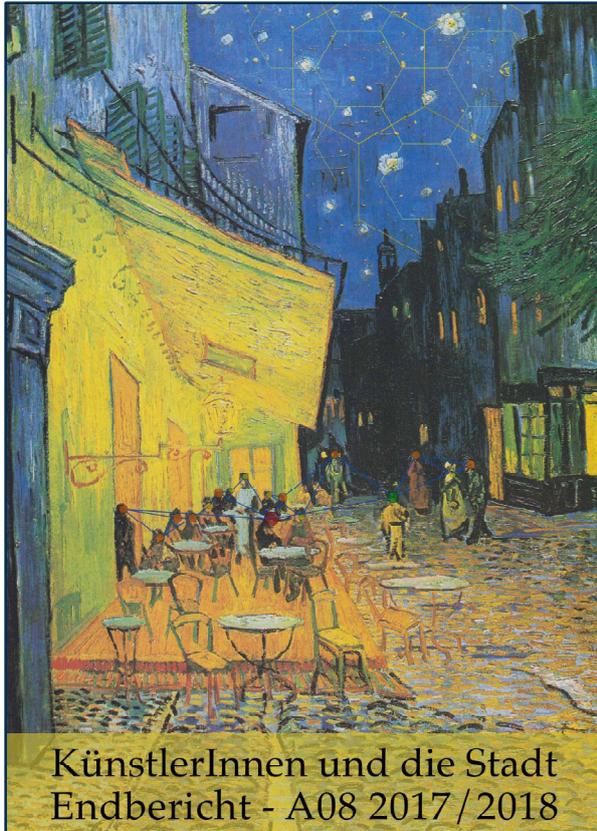
Diese Lösungen werden schließlich der Stadt vorgeschlagen, welche in einem engen Kontakt mit dem Projekt steht und sehr darum bemüht ist Marl fußgängerfreundlicher zu gestalten.

Informationen zum Projekt

Projekt A07 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Paula Quentin, Rafael Siebert (Fachgebiet Stadt- und Regionalplanung); Hans Berner (Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie)

KünstlerInnen und die Stadt



KünstlerInnen und Städte. Diese beiden Begriffe werden oft miteinander assoziiert, denn KünstlerInnen wohnen und arbeiten vor allem in städtischen Räumen. Im Fokus dieser Arbeit steht das Paris des 19. Jahrhunderts, speziell der sich zu dieser Zeit dort entwickelnde Impressionismus. Ein zentrales Ergebnis dieser Forschung ergab, dass 32 der 49 untersuchten ImpressionistInnen der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Paris als Wohn- und Arbeitsort wählten. Welche Erkenntnisse können aus bereits aufgestellten Theorien hinsichtlich dieser speziellen Standortwahl gezogen werden?

Die beiden klassischen Standorttheorien, die Zentrale Orte Theorie nach Christaller und die Clustertheorie nach Porter, sowie die durch den verhaltenswissenschaftlichen Ansatz geprägte behavioristische Standorttheorie nach Pred liefern unterschiedliche Blickwinkel auf die Standortentscheidung der KünstlerInnen.

So förderte das Cluster den Wettbewerb und die Kooperation der KünstlerInnen untereinander. Der Pariser Salon stellt dabei ein gutes Beispiel dar. Hier trafen sich die KünstlerInnen und konnten über andere Werke diskutieren sowie neue Kontakte

knüpfen. Paris war zudem der attraktivste Standort für HändlerInnen, SammlerInnen und GaleristInnen und somit für den Absatzmarkt der KünstlerInnen.

Die Zentrale Orte Theorie unterstützt diesen Eindruck mit ihren Aussagen zur zentralisierten Ansammlung von für KünstlerInnen wichtigen Institutionen wie Hochschulen, Museen oder Theatern. Keine andere Stadt im Land konnte im 19. Jahrhundert eine gleichermaßen ausgeprägte Vielfalt an Institutionen der Kunst bieten wie Paris. Auch der Handel ist nach Christallers Theorie vorwiegend zentral orientiert. Infolgedessen wurde Paris zu einem wichtigen Knotenpunkt für KünstlerInnen des 19. Jahrhunderts, sowohl als Funktion zur Vermarktung und des Absatzmarktes sowie zur Kunstausbildung.

Auf der nicht zuletzt durch den Zentralismus in Frankreich beeinflussten Informationslage über Paris liegt in der behavioristischen Standorttheorie der Schwerpunkt. Der Zentralismus in Frankreich sorgte dafür, dass der Informationsfluss auch in den entferntesten Regionen Frankreichs ausreichte, um eine fundierte und gute Ausgangslage bei der Standortwahl zu gewährleisten. Der Einfluss von Paris in der Kunstszene war somit landesweit bekannt und KünstlerInnen aus ganz Europa hielten sich für kurz oder lang dort auf.

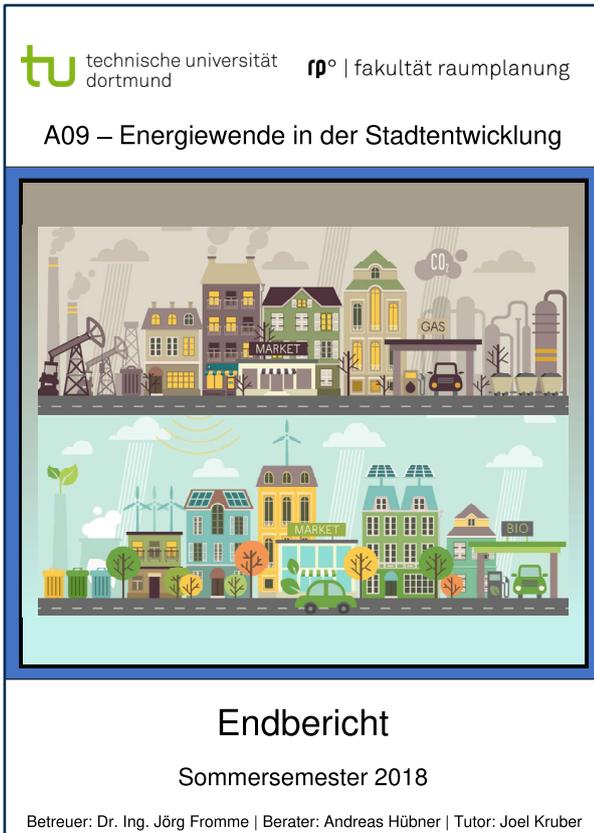
Schlussendlich beleuchten alle Standorttheorien bestimmte Aspekte der Standortwahl. Hingegen kann keine Theorie die Realität schlussendlich erklären. Betrachtet man die einzelnen Theorien zusammen und nicht isoliert, geben sie Antworten auf die Wohn- und Arbeitsortwahl der ImpressionistInnen.

Informationen zum Projekt

Projekt A08 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Lukas Kuld (Lehrstuhl Urbane, regionale und internationale Wirtschaftsbeziehungen); Benjamin Davy (Lehrstuhl Bodenpolitik, Bodenmanagement und Vermessungswesen)

Energiewende in der Stadtentwicklung



Der Klimaschutz und eine atomfreie Energieversorgung haben in den letzten Jahrzehnten in Deutschland immer mehr an Bedeutung gewonnen. Die Energiewende, mit dem Ziel eines Atomausstiegs und einer Reduzierung der CO₂-Emission, stellt dabei auch die Stadtplanung vor neue Herausforderungen. Um die Ziele der Energiewende zu erreichen, wurden in der Vergangenheit schon Maßnahmen im Bereich der Energieversorgung getroffen, wie der Bau von Anlagen zur Nutzung von erneuerbaren Energien. Diese Maßnahme ist aber noch nicht abgeschlossen und muss auch zukünftig weiterverfolgt werden, da durch noch vorhandene Kohlekraftwerke weiterhin CO₂-Emissionen verursacht werden. Des Weiteren muss die Energieversorgung effizienter werden und auch ein Wandel im Verbraucherverhalten stattfinden.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Projektgruppe die Frage gestellt, welchen Anteil die Stadtplanung an der Umsetzung der Energiewende hat. Um dies herauszufinden, sind Energie- und Klimaschutzkonzepte der Städte Bonn und Gelsenkirchen ausgewählt worden, wobei jeweils eins auf der Quartiersebene und eins auf der gesamtstädtischen Ebene untersucht wurde. Dabei wurde auch ein Blick darauf geworfen, wie die Kommunikation, bzw. Zusammenarbeit zwischen verschiedenen

Stadtämtern abläuft und welche Sektoren der Energiewende dabei betroffen sind (Strom-, Wärme-, oder Verkehrswende). Abschließend wurden Hypothesen zur weiteren Forschung aufgestellt. Für die Erarbeitung von Ergebnissen hat die Projektgruppe einerseits die vorliegenden Klimaschutzkonzepte analysiert und andererseits dazu Interviews mit Experten geführt. Die Projektgruppe ist dabei unter anderem zu dem Ergebnis gekommen, dass die Stadtplanung am Prozess der Vorbereitung und Erstellung der Konzepte beteiligt ist. In beiden Städten hat das Stadtplanungs- und das Umweltamt den größten Anteil an der Umsetzung der Energiewende. Dabei ist aufgefallen, dass es eine intensive Zusammenarbeit zwischen diesen beiden Ämtern gibt. Diese Koordination zwischen den Ämtern ermöglicht dabei eine zielorientierte Absprache bei einzelnen Projekten. Einfluss hat die Stadtplanung vor allem auf die Sektoren Strom- und Wärmewende und weniger auf die Verkehrswende, was daran liegen kann, dass der Verkehr eher durch die jeweilige Fachplanung beeinflusst werden kann. Für größere Neubauvorhaben werden in einem Gestaltungshandbuch energetische Standards festgelegt, wobei dieses Handbuch eine intensive Zusammenarbeit der verschiedenen Ämter erfordert. In B-Plänen können dabei ebenfalls Festsetzungen, wie die richtige Ausrichtung der Gebäude für Photovoltaikanlagen, gemacht werden. Die Stadtplanung ist des Weiteren bei der Planung im Bestand federführend, wobei z.B. durch Sanierungen Einfluss auf die Energiewende genommen werden kann. Für solche Sanierungen müssen Eigentümer beraten und motiviert werden. Windenergie würde ebenfalls eine Möglichkeit für Städte darstellen, die Energiewende umzusetzen, allerdings stehen dafür in Bonn und Gelsenkirchen keine Flächen zur Verfügung.

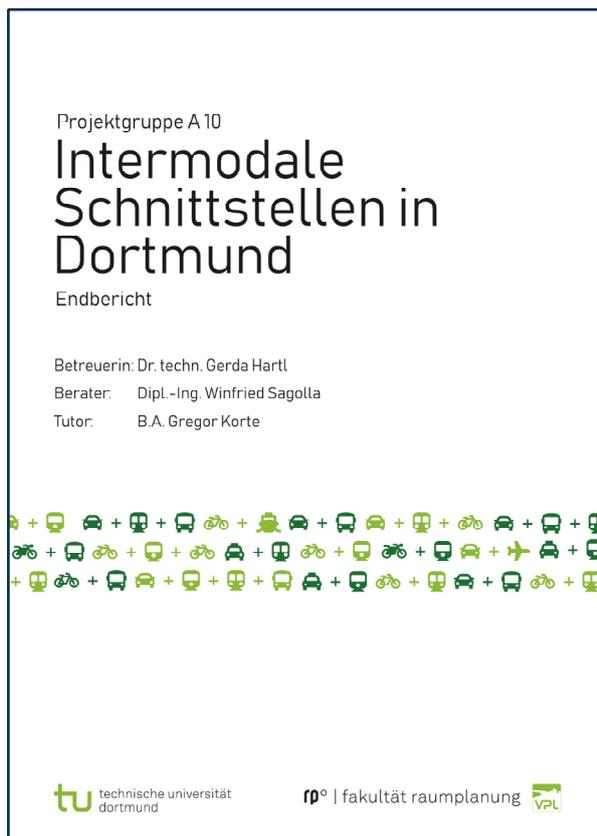
Insgesamt lässt sich durch die Ergebnisse aus den Fallbeispielkommunen sagen, dass die Stadtplanung, durch ihre Einflussmöglichkeiten in der Erstellung und Umsetzung der Konzepte, große Einflussmöglichkeiten auf die Energiewende hat. Die Projektgruppe hofft durch die aufgestellten Hypothesen, Anreize für weitere Forschungen zu geben.

Informationen zum Projekt

Projekt A 09 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Jörg Fromme (Fachgebiet Ver- und Entsorgungssysteme); Andreas Hübner (Lehrbeauftragter)

Intermodale Schnittstellen in Dortmund



Angesichts des zunehmenden Verkehrs in deutschen Innenstädten und der Überforderung der Verkehrsinfrastruktur in Ballungsräumen (vgl. Holz-Rau 1996: 12) stellt sich das Forschungsprojekt A10 die Frage, ob die Intermodalen Schnittstellen Park and Ride (P+R) und Bike and Ride (B+R) effektiv dazu beitragen, die Verkehrssituation in Dortmund zu entschärfen. Dazu wurde folgende Forschungsfrage formuliert:

„Intermodale Schnittstellen auf dem Prüfstand: Wie erfolgreich sind P+R und

B+R? – Eine Bestandsanalyse am Beispiel der Stadt Dortmund.“

Die Indikatoren, die zur Beurteilung des Erfolgs ausgewählt wurden, sind die Auslastung und Ausstattung der Anlagen sowie die Reduzierung des absoluten Pendler*innenverkehrs durch die Attraktivierung des ÖPNVs mit dem Ziel, ein drohendes Verkehrschaos in der Innenstadt zu vermeiden.

Aus einer Bestandsaufnahme der P+R- und B+R-Anlagen wurde ersichtlich, dass diese einen sehr geringen Einfluss auf den Pendler*innenverkehr Dortmunds haben. Zwar ist das Ziel der P+R-Anlagen, Autos aus der Innenstadt fernzuhalten,

insofern erreicht, als dass im Schnitt Anlagen mit zunehmender Entfernung zur Stadtmitte immer besser ausgelastet sind, jedoch stehen die 122.000 Einpendler*innen (vgl. Stadt Dortmund 2016) und die knapp 3000 Stellplätze der Dortmunder P+R-Anlagen in keinem angemessenen Verhältnis. Zudem reduziert P+R die Pendler*innenströme nicht, sondern verlagert sie ins Umland. Das Konzept P+R bedarf, ebenso wie B+R, einer Überarbeitung. Die B+R-Anlagen waren nur sehr schwach ausgelastet, somit ist fraglich, ob sich Investitionen in neue B+R-Anlagen lohnen, wenn die bestehenden kaum angenommen werden.

Auch bei der Nutzer*innenbefragung war die Auslastung der B+R-Anlagen sehr gering. Zudem stellte sich heraus, dass mehr als die Hälfte der P+R-Nutzer*innen einen Anfahrtsweg von unter fünf Kilometern haben und eigentlich mit dem Fahrrad fahren könnten, so wie die 80 Prozent der B+R-Nutzenden, die ebenfalls einen Anfahrtsweg von unter fünf Kilometer haben.

Die Expert*inneninterviews ergaben, dass Grund dafür die Bequemlichkeit des Autofahrens, die unzureichende Fahrradinfrastruktur und das schlechte Image des Radfahrens in Dortmund sind. Außerdem wurde ersichtlich, dass der ÖPNV, welcher eine entscheidende Rolle bei der Frage des Erfolgs der intermodalen Schnittstellen einnimmt, Angebots- und Zuverlässigkeitsprobleme hat und somit ein Hindernis für Pendler*innen darstellt.

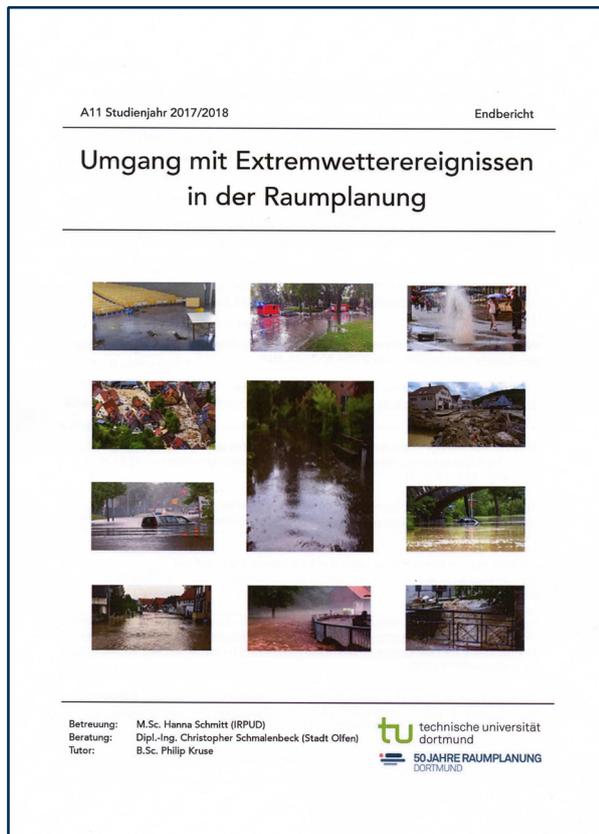
P+R und B+R sind somit keine endgültigen Lösungen der Verkehrsprobleme, aber Ansätze mit Potenzial, mehr zur verkehrlichen Entlastung beizutragen.

Informationen zum Projekt

Projekt A10 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Gerda Hartl (Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung); Winfried Sagolla (LB)

Umgang mit Schlechtwetterereignissen in der Raumplanung



Starkregen stellt eine reale Gefahr dar, denn in kürzester Zeit können durch große Niederschlagsmengen in jedem Ort in Deutschland verheerende Schäden entstehen. Dies kann zu Rückstau in den Kanalisationen sowie Überschwemmungen führen und sogar kleine Bäche in reißende Ströme verwandeln. Da es fast nicht möglich ist, einen genauen Zeitpunkt für ein solches Ereignis vorherzusagen, sind frühzeitig zu treffende Schutzmaßnahmen unumgänglich, um Sachgegenstände und vor allem Menschenleben vor den Wassermassen zu schützen. Aus diesem Grund beschäftigen wir uns im Projekt A11 mit dem Schutz vor den Folgen von Starkregenereignissen.

Wir kooperieren mit der Stadt Olfen im Münsterland, welche bereits in den Jahren 2013 und 2014 von solchen Starkregenereignissen betroffen war. Bei diesen stand das Regenwasser in den Straßen Olfens und durch Kanalarückstau drang das Regenwasser in mehrere Keller und öffentliche Gebäude, beispielsweise eine Schule, ein.

Aber warum sind die Folgen von Starkregenereignissen überhaupt ein Problem, mit dem wir uns als RaumplanerInnen beschäftigen müssen? Die Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) hat sich 2013

mit dieser Frage beschäftigt und ist zu dem Entschluss gekommen, „[...] die räumliche Planung [müsse] im Kontext der Anpassung an den Klimawandel mit verschiedenen Szenarien umgehen [können] [...], die die bisherigen Abwägungsprozesse vor weitere Herausforderungen stell[en]. In dieser Hinsicht sind auch die bisherigen Leitbilder der Raumplanung und auch der Raumentwicklung auf den Prüfstand zu stellen, ebenso wie deren Instrumente, die sich für diese Frage verschiedener Zukünfte öffnen müssten.“ (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2013)

Um die Stadt Olfen auf diese ‚möglichen Zukünfte, sprich eventuelle Starkregenereignisse‘ vorzubereiten, hat sich das Projekt mit der Frage, wie das Überflutungsrisiko der Stadt Olfen aufgrund von Starkregen minimiert werden kann beschäftigt. Dazu wurde mithilfe von ArcGIS eine Gefährdungsanalyse für vier Untersuchungsgebiete in Olfen durchgeführt, um die Gefährdung der Stadt Olfen gegenüber Olfen abschätzen zu können. Des Weiteren wurde eine Haushaltsbefragung aller Haushalte in der Stadt Olfen mithilfe eines vierseitigen Fragebogens zur Abschätzung der Verwundbarkeit durchgeführt, wobei dieser Fragebogen eine sehr zufriedenstellende Rücklaufquote von mehr als 11% hatte. Anschließend hat das Projekt durch die Zusammenführung dieser beiden Methoden eine Abschätzung des Risikos, welches sich aus der Gefährdung und der Verwundbarkeit zusammensetzt, für die Stadt Olfen durchgeführt. Auf Basis der Risikoabschätzung wurden, mithilfe von Maßnahmen zur Überflutungsvorsorge gegenüber Starkregen, Handlungsempfehlungen zur Verminderung des Überflutungsrisikos durch Starkregen in der Stadt Olfen erstellt.

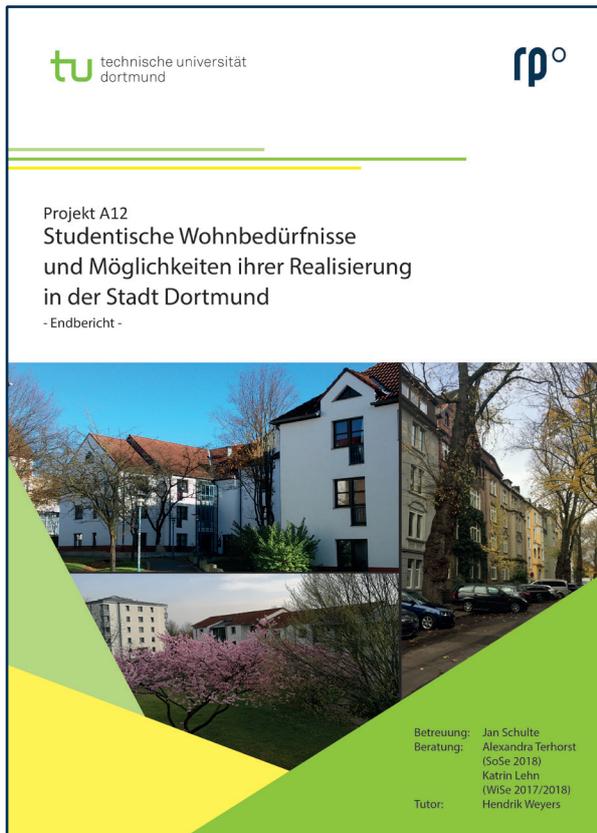
Durch diese Forschungsergebnisse und Maßnahmen erhofft sich das Projekt A11 das Überflutungsrisiko in der Stadt Olfen durch Starkregen zukünftig minimiert zu haben. Insgesamt hat das Projekt einige Forschungsergebnisse hervorgebracht, die zum Überflutungsschutz beitragen können, allerdings sind auch auf Basis der Ergebnisse des Projektes A11 weitere, vertiefende Forschungen möglich.

Informationen zum Projekt

Projekt A11 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Hanna Schmitt (IRPUD);
Christopher Schmalenbeck (LB)

Studentische Wohnbedürfnisse und Möglichkeiten ihrer Realisierung in der Stadt Dortmund



Das Projekt A12 hat sich mit dem Thema Studentische Wohnbedürfnisse und Möglichkeiten ihrer Realisierung in der Stadt Dortmund beschäftigt. Der folgende Bericht ist in drei Teile aufgeteilt: Teil I beginnt mit dem Anlass und der Problemstellung der Projektarbeit, welche u. a. die oben genannte Problematik enthält. Das Projekt hat sich zunächst mit der theoretischen Einordnung des Themas Wohnen beschäftigt. Dort werden wichtige Begriffe, wie Wohnbedürfnisse, Wohnzufriedenheit und Wohnwünsche definiert, sowie vorangegangene Forschungen zum Thema gesichtet und für die eigene Forschung herangezogen. Zur Strukturierung der eigenen Untersuchungen hat das Projekt Forschungsfragen aufgestellt, um die forschungsleitende Frage Wie können studentische Wohnbedürfnisse in der Stadt Dortmund realisiert werden? beantworten zu können:

1. Was sind die Wohnbedürfnisse der Studierenden der Dortmunder Hochschulen?
2. Wo und wie wohnen die Studierenden der Stadt Dortmund aktuell und wie zufrieden sind sie damit?
3. Was steht der Realisierung der studentischen Wohnbedürfnisse aktuell entgegen?

4. Welche Maßnahmen sind geeignet, um die Wohnbedürfnisse der Studierenden zu realisieren?

Teil II beschäftigt sich mit den Methoden, welche das Projekt während der Forschung angewandt hat. Dies sind eine Online-Befragung, welche an Studierende von sechs der sieben Dortmunder Hochschulen versandt wurde, und mehrere Experteninterviews. Dabei wird zunächst eine theoretische Einführung in die Methoden gegeben, dann wird aufgezeigt, wie das Projekt diese Methoden umgesetzt hat und zum Schluss folgt jeweils eine Methodenreflexion. In Teil III werden die Ergebnisse aus der Online-Befragung und den Experteninterviews untersucht. Zu Beginn des dritten Teils werden einfache Häufigkeiten aus der Online-Befragung aufgezeigt. Danach werden die Ergebnisse, die zur Beantwortung der Forschungsfragen benötigt werden, dargelegt. Beginnend damit wo und wie die Studierenden der Dortmunder Hochschulen wohnen. Dabei ist z. B. herausgekommen, dass ca. 61 % der Teilnehmer nach Dortmund gezogen sind, 11 % seit der Geburt in Dortmund und 28 % außerhalb Dortmunds wohnen. Innerhalb Dortmunds leben die meisten in den Stadtbezirken Innenstadt-West und Hombruch. Außerdem ist die Wohngemeinschaft die häufigste Wohnform der Studierenden. Darüber hinaus hat das Projekt die Wohnzufriedenheit der Studierenden herausgefunden und mit weiteren Angaben, wie dem Wohnort oder der Wohnform verknüpft. Danach werden die Wohnbedürfnisse der Studierenden der Dortmunder Hochschulen aufgezeigt und die Ergebnisse der Experteninterviews mit denen der Online-Befragung verbunden. Es ist u. a. herausgekommen, dass die Studierenden besonderen Wert auf eine gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel legen. Auch hier hat das Projekt die Ergebnisse z. B. nach dem Wohnort oder der Art des Studiengangs differenziert betrachtet. Es folgen die Probleme, welche der Realisierung der studentischen Wohnbedürfnisse entgegenstehen. Zum Schluss werden Felder dargestellt, bei welchen Handlungsbedarf besteht, um die Wohnbedürfnisse der Studierenden zu realisieren. Außerdem geht die Projektgruppe darauf ein, welche möglichen Forschungen in Zukunft an ihre Ergebnisse anknüpfen könnten.

Informationen zum Projekt

Projekt A12 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Jan Schulte (Dekanat); Alexandra Terhorst (LB)

Digitalisierungsstrategien im stationären Einzelhandel:

Das Beispiel der Bochumer Originale



**Digitalisierungsstrategien im stationären Einzelhandel -
Das Beispiel der Bochumer Originale**

Betreuerin: Tanja Fleischhauer
Beratung: Andreas Bentler, Charlotte Kreckel (Bochum Marketing GmbH)
Tutor: Thorben Müller




Das Projekt A13 befasst sich mit Digitalisierungsstrategien im stationären Einzelhandel am Beispiel der Bochumer Originale e.V., einer Wertegemeinschaft aus heute 14 Bochumer Einzelhändlern. Die Gründung dieser Wertegemeinschaft begründet sich unter anderem durch die wachsende Konkurrenz durch den Online-Handel. Immer mehr Menschen kaufen ihre Produkte online und immer weniger Menschen begeben sich in die Innenstädte, die in der Folge von negativen Tendenzen bis hin zu Tendenzen des „Aussterbens“ bedroht sind. Einer der Gründe für die wachsende Online-Konkurrenz ist die Digitalisierung. Um für ihre Kunden verstärkt auch digital erreichbar zu sein, versuchten die Bochumer Originale e.V. gemeinsam mit der Bochum Marketing GmbH individuelle Digitalisierungsstrategien zu entwickeln. Unter Digitalisierungsstrategien werden alle Reaktionen von Unternehmen auf die grundlegenden, mit der Digitalisierung verbundenen Herausforderungen verstanden (vgl. Hess 2006: 2). Im Verständnis der Projektgruppe ist auch die Konkurrenz zwischen stationärem Einzelhandel und Online-Handel ein Beispiel für eine solche Herausforderung. Neben der Konkurrenz durch den Online-Handel spielt auch die Attraktivität der Innenstadt eine wichtige Rolle für den Erfolg von stationären Einzelhändlern. Deshalb befasst sich die Projektgruppe neben digitalen Ansätzen auch mit analogen Ansätzen zur Stärkung der

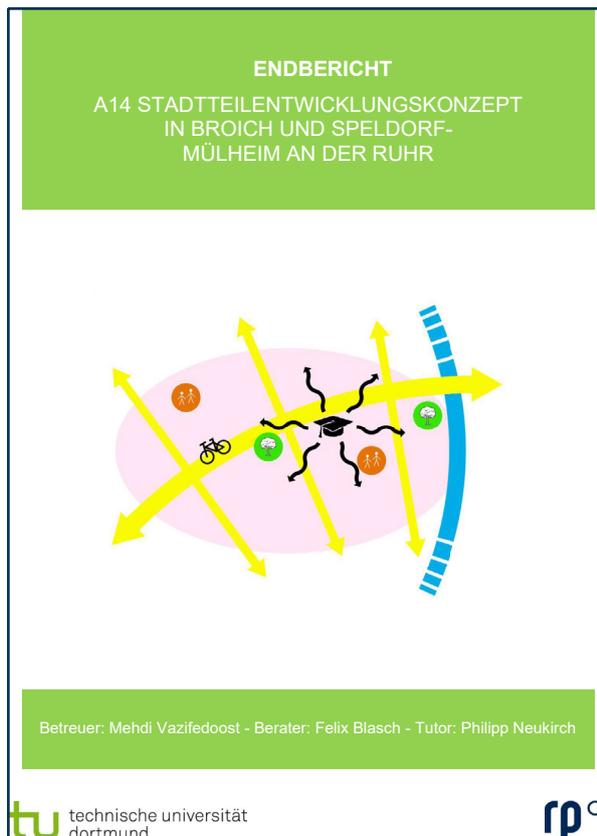
Bochumer Innenstadt und den dazugehörigen stationären Einzelhändlern. Zu analogen Ansätzen gehören Grünflächen, Parkmöglichkeiten, Kulturangebote und Sitzgelegenheiten. Alle Untersuchungsfragen werden durch die Forschungsfrage „Inwieweit ist es möglich, die Bochumer Innenstadt und insbesondere die Bochumer Originale e.V. durch analoge und digitale Strategien zu fördern?“ gebündelt. Die Forschungsfrage steht in direkter Verbindung zu dem Hauptziel, ein Handlungskonzept für die Bochumer Originale e.V. und die Bochum Marketing GmbH zu erstellen. Das Handlungskonzept basiert auf zwei Säulen und setzt sich zusammen aus Handlungsempfehlungen für die Bochumer Originale e.V. und Empfehlungen für die Bochumer Innenstadt. Grundlage ist die Gegenüberstellung von Stärken und Schwächen des stationären Einzelhandels und des Online-Handels. Bei der Analyse der Innenstadt lagen die Schwerpunkte vor allem auf der Aktivität und Attraktivität der Innenstadt. Zusätzlich wurde eine Kartierung vorgenommen, um den Status Quo des Bochumer Innenstadthandels abzubilden. Die Kundenwünsche bildete die Projektgruppe durch eine Kundenbefragung ab. Die Wünsche und Ansprüche wurden zunächst durch eine von der Bochum Marketing GmbH durchgeführte Befragung abgebildet. Um die Wünsche und Ansprüche der Händler noch zu konkretisieren, führte die Projektgruppe mit drei Mitgliedern der Bochumer Originale e.V. Tiefeninterviews, zusätzlich wurden zwei ehemalige Mitglieder befragt. Um die Bochumer Originale e.V. nicht sowohl analog, als auch digital zu unterstützen, setzt sich die Projektgruppe auch mit der Entwicklung und Untersuchung von Digitalisierungsstrategien anderer Städte auseinander. Mit Hilfe der Kundenbefragungen, Tiefeninterviews und der Recherche über Digitalisierungsstrategien anderer Städte wurden die verschiedenen Handlungsempfehlungen für die Bochumer Originale erstellt. Als wichtigste Empfehlungen für die Bochumer Innenstadt haben sich die Verlegung des Wochenmarktes in die Innenstadt, das Anlegen von Grünflächen/ -anlagen, der Ausbau der Sitzmöglichkeiten und die Nutzung des Leerstandes herausgestellt. Die Handlungsempfehlungen der Bochumer Originale e.V. beinhalten unter anderem die Einführung einer Kundenkarte, den Themenpunkt Soziale Medien effektiver zu nutzen, den lokalen Online-Marktplatz zu fördern und vor allem das Label „Bochumer Originale“ stärker und deutlicher zu präsentieren.

Informationen zum Projekt

Projekt A13 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Tanja Fleischhauer (Dekanat);
Charlotte Kreckel, Andreas Bentler (LB)

Stadtteilentwicklungskonzept in Broich und Speldorf - Mülheim an der Ruhr



Das Projekt A14 befasst sich mit der Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität sowie der Steigerung der Attraktivität der Stadtteile als Wirtschafts- und Bildungsstandorte. Als Plangebiet wurde ein circa 320 ha großes Gebiet in den Stadtteilen Broich und Speldorf, in denen insgesamt rund 33.000 Menschen leben, am westlichen Ufer der Ruhr abgegrenzt. Das Projekt hat sich in der Anfangsphase bis zur Abgabe des Zwischenberichtes mit der analytischen Arbeit beschäftigt. Diese beinhaltete unter anderem die Analyse des Plangebietes im Hinblick auf verschiedene Untersuchungsschwerpunkte wie die Stadt- und Gebäudestruktur, dem Grün- und Freiraum, den kulturellen und sozialen Einrichtungen sowie dem Verkehr und der Infrastruktur. In diesem Rahmen wurden Ortsbegehungen durchgeführt, anfangs um sich ein eigenes Bild der Stadtteile zu machen und später, um die Analyseergebnisse nochmals zu vervollständigen. Des Weiteren wurden mit Hilfe dieser Grundlagen Kartenmaterialien mit dem CAD-Programm VectorWorks erstellt. Das Plangebiet verfügt über eine zufriedenstellende Infrastruktur, u. a. ist das Plangebiet gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Dadurch können die Bewohner das vorhandene Nahversorgungsangebot problemlos nutzen. Diverse Schulformen sind in ausreichender Zahl vorhanden und versorgen das Plangebiet flächendeckend. Des Weiteren bietet das Plangebiet durch Parks, kleinräumige Grünflächen und die Nähe zur Ruhr einige Naherholungsmöglichkeiten. Hinzu

kommt ein kulturelles Angebot wie der Ringlokschuppen oder das Schloss Broich mit seinem Museum. Ersten Ergebnissen nach zu urteilen scheinen die Stadtteile ideal für Wohn- und Einzelhandelsnutzung zu sein, dennoch konnte vereinzelt Leerstand identifiziert werden. Dazu kommt, dass einige Straßenzüge sanierungsbedürftig sind. Es wechseln sich attraktive Bebauungen mit maroder Bausubstanz ab, wodurch das Gebiet keinen einheitlichen und stimmigen Eindruck erzeugt. Neben Gebäudeleerstand finden sich auch Bau- und Nutzungslücken beispielsweise in Form von Brachflächen. Diese sind im Plangebiet an unterschiedlichen Orten zu finden, teilweise versiegelt oder durch Abfälle verunreinigt. Trotz der bereits genannten positiven Aspekte der Stadt kommt das Projekt zu dem Ergebnis, dass das Stadtbild im Plangebiet einen unattraktiven Eindruck vermittelt. Um dies zu verbessern, hat sich das Projekt verschiedene Ziele gesetzt, z.B. die Reaktivierung der Brachflächen und die Reduzierung des Leerstandes, der Ausbau und die Pflege der Grünstrukturen im Plangebiet, etc. Zudem soll die Attraktivität als Wirtschafts- und Bildungsstandort der beiden Stadtteile gefördert und bereits erkannte Potenziale sinnvoll genutzt werden. Hauptziel ist es, Lösungsansätze zu entwickeln, damit das Plangebiet den Bedürfnissen der Bewohner im Bereich Wohn- und Lebensqualität nachhaltig gerecht wird. Mit Hilfe verschiedener Methoden wurden entsprechende Maßnahmen entwickelt. Angefangen wurde mit einer Befragung im Plangebiet, um Wünsche, Anregungen, aber auch Bedenken der Bürger zu ermitteln. Die Ergebnisse wurden gemeinsam mit den Erkenntnissen der analytischen Arbeit im Rahmen einer SWOT-Analyse bewertet. Es wurde herausgestellt, dass die Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei der Maßnahmenentwicklung eine übergeordnete Rolle spielen soll. Eine Zukunftswerkstatt führte das Projekt zur Entwicklung konkreter Maßnahmen. Entstanden sind Ideen wie ein Stadtstrand, der das Plangebiet zur Ruhr öffnet und dort attraktive Aufenthaltsflächen schafft. Außerdem wurde ein Fahrradkonzept erstellt, welches die Radwegeverbindungen im gesamten Gebiet verbessert und zudem den durch Mülheim verlaufenden künftigen Radschnellweg RS1 optimal mit dem Plangebiet verbindet. Diese sowie weitere im Endbericht beschriebene Maßnahmen sollen langfristig zu einer Attraktivitätssteigerung des Plangebietes führen und auch für die Studenten der in Broich befindlichen Hochschule Ruhr West einen beliebten Wohn- und Bildungsort schaffen.

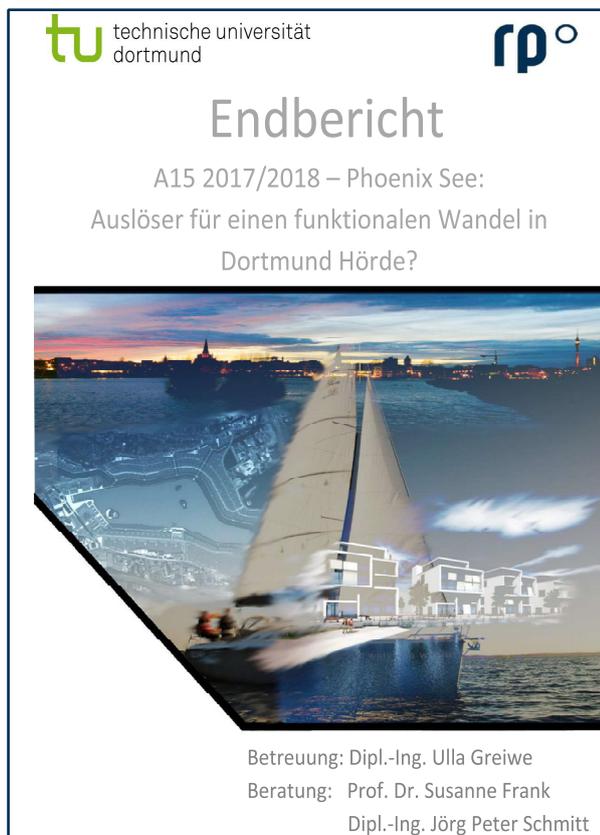
Informationen zum Projekt

Projekt A14 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Mehdi Vazifedoost (Dekanat); Felix Blasch (LB)

Phoenix See:

Auslöser für einen funktionalen Wandel in Dortmund Hörde?



Wir, die Projektgruppe A-15, haben uns in den letzten Wochen und Monaten mit der Frage des Auslösers für einen funktionalen Wandel in den Dortmund Hörde beschäftigt. In den Fokus dieser Untersuchung rückte dabei der Phoenix See, der sich in unserem Untersuchungsrahmen, Stadtquartiere am Wasser, befindet.

Am Phoenix See fällt auf den ersten Blick auf, dass sich an seinen Ufern überwiegend exklusive Villen angesiedelt haben und wirft so große Diskussionen um das Projekt auf.

Aber ist das bei genauerem Hinsehen auch wirklich der Fall? Entsteht durch den Zuzug einer gut verdienenden Oberschicht ein Wandel in dem funktionalen und sozialen Bereich?

Der Bericht beinhaltet Informationen über Stadtquartiere am Wasser: Was macht diese in der heutigen Zeit besonders und warum sind sie so beliebt? Wasser ist ein beliebtes Element, es dient als Naherholungsgebiet, es lockt die Menschen an. Und warum ist gerade der Standort Phoenix See in Dortmund Hörde ein gutes Beispiel für diese modernen Stadtquartiere?

Weiterhin wird sich mit der Diskussion, die durch

das Phoenix See Projekt hervorgerufen beschäftigt: Welche Befürchtungen brachte das Projekt mit sich und welche davon haben sich bestätigt? Um dies beantworten zu können, wurde die erste Forschungsfrage entwickelt: "Welcher soziale und funktionale Wandel ist durch das Phoenix See Projekt in Hörde zu erkennen? Welche positiven bzw. negativen Wirkungen gehen davon aus?"

Dazu wurde eine Untersuchung im Raum des Phoenix Sees unternommen: Die Erhebung von Susanne Frank und Ulla Greiwe aus dem Jahr 2012 enthält Daten über bauliche Zustände und gewerbliche Nutzungen im Gebiet Hörde. Dazu veranlasste die Projektgruppe eine neue Erhebung aus dem Jahr 2018, die die baulichen Zustände und gewerblichen Nutzungen von über 680 Gebäuden erneut dokumentierte, welche anschließend mit der Erhebung aus dem Jahr 2012 verglichen wurden.

Die Ergebnisse geben Aufschluss darüber, ob bauliche Aufwertungen vorliegen und wo sie vor allem gehäuft auftreten.

Diese Ergebnisse wurden mittels einer Karte visualisiert, auf der man sehen kann, wo die Aufwertungen stattgefunden haben und an welchen Gebäuden genau was aufgewertet wurde.

Neben der Erhebung wurden Daten zu der Miet- und Kaufpreisentwicklung in Hörde und im Gesamttraum Dortmund mit der Unterstützung von INWIS, dies steht für Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung, gesammelt, um zu untersuchen, ob ein Preisanstieg seit der Flutung des Sees vorliegt. Diese Daten wurden in Diagrammen festgehalten und verglichen.

Die Auswertungen dieser umfangreichen Erhebungen führen zu der spannenden Erkenntnis: Ist und inwieweit ist der Phoenix See der Auslöser für einen sozialen und funktionalen Wandel?

Informationen zum Projekt

Projekt A15 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Ulla Greiwe (SPZ) ; Susanne Frank (Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie)

Student trifft Stadt! - Ein Handlungskonzept für Studentenstädte und solche, die es werden wollen



Unter dem Titel: „Student trifft Stadt – Ein Handlungskonzept für Studentenstädte und solche, die es werden wollen“ setzt sich die Projektgruppe mit der Forschungsfrage „Was kann eine Hochschulstadt von den Merkmalen einer idealen Studentenstadt lernen?“ mit der Thematik Studentenstädte auseinander und untersucht deren wesentliche Aspekte. Als Beispiel dienen dabei die Stadt Krefeld und die sich dort befindenden Standorte der Hochschule Niederrhein. Ziel des Projektes ist es, einen Maßnahmenkatalog für die Stadt Krefeld aufzustellen, welcher Lösungsansätze für von der Projektgruppe identifizierte Schwächen und Probleme enthält und wie das studentische Leben der Stadt gefördert werden kann. Um eine Differenzierung zwischen Hochschulstadt und einer Studentenstadt zu ermöglichen, hat die Projektgruppe eine eigene Definition des Begriffes Studentenstadt erarbeitet, anhand derer Merkmale der Hochschul- oder Studentenstadt erkannt und zugeordnet werden kann. In diesem Zusammenhang wurde eine Unterscheidung der Begrifflichkeiten Hochschulstadt, populäre Studentenstadt und ideale Studentenstadt vorgenommen, auf dessen Grundlage die Forschungsfrage aufbaut. Die Definition gibt zudem Aufschluss über die verschiedenen Einflussfaktoren, die für Studierende relevant und für die

Wahrnehmung einer Stadt als Studentenstadt entscheidend sind. Diese sind durch die Themenschwerpunkte Hochschule, Studierendenanteil, Wohnungsmarkt, Infrastruktur, Studienangebot, Sport und Erholung, Freizeitgestaltung, Kultur, Historie sowie Innovationen und Image kategorisiert. Sie wurden anhand unterschiedlichster Untersuchungsfragen untersucht und werden im Handlungskonzept aufgegriffen.

Mit Hilfe zweier Ortserkundungen hat sich die Projektgruppe einen ersten Eindruck des Untersuchungsgebietes verschafft und genauere Eindrücke gewonnen. Durch Befragungen von Studierenden am Campus der Hochschule Niederrhein zum Studienstandort Krefeld wurden weitere Erkenntnisse bezüglich der Zufriedenheit der Krefelder StudentInnen gewonnen. ExpertInneninterviews mit der Abteilung Stadtmarketing sowie der Stadtplanung der Stadt Krefeld gaben ergänzende Informationen zur aktuellen Situation vor Ort und boten weitere Denkanstöße bezüglich des Handlungskonzeptes. Auf diesen Forschungsergebnissen aufbauend wurde eine SWOT-Analyse erstellt, welche die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken Krefelds bezüglich der Hochschule Niederrhein, des studentischen Wohnens, der Verkehrsinfrastruktur, der Freizeitgestaltung und des Images darstellt. Außerdem wurden neben der SWOT-Analyse Best-Practice Beispiele aus verschiedenen Städten herangezogen, um den Maßnahmenkatalog zu entwickeln. Dieser beinhaltet zahlreiche Maßnahmen, welche sich aus den Befragungsergebnissen, den Eindrücken der Projektgruppe nach den Ortserkundungen und intensiver Recherche zusammensetzten. Die Maßnahmen zielen insbesondere darauf ab, das studentische Leben in der Stadt Krefeld zu fördern. Allerdings profitieren auch andere Bevölkerungsgruppen von der Umsetzung des Maßnahmenkataloges. Für die Disputation hat sich die Projektgruppe auf ausgewählte Maßnahmen geeinigt, welche aus Sicht der Projektteilnehmerinnen in naher Zukunft realisiert werden könnten. Abschließend wurde eine Vision der Stadt Krefeld erstellt, welche die Stadt Krefeld, nach den Vorstellungen der Projektgruppe, im Jahre 2030 beschreibt. Diese stellt den Tagesablauf eines Studierenden in Krefeld dar und basiert auf den Ideen und Gedanken der ProjektteilnehmerInnen.

Informationen zum Projekt

Projekt A16 | **Studienjahr:** 2017/2018

Betreuung: Simon Willemsen (LB); Ulla Greiwe (DEK-SPZ)

Zwischen Vergnügen und Nachhaltigkeit -

Eine Evaluation des Tourismus im Nationalpark Eifel



Lassen sich die touristische Ausrichtung des Nationalpark Eifel und das Leitbild 'Natur Natur sein lassen' im Sinne der Nachhaltigkeit vereinbaren?

Diese Frage möchte das Projekt F02 im Rahmen seiner Arbeit beantworten. Der Fokus liegt dabei besonders auf der ökologischen Perspektive und dem Einfluss des Tourismus auf die Natur im Schutzgebiet sowie den Naturschutz im Allgemeinen. Auf den ersten Blick scheint es zwar schwierig, Tourismus und Naturschutz miteinander zu vereinbaren, jedoch schreibt § 24 Abs. 2 S. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes sogar explizit vor, dass „soweit es der Schutzzweck erlaubt, [...] Nationalparke auch der wissenschaftlichen Umweltbeobachtung, der naturkundlichen Bildung und dem Naturerlebnis der Bevölkerung dienen (sollen)“ (ebd.) Wie aber kann man einerseits eine ungestörte Entwicklung der Natur anstreben und andererseits Attraktionen für Touristen schaffen, ohne dass diese die Natur nachhaltig beeinträchtigen?

Die Projektgruppe beschäftigte sich dazu zwei Semester lang mit diesen Thematiken rund um den Nationalpark Eifel. Neben der Erarbeitung von Grundlagen zu Naturschutz und Schutzgebieten,

Sanftem Tourismus sowie Nachhaltigkeit wurden die Veröffentlichungen des Nationalpark Eifel im Hinblick auf ihre Ziele und Maßnahmen analysiert. Eine Vielzahl von Daten und Fakten, die anhand der Nationalparkpläne, Leistungsberichte, einem Sozioökonomischen Monitoring und dem Touristischen Masterplan etc. gewonnen wurden, gaben einen ersten Eindruck über die Arbeit des Nationalparks. Um die touristischen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Naturverträglichkeit einzuordnen und die eigene Forschungsarbeit zu strukturieren, wurde zunächst eine Idealvorstellung für ein nachhaltiges Tourismuskonzept speziell für den Nationalpark Eifel erstellt. Demnach sollen vorrangig die Verbesserung der Umweltbildung, ein stärkeres Umweltbewusstsein der Besucher sowie ein umweltverträgliches Naturerleben für alle Bevölkerungsgruppen die Ziele des Tourismus im Nationalpark sein.

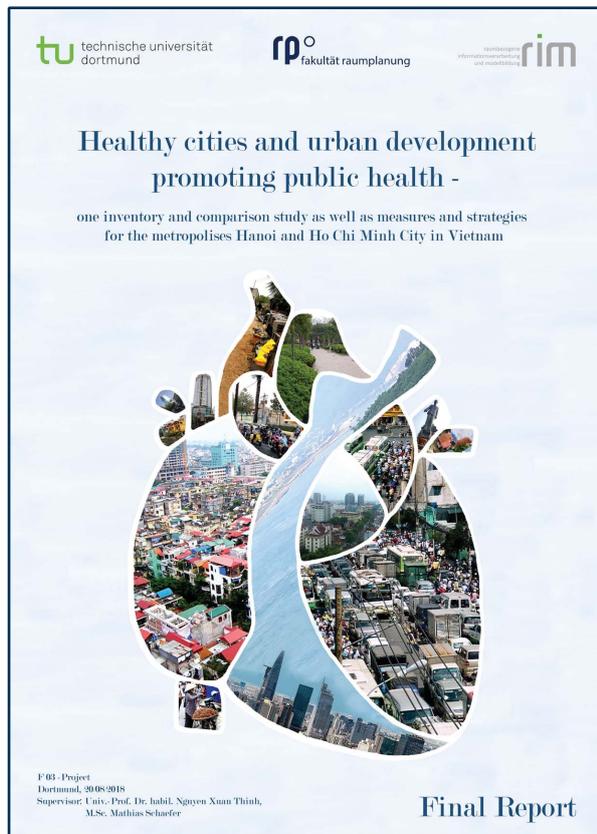
Um zu untersuchen, ob und inwiefern der Nationalpark Eifel einen solchen Ansatz im Umgang mit Tourismus bereits verfolgt, wurde eine qualitative Evaluation mithilfe von Ortsbegehungen, Experteninterviews und anderen Befragungen durchgeführt. Nach einer umfangreichen Datenauswertung wurden zur Beantwortung der Forschungsfrage die Idealvorstellungen für einen nachhaltigen Tourismus mit der Situation im Nationalpark Eifel verglichen. Die qualitative Evaluation hat dabei ergeben, dass sich die touristische Ausrichtung des Nationalparks theoretisch sehr wohl mit dem Leitbild 'Natur Natur sein lassen' im Sinne der Nachhaltigkeit vereinbaren lässt, jedoch noch einige Schwachstellen in der Umsetzung der touristischen Maßnahmen zu erkennen sind, die die Natur beeinträchtigen können. Auf Grundlage der Ergebnisse wurden somit abschließend Handlungsempfehlungen formuliert, die erläutern, wie der Nationalpark Eifel mit zukünftigen Maßnahmen ein nachhaltigeres Tourismuskonzept erreichen kann, damit der Naturschutz weiterhin das vorrangige Anliegen des Nationalparks ist und die Vereinbarkeit von Tourismus und Naturschutz verbessert wird.

Informationen zum Projekt

Projekt F02 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Julian Leber (Fachgebiet Landschaftsökologie und Landschaftplanung); Mario Reimer (LB)

Healthy cities and urban development promoting public health: one inventory and comparison study as well as measures and strategies for the metropolises Hanoi and Ho Chi Minh City in Vietnam



conclusions about the impact of the elements of the city, the cities' urban districts are divided into different categories with regard to the degree of sealing

and proportion of traffic areas. During the excursion in both cities, measurements of the indicators are taken in every category. After analysing the measured values, the project group draws conclusions about the elements of the cities' impact on the physical environment. The projects result is a comparison of the cities' conditions to identify similarities and differences as well as to develop recommendations for action to improve the health-promoting urban development.

Most people worldwide live in cities and in times of uncontrolled urbanisation the development of healthy cities is a main challenge of spatial planning. Problems resulting from increasing urbanisation include increased traffic, air pollution, increasing waste and sometimes even supply shortages.

Two especially affected metropolises are Hanoi and Ho Chi Minh City in Vietnam, showing typical consequences of urbanisation. To investigate the prevailing conditions and find ways to improve them, the following research question was developed:

How to significantly influence health-promoting urban development in the metropolises Hanoi and Ho Chi Minh City related to urban morphology, open spaces and traffic.

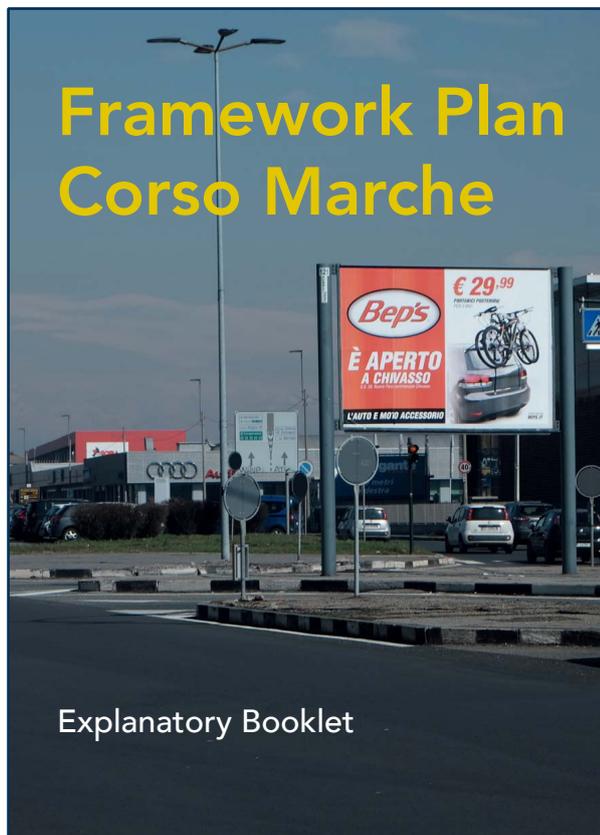
The first objective is to analyse the cities' contemporary situation. The project work focuses on the city structure's influence on the physical environment by the elements of the city urban morphology, traffic and open spaces. Their impact is examined by three indicators, which are air pollution, noise exposure and temperature. In order to draw

Informationen zum Projekt

Projekt F043 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Nguyen Xuan Thinh, Florian Spieß
(Fachgebiet Raumbezogene Informationsverarbeitung und Modellbildung)

Transforming a Polycentric Metropolitan Area-Strategic Planning in Turin, Italy



F04's research focuses on the development of the Corso Marche Axis in the western part of Turin, Italy, and its neighbouring municipalities as well as the role of polycentric stakeholders in strategic planning. The Corso Marche Axis is one of three main infrastructure axes proposed by the public planning document "Piano Regolatore Generale (PRG)" in 1995. Out of this three axes, the Corso Marche remains the only one yet to be completed. Originally, the intention was to combine urban regeneration with new infrastructure projects, to foster the transformation of Turin to a post-industrial city and to create a new backbone of the whole Metropolitan Area. Following the research question "How can the impacts and demands of polycentric networks be harmonised with the basic needs of a local area", the planning studio strives to analyse how polycentric stakeholders influence the development of the Corso Marche Area and in which way the needs of the local citizens can be respectfully considered in this planning process.

In addition to relieving congestion on Turin's Tangenziale, the main bypass highway, the Corso Marche is envisioned as an axis that links utilized and vacant

industrial areas such as the Fiat Mirafiori plant in Turin's south and the aerospace engineering plant of Leonardo with a new university campus, extensive agriculture land and the Campo Volo Airfield in the northern parts. Further, the southern part of the Corso Marche will be crossed by the Ten-T network (Trans-European Transport Network) that includes a train connection between Lyon and Turin. The importance of the Corso Marche Axis becomes especially apparent when looking at different spatial layers. It can for example serve as an arterial road for the Metropolitan Area, as a fast link to the economic triangle of Genoa, Milan and Turin in northern Italy as well as a western connection of the Silk Route on a global scale.

Although it is widely used as a conceptual principle, polycentricity is still a vague concept with various meanings in different contexts and that refers to diverse spatial dimensions. Following the planning studio's definition, a polycentric system can be defined as a network that is not dominated by one centre. The polycentric stakeholders involved in relevant processes along the Corso Marche Axis have impacts and demands, which need to be structured functionally and spatially. At the same time is the local population present at Corso Marche. F04 intends to harmonise the fulfillment of their basic needs with the polycentric demands.

In order to analyse stakeholders and their demands, different methods including the analysis of Italian planning documents of different spatial layers, interviews with stakeholders as well as site visits are used. With regard to the different spatial layers, F04 is going to develop an action plan that visualises the harmonisation of the various demands on the Corso Marche Axis.

Informationen zum Projekt

Projekt F04 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Thorsten Wiechmann, Letizia Imbres (ROP), Karsten Zimmermann, Andreas Putzlitiz (EPK)

Neue Stadtquartiere -

Strategien für die Entwicklung lebenswerter Quartiere



Vor dem Hintergrund des hohen Wohnraumbedarfs und des damit verbundenen Wohnungsmangels in vielen Regionen Deutschlands beschäftigt sich das Projekt mit dem Thema der neuen Stadtquartiere im innerstädtischen Raum. Anhaltspunkte dabei sind sowohl die Bedarfsdeckung an sozialen Wohnraums als auch die Steigerung und fortan bestehende Gewährleistung der Wohn- und Lebensqualität.

Der Fokus gilt dabei den innerstädtischen Quartieren. Hierzu wird schwerpunktmäßig untersucht, welche Faktoren die Entstehung eines lebenswerten Quartiers positiv bedingen. Demzufolge war das Ziel der Seminararbeit die Beantwortung der Forschungsfrage „Welche Faktoren tragen dazu bei, ein lebenswertes Quartier zu entwickeln, das sich in einen sozialräumlichen und städtischen Kontext etabliert?“.

Zudem wird auf die Unterfragen, deren Beantwortung die Forschungsfrage stützen, eingegangen. Dabei wurden verschiedene Methoden herangezogen, vor allem zur detaillierten Betrachtung die Fallbeispielanalyse des Clouth Quartiers in Köln

und des Le Quartier Centrals in Düsseldorf.

Untersucht wurden die Quartiere hinsichtlich Partizipation, Akteurskonstellation, verkehrlichen Infrastruktur, Wohnen, Versorgung, Grünstruktur, öffentliche Räume, Sozialstruktur sowie Nachbarschaft. Ziel dieser vielfältigen Betrachtung war eine umfassende Beantwortung der Forschungsfragen sowie derer Unterfragen.

Darüber hinaus wurden Erkenntnisse aus Literaturrecherchen, Ortsbesichtigungen, BewohnerInnenbefragungen und ExpertInneninterviews ebenfalls mit in die Betrachtung integriert.

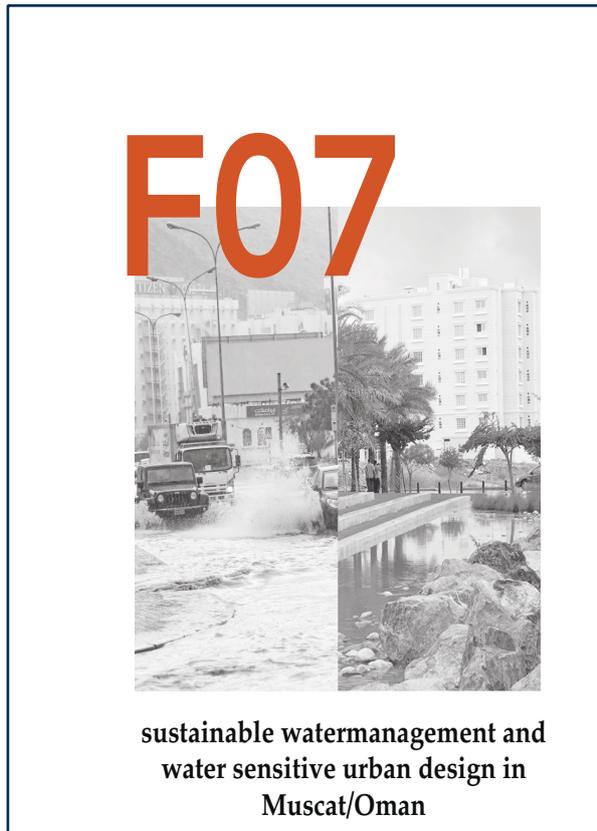
Um letztendlich ebenfalls eine Anwendung der Ergebnisse in der Praxis zu ermöglichen und gleichwohl eine Allgemeingültigkeit zu schaffen, wurde eine Toolbox zur Zusammenfassung der Ergebnisse entwickelt.

Informationen zum Projekt

Projekt F06 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Anja Szypulski (Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie; Melanie Kloth (LB)

Water sensitive urban design and sustainable water-management in Muscat/Oman



In the last decades Muscat, the capital of the Sultanate of Oman, has been affected by a massive growth and economic boom. A consequence of this increase is a vast urban sprawl, which is further reinforced by a low-density type of settlement and limitation of the city's expansion due to mountains and sea to the adjacent plain in the west. In combination with other factors, this prevalent trend leads to a lack of provided technical and social infrastructure, especially in terms of public spaces and parks. Furthermore, the city is built for car traffic which leads to an outstanding deficit of mobility for pedestrians and cyclist. Despite the prevalent arid climate with hardly any precipitation, heavy rain events can occur in the mountainous areas, from where the accumulated water streams down through the city into the sea. These flash floods flow through usually dry riverbeds, called wadis. They fill up with a high amount of water during these torrential rains and cause recurrent flooding that can harm people and effect economic damages. Most time of the year though, wadis constitute dusty ditches in the city structure that separate the neighbourhoods. Moreover, the rapid population growth comes along with an increasing water consumption and therefore a higher quantity of wastewater. Even though treated wastewater is available, just a small portion of it has a designated use which offers the potential to reuse it

for irrigation of green public spaces in the city.

Therefore, the project F07 "Water sensitive urban design and sustainable water management in Muscat, Oman" dealt in the academic year 2017/2018 with the research question "How to integrate wadis as green public spaces into the urban structure of Muscat considering a sustainable water management and flood protection concept?". The aim was to make the unused areas of wadis accessible to the public by creating green public spaces and facilities adapted to the flood risk. While developing the design of green public spaces, the focus was on maintaining the wadis landscape quality and the natural function of draining water into the sea. Additionally, the integration of flood protection measures should reduce the risk for adjacent neighbourhoods as well as users of the wadi parks. Another main aspect was the incorporation of treated wastewater as a sustainable source for an efficient irrigation of the green spaces inside the wadi.

To reach the aim of developing different arrangements for improved waste- and stormwater management, integrating suitable flood protection measures and drafting new attractive green public spaces, the project had an excursion to Muscat. The project participated in a joint workshop with Omani spatial planning students of the German University of Technology to gather the information and material needed for following working steps. The project analysed and evaluated all achieved information and developed exemplary drafts for green public spaces in wadis, which are transferable to comparable locations within the city. The drafts illustrate how public spaces can be implemented in wadis as suitable opportunities to use the vacant space, connect neighbourhoods and create open spaces for the population of Muscat. Moreover, the group elaborated a green concept for Muscat serving as a vision for a more viable and sustainable city while providing a sufficient number of parks. Conclusively, the approach serves as an impulse for Muscat's further development and fulfils the demands of water management as well as urban planning.

Informationen zum Projekt

Projekt F07 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Mathias Kaiser (Fachgebiet Ver- und Entsorgungssysteme); Wolfgang Scholz (Fachgebiet International Planning Studies)

Akzeptanz von restriktiven Maßnahmen für den PKW-Verkehr



75 Prozent aller Haushalte in Deutschland verfügen über einen PKW. Die Nutzung des Autos ist komfortabel und besitzt oftmals einen Zeitvorteil gegenüber den anderen Verkehrsarten. Doch gesundheitsschädliche Emissionen, Unfälle, Lärm und vieles mehr zeigen, dass der PKW-Verkehr auch schwerwiegende Probleme verursacht. Eine Regulation, etwa durch restriktive Maßnahmen, erscheint daher wichtig und unumgänglich. Kritische oder negative Schlagzeilen über solche Maßnahmen verdeutlichen, dass viele PKW-Nutzer derartige Einschränkungen ihrer Freiheit nicht hinnehmen wollen. Die Akzeptanz restriktiver Maßnahmen im PKW-Verkehr ist bisher kaum Gegenstand wissenschaftlicher Forschungen, weshalb sich das Projekt F08 mit folgender Fragestellung beschäftigt hat: Inwieweit werden restriktive Maßnahmen im PKW-Verkehr auf kommunaler Ebene akzeptiert? Wie kann die Akzeptanz bei Bedarf gefördert werden? Akzeptanz geht dabei über eine bloße Toleranz hinaus und bedeutet so viel wie annehmen oder einverstanden sein. Besonderes Augenmerk liegt bei dieser Untersuchung auf den Maßnahmenkategorien Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen, Umverteilung von Straßenraum sowie Parkgebühren und Höchstparkdauer. Es wurden unter anderem Experteninterviews und Online-Befragungen durchgeführt, um verschiedene

räumliche Ebenen zu untersuchen: Die Ebene deutscher Großstädte, insbesondere der Städte über 300.000 Einwohner, die Untersuchungsstädte Bochum und Hannover sowie ausgewählte lokale Beispielmaßnahmen in beiden Städten. Die ausgewählten Städte eignen sich besonders, da sie neben zahlreichen Konzepten und Planungen zum restriktiven Umgang mit dem PKW-Verkehr auch unterschiedlichste Modal Split-Werte aufweisen.

Mit den gewonnenen Informationen wurden unter anderem in einer Stakeholderanalyse die Einstellungen und der Einfluss verschiedener Akteursgruppen wie Politik, Verwaltung, Planungsbüros sowie Vertreter von Interessenverbänden und Wissenschaft gegenüber restriktiven Maßnahmen, aber auch gegenüber den jeweils anderen Akteuren, untersucht. Durch diese Analyse und die Untersuchung der räumlichen Ebenen zeigte sich, dass die Akzeptanz restriktiver Maßnahmen unterschiedlich ausfällt und von der Einstellung des jeweiligen Akteurs abhängt. Parkgebühren und Höchstparkdauer werden weitestgehend akzeptiert, während Umverteilung von Straßenraum im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Straße kritisch gesehen wird, da ein Rückgang dieser befürchtet wird. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen wird von den drei Maßnahmenkategorien am wenigsten akzeptiert.

Für die erfolgreiche Etablierung ist Akzeptanz zwar nicht unbedingt notwendig, wird jedoch als vorteilhaft betrachtet. Zur Förderung der Akzeptanz sollte nicht nur der PKW-Verkehr eingeschränkt, sondern auch attraktive Alternativen geschaffen werden (Push & Pull). Außerdem müssen die Vorteile und Erfolge der Maßnahmen verdeutlicht werden anstatt die Restriktionen zu betonen. Besonders wichtig für eine hohe Akzeptanz der Maßnahmen ist die frühzeitige Einbindung aller Beteiligten in den Planungsprozess. Durch eine solche Förderung der Akzeptanz restriktiver Maßnahmen können diese effektiver eingesetzt werden, um den durch den PKW-Verkehr verursachten Problemen zu begegnen.

Informationen zum Projekt

Projekt F08 | Studienjahr 2017/2018

Betreuung: Alexander Reichert, Jann Albrecht (Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung); Christian Lamker (Fachgebiet Raumordnung und Planungstheorie)

Wanderbäume Bottrop

Reallabore als Form der Bürgerbeteiligung



Mit rund 82 Millionen Einwohnern auf 357.114 km² ist Deutschland eines der am dichtesten besiedelten Länder der Welt. Neben der Bevölkerungsrates steigt auch der Grad der Urbanisierung jährlich. In Folge dessen leiden viele Städte unter einem Nutzungsdruck, ausgelöst durch eine erhöhte Wohnungs- und Freizeitangebotsnachfrage.

Um diesem Druck gerecht zu werden, wird in Städten stetig nachverdichtet. Die Maßnahmen der städtebaulichen Nachverdichtung und die damit einhergehende erhöhte Flächenversiegelung und Ausweitung der Verkehrsnetze wirken global als auch punktuell auf die klimatischen Verhältnisse. Punktuell können sich städtische Hitzeinseln und verminderte lufthygienische Bedingungen entwickeln. Durch die Implementierung von Straßenraumbegrünung kann diesen Entwicklungen entgegengewirkt werden. Die Städte nehmen hinsichtlich der klimagerechten und zukunftsfähigen Entwicklung eine Schlüsselrolle ein und sehen sich mit einer zunehmenden Komplexität diverser Problemfelder konfrontiert. Dies erfordert einen interdisziplinären Austausch verschiedener Akteure und dementsprechend eine vermehrte und vielfältige Beteiligung der Stadtbevölkerung,

um Probleme konstruktiv lösen zu können. Um möglichst viele Akteure in städtischen Planungsprozess zu vereinen und den Bürgern ein möglichst großes Mitspracherecht einzuräumen, können sogenannte Reallabore praktiziert werden. Ein Reallabor kann damit eine geeignete Schnittstelle zwischen Wissenschaft und Praxis im Umgang städtischer Problemfelder darstellen.

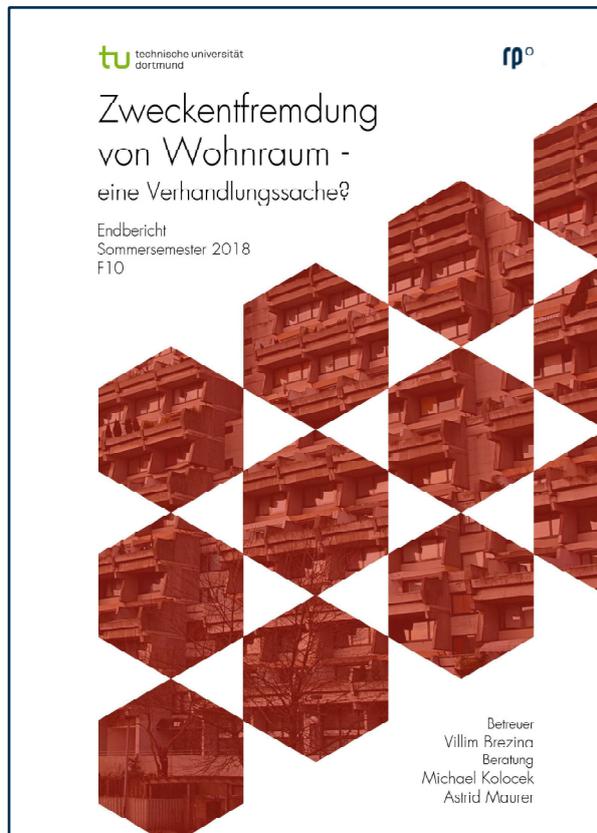
Das Reallabor Wanderbäume Bottrop ist Bestandteil des EU-Forschungsprojekts iSCAPE zur Messung und Kontrolle von Luftverschmutzung in europäischen Städten. Gemeinsam mit der Stadt Bottrop ist die TU Dortmund Teil dieses Forschungsprojekts und untersucht in einem Reallabor, als eine Form der Bürgerbeteiligung, die Verbesserung des städtischen Klimas und der Luftqualität durch die temporäre Begrünung ausgewählter Straßenzüge in Bottrop. Mit Hilfe der Durchführung des Reallabors soll es den Bürgern ermöglicht werden, die Auswirkungen einer Straßenraumbegrünung unmittelbar zu erfahren. Die Einbindung der Bürger erfolgt unter anderem in Form von Workshops, in denen Anregungen und Ideen für den Verlauf des Projektes gesammelt werden. Weiterer Bestandteil bildet ein Kommunikationskonzept, welches darauf ausgelegt ist, einen möglichst großen Adressatenkreis zu erreichen, um möglichst viele Bürger für urbanes Grün zu sensibilisieren.

Informationen zum Projekt

Projekt F09 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Nadine Mägdefrau, Christina Gollmann (IRPUD); Carina Christian (LB);

Zweckentfremdung von Wohnraum - eine Verhandlungssache?



Das Fortgeschrittenenprojekt 10 beschäftigt sich mit der Zweckentfremdung von Wohnraum als einen Faktor, der den aktuellen Wohnungsdruck in Deutschland verschärft. Untersuchungsschwerpunkt der Projektgruppe ist der Umgang von Kommunen gegen Zweckentfremdung von Wohnraum bezüglich der Sonderformen Leerstand im Privateigentum und Umwidmung in Gewerbe durch Kurzzeitvermietung. Dabei steht ihnen ein Handlungsspielraum zur Verfügung, der sich in den verschiedenen Strategien der jeweiligen Kommune widerspiegelt. Um ein möglichst breites Spektrum an Faktoren, die die Handlungsweise beeinflussen, abzudecken, wählt die Projektgruppe die Untersuchungsräume Sylt, Dortmund und Berlin. In den drei Kommunen wird untersucht, ob die Sonderformen der Zweckentfremdung ein Problem für den lokalen Wohnungsmarkt darstellen, mit welchen Akteuren die Kommune interagiert und auf welche Weise sie welche Instrumente beziehungsweise einsetzt, um gegen Zweckentfremdung von Wohnraum vorzugehen. Darauf aufbauend werden Handlungsstrategien der drei Kommunen abgeleitet, die hinsichtlich ihrer Effektivität für die Verhinderung von Zweckentfremdung bewertet werden. Als Ergebnis lässt sich die anfangs gestellte Vermutung, dass Kommunen unterschiedliche Handlungsweisen hinsichtlich der Zweckentfremdung

haben, bestätigen. Wichtig ist hierbei, dass Zweckentfremdung nur bei hoher Konzentration und einem angespannten Wohnungsmarkt zum Problem wird und diese beide Faktoren zusammen mit der Zielausrichtung die Handlungsweisen der Kommunen beeinflussen. So wählt die Stadt Dortmund, welche keine erheblichen Probleme mit Zweckentfremdung und einen nur in Teilbereichen angespannten Wohnungsmarkt hat, eine sehr liberale und kooperative Handlungsweise gegen Zweckentfremdung. Trotzdem hat sie ein Zweckentfremdungsverbot erlassen, welches Mietwohnraum im unteren bis mittleren Preissegment längerfristig erhalten soll. Aktiv werden keine Wohnungen wieder zurückgeführt, jedoch entfaltet das Verbot eine präventive Wirkung, indem es zukünftigen Marktproblematiken entgegenwirkt. Der Berliner Wohnungsmarkt ist hingegen stark angespannt und in Teilgebieten sind Zweckentfremdungen durch Umwandlung in Gewerbe in Form von Kurzzeitvermietung so stark konzentriert, dass es zum Problem für die Dauerwohnbevölkerung wird. Besonders im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg verdrängen viele Ferienwohnungen die Bevölkerung, sodass das Bezirksamt offensiv gegen diese Form der Zweckentfremdung durch die Zweckentfremdungsverbotsverordnung vorgeht. Durch Online-Meldeformulare und das Aufsuchen von zweckentfremdeten Wohnungen kontrolliert der Bezirk die Einhaltung des Verbotes und führt dadurch effektiv Wohnraum dem Markt zurück. Für die stark touristisch geprägte Insel Sylt stellen Freizeit-Zweitwohnsitze ein großes Problem dar. Auf zunehmend knapper werdenden Wohnraum reagiert sie mit dem Bauplanungsrecht, indem Sondergebiete festgesetzt sowie Erhaltungs- und Fremdenverkehrsatzungen erlassen werden. Um die Dauerwohnbevölkerung zu wahren, handelt die Inselverwaltung planerisch vorbeugend. Die weitere Kontrolle bleibt aus, sodass kein Wohnraum zurückgeführt wird.

Das Ergebnis der Arbeit ist für Kommunen interessant, um die Handlungsweisen anderer Kommunen zu betrachten und gleichzeitig das eigene Handeln reflektieren zu können. Dazu dient das aufgezeigte Spektrum im Umgang mit Zweckentfremdung als Handlungshilfe. Die Arbeit weckt das Bewusstsein für ein Thema, das trotz seiner hohen Aktualität und Relevanz nur selten erforscht wird.

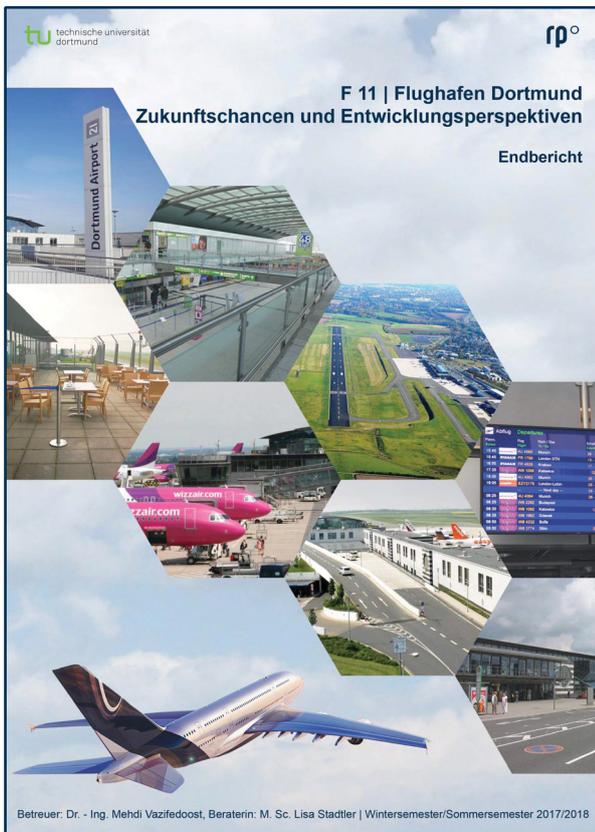
Informationen zum Projekt

Projekt F10 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Viliim Brezina (SPZ); Astrid Maurer (Lehrstuhl Bodenpolitik, Bodenmanagement und kommunales Vermessungswesen)

Flughafen Dortmund -

Zukunftschancen und Entwicklungsperspektiven



Der Dortmunder Flughafen steht vor großen Herausforderungen, die es in Zukunft zu lösen gilt. So liegen die Passagierzahlen bei einer Flughafenkapazität von 3,5 Millionen Fluggästen nur bei rund 2 Mio Passagieren, was einer Auslastung von 60 % entspricht. Eine weitere Thematik ist das negative Betriebsergebnis, welches im Jahr 2017 rund 14 Millionen Euro betrug. Aus finanzieller Sicht wird der Dortmunder Flughafen aktuell durch die Stadt Dortmund und die Dortmunder Stadtwerke subventioniert. Jedoch hat die Europäische Kommission im Jahr 2014 eine Auflage an alle Regionalflughäfen gestellt, dass sich diese bis zum Ende des Jahres 2023, unabhängig von Subventionen, selbstständig finanzieren müssen. Wenn der Dortmunder Flughafen diese Bedingungen nicht erreicht, könnte eine Zwangsschließung die Konsequenz sein. Eine Verlängerung der Start- und Landebahn und erweiterte Betriebszeiten wären laut dem Geschäftsführer des Flughafens zwei Möglichkeiten, dem entgegenzuwirken. Diese Möglichkeiten werden jedoch von Konflikten begleitet, sodass die Zukunft und die Entwicklungsperspektiven des Dortmunder Flughafens unklar sind. In dieser Hinsicht ergibt sich für die Projektarbeit folgende Forschungsfrage: Wie kann sich der Standort des Dortmunder Flughafens entwickeln, um eine zukunftsfähige und nachhaltige Perspektive

zu erreichen?

Diese Frage wird durch drei verschiedene Szenarien, welche jeweils eine eigene Perspektive darstellen, beantwortet. Hierzu zählen die Flughafenerweiterung, die Flughafenschrumpfung und die Flughafenschließung. Die Entwicklung dieser drei Szenarien basiert auf den Ergebnissen der Projektarbeitsschritte, welche sich aus einer Internet- und Literaturrecherche, einer Durchführung von Experteninterviews, einer Ortsbegehung und Bestandsaufnahme, einer Bürgerbefragung und einer abschließenden SWOT-Analyse zusammensetzen. Die Projektarbeit zeigt, dass der Dortmunder Flughafen ein kontroverses Thema darstellt und von vielen Akteuren unterschiedlich aufgefasst und betrachtet wird. Die unterschiedlichen Betrachtungsweisen, aber auch die erarbeiteten Ergebnisse, lassen auf die verschiedenen Szenarien schließen. Der Ausbau der Start- und Landebahn und eine Betriebszeitenverlängerung wären Maßnahmen, die getroffen werden müssten, damit der Flughafen erweitert werden und somit mit weiteren Flugzielen auf die Nutzer attraktiver wirken könnte. Nachteilig wären die anhaltenden Lärm- und Schadstoffemissionen. Bei einer Schrumpfung müsste sich der Flughafen spezialisieren, zum Beispiel auf Geschäftsreisen. Dies hätte u.a. aber auch negative Einflüsse auf die Beschäftigungssituation, da ein Stellenabbau mit einer Schrumpfung einhergehen würde. Eine Schließung würde Platz für Umnutzungsmöglichkeiten in dem Bereich Wohnen, Gewerbe und Grünflächen bieten, aber auch Nachteile wie Beschäftigungsverluste und fehlende Einnahmen zur Schuldentilgung bringen. Für die unmittelbare Umgebung, die Stadt Dortmund und das ganze Bundesland NRW wird das Eintreffen eines dieser Szenarien weitreichende Konsequenzen mit sich ziehen, die sich sowohl positiv als auch negativ auswirken werden können. Da die künftige Entwicklung des Flughafens aus planerischer Sicht nicht entschieden werden kann und dies eher eine Entscheidung der Politik und der Wirtschaft ist, resultieren aus der Projektarbeit lediglich die Perspektiven und deren Folgen, um für die jeweilige Situation einen Lösungsansatz für eine zukunftsfähige und nachhaltige Perspektive darzustellen.

Informationen zum Projekt

Projekt F11 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Mehdi Vazifedoost (Dekanat); Lisa Stadler (LB)

Hinter die Statistik blicken -

Soziale und räumliche Prozesse und Praktiken im und um das Wohngebiet Hörde-Clarenberg


 technische universität dortmund

Die Außenwahrnehmung von Großwohnsiedlungen am Beispiel des Clarenbergs in Dortmund Hörde

Fakultät Raumplanung
 Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie

Modul 2 – Hinter die Statistik blicken – soziale und räumliche Prozesse und Praktiken im und um das Wohngebiet Hörde-Clarenberg



Projektleitung:
 Prof. Dr. Susanne Frank
 Dipl.-Geogr. Sabine Reißwenger

Biesewig, Eiki
 Döring, Jen
 Dyck, Renat
 Eiser, Pete
 Günther, Tim
 Herstelle, Marco
 Uhlenbrock, Patrick

Großwohnsiedlungen stellen in der städtebaulichen Fachliteratur und in der wissenschaftlichen Diskussion besonders im Hinblick auf die Themen „soziale Durchmischung in der Stadt“ und „Zukunftsfähigkeit“ aktuell wieder einen sehr präsenten Forschungsgegenstand dar. Vor allem die in den 1970er Jahren im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus und vor dem Hintergrund des städtebaulichen Leitbildes „Urbanität durch Dichte“ errichteten Großwohnsiedlungen stehen heute vielerorts vor schwerwiegenden strukturellen Problemen. So hat sich in den letzten Jahren eine sozial und wirtschaftlich benachteiligte Bewohnerstruktur in den Großwohnsiedlungen vieler Städte etabliert, was letzten Endes zu einem Imagewandel und zu einer weiteren sozialen Entmischung geführt hat (vgl. LÜSCHER 2015: 4ff.).

Auch die zwischen den Jahren 1969 und 1973 auf dem ehemaligen Gelände des Kloster Clarenberg und der Zeche Clarenberg errichtete Großwohnsiedlung, war mit ihren insgesamt 25 Gebäuden Ausdruck des damaligen städtebaulichen Leitbildes der „Urbanität durch Dichte“ (vgl. ebd.). Rund 45 Jahre nach der Fertigstellung der Großwohnsiedlung heißt es im Statistikatlas der Stadt Dortmund

in Bezug auf den Clarenberg:

„Der Clarenberg, geprägt durch die Großsiedlung, hat die vergleichsweise jüngste Bevölkerung, den höchsten Ausländeranteil und Beschäftigungsquoten, die nur in der Innenstadt-Nord vergleichbar niedrig sowie Transferempfängerquoten, die nur in der Innenstadt-Nord vergleichbar hoch sind“ (STADT DORTMUND 2015: 149).

Demnach genügt ein Blick in den Statistikatlas der Stadt Dortmund aus dem Jahr 2015, um sich der polarisierenden und besonderen Stellung der Großwohnsiedlung Clarenberg im Dortmunder Stadtteil Hörde bewusst zu werden. In fast allen Kategorien weichen die sozialstatistischen Kennzahlen des Clarenbergs mehr oder weniger stark von den Durchschnittswerten auf Stadt- und Stadtteilebene ab (vgl. ebd.). So lässt bereits die amtliche Statistik vermuten, dass der Clarenberg, neben der Innenstadt-Nord, ein „Problemviertel“ der Stadt Dortmund und des Stadtteils Hörde darstellt.

Doch wie sehen die Bewohner/innen der umliegenden Stadtteile den Clarenberg? Welche Images haben sie über den Clarenberg und wie kommen diese Images zustande?

Um diese Fragen bezüglich der Außenwahrnehmung des Clarenbergs beantworten zu können, muss ein Blick hinter die Statistik geworfen werden, da der Statistikatlas lediglich quantitative Angaben zur Bewohnerstruktur des Clarenbergs macht. Meinungen, Bilder oder Images über den Clarenberg lassen sich daraus jedoch nicht ableiten. An diesem Punkt setzt die vorliegende Forschungsarbeit an. Vor dem Hintergrund der amtlichen Statistik, vergleichbarer Studien und der wissenschaftlichen Fachliteratur soll erläutert werden, welche Images die Bewohner/innen der umliegenden Stadtteile vom Clarenberg haben und wie diese Images zustande kommen.

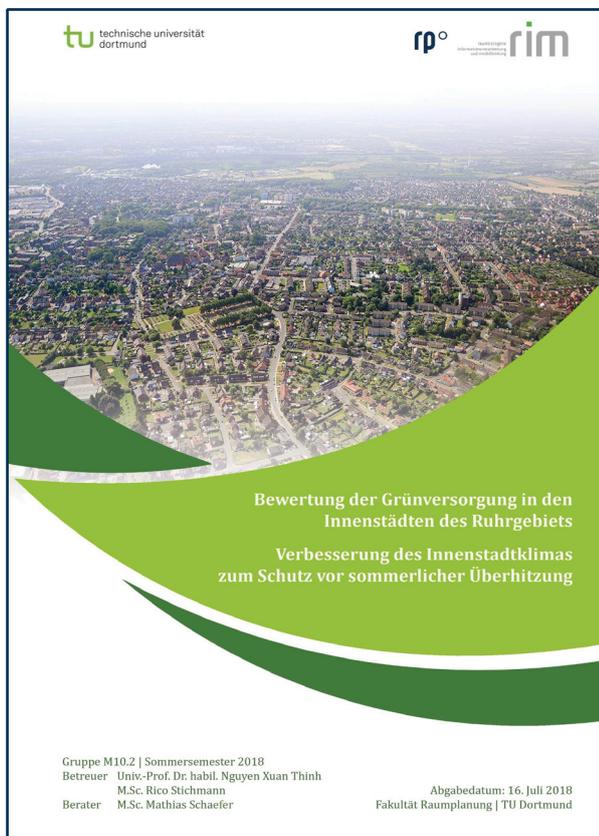
Informationen zum Projekt

Projekt M 03.2 | **Studienjahr** 2017/2018

Betreuung: Susanne Frank (Dekanat); Bahareh Heydari (LB)

Bewertung der Grünversorgung in den Innenstädten des Ruhrgebiets

Verbesserung des Innenstadtklimas zum Schutz vor sommerlicher Überhitzung



Im Ruhrgebiet stehen die Städte und Kommunen stets vor städtebaulichen Herausforderungen, wie die innerstädtische Konkurrenz zwischen Grünflächen und einer gewinnbringenden baulichen Nutzung. Grünflächen erfüllen jedoch wichtige ökologische Funktionen, wie beispielsweise die Reduzierung der Umgebungstemperatur. Im städtischen Raum ist dieser Aspekt vor der Problematik der Überhitzung von urbanen Räumen als äußerst relevant einzustufen. Durch den prognostizierten Klimawandel ist von einer Verstärkung dieses Effekts auszugehen. Im Fokus dieser Untersuchung steht der Vergleich des Grünvolumens in Bezug zu sommerlicher Überhitzung in zwei Ruhrgebietsstädten, von denen eine zentral (Herne) und die andere peripher (Hamm) im Ballungsraum gelegen ist. Es werden das Grünvolumen sowie die Oberflächentemperatur berechnet und deren Zusammenhänge in den jeweiligen Städten identifiziert. Die Ergebnisse der Analyse zeigen einen negativen Zusammenhang zwischen der Oberflächentemperatur und der Höhe des Grünvolumens. Großflächige Grünstrukturen, die aus unterschiedlichen Grünvolumina bestehen, haben stärkere temperatursenkende Effekte als kleinteilige Strukturen oder

ver-einzelt vorkommende sehr hohes Grünvolumina. Es kann nicht bestätigt werden, dass eine periphere Lage in einem Ballungsgebiet sowie ein hoher Vegetationsflächenanteil auf städtischer Ebene niedrige Temperaturen im Innenstadtbereich begünstigen. Jedoch treten in den Innenstadtbereichen beider Städte großflächig Temperaturen auf, von denen eine Belastung für das menschliche Wohlbefinden ausgeht. In beiden Untersuchungsgebieten existieren räumliche Potentiale zur Erhöhung des Grünvolumens und somit zur Senkung der Temperatur.

Cities in Ruhr district are always faced with urban planning challenges, such as the competition between green spaces and building development. But green spaces fulfill important ecological functions like reducing the ambient temperature. This aspect is in urban areas relevant to the problem of overheating inner cities. The predicted climate change is expected to increase this effect. This study focuses the comparison of the volume of vegetation in relation to summer overheating in two Ruhr district cities, one of which is located centrally (Herne) and the other peripheral (Hamm) in the metropolitan area. It calculates the volume of vegetation and the surface temperature and identifies their relationships in the respective cities. The results of the analysis show a negative correlation between the surface temperature and the height of the volume of vegetation. Large-scale green pattern, which consist of different types of volume of vegetation, have stronger temperature-reducing effects than small-scale pattern or insular green structures of high volumes. It can be confirmed that a peripheral location within a metropolitan area as well as a high percentage of vegetation at city level do not cause lower temperatures in the inner-city area. Temperatures, which compromise human well-being, are spreading over large areas in both cities. In both areas are spatial potentials for increasing the volume of vegetation and thus for lowering the temperature

Informationen zum Projekt

Projekt M 10.2 | Studienjahr 2018

Betreuung: Nguyen Xuan Thinh, Rico Stichmann (Fachgebiet Raumbezogene Informationsbearbeitung und Modellbildung)

Impressum



Foto: Christian Lamker

Herausgabe dieser Veröffentlichung:

Sandra Fortuna

Layout:

Sandra Fortuna

Bild- und Abbildungsnachweis:

Titelblätter durch die Projekte selbst erstellt
Ansonsten soweit nicht anders angegeben:
Fakultät Raumplanung, TU Dortmund

Druck:

Zentrale Vervielfältigung der TU Dortmund

Kontakt:

Dipl.- Ing. **Ulla Greiwe, Sandra Fortuna**

Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung/Dekanat
Studien- und Projektzentrum (SPZ)
August-Schmidt-Str. 10
44227 Dortmund
Besuchsadresse: Campus Süd / GB III

SPZ Service-Büro:

 Campus Süd, GB III, R. 207

 Täglich (außer Mi), 12:00-14:00 Uhr
(i. d. vorlesungsfreien Zeit siehe gesonderte Ankündigung)

 0231 / 755-4853

 0231 / 755-2273

 spz.rp@tu-dortmund.de

