

STUDIENPROJEKTE  
STUDIENPROJEKTE  
STUDIENPROJEKTE  
STUDIENPROJEKTE

# STUDIENPROJEKTE

im Bachelor- und Master-Studiengang Raumplanung  
2019/2020

## Inhaltsverzeichnis

<b>A-Projekte</b>	
„Stadtschrott“	6
Fahrradstadt = Fahrradstadt?	7
Hamburgs neue Stadtquartiere – Zukunftweisend oder städtebaulicher Irrweg?	8
Alle Wege führen übers Netz!	9
Mikroapartments	10
Kreisläufe schließen in der Abfallwirtschaft	11
Raumplanung und die Erzeugung von Ortsempfindungen:	12
100 Jahre im Dienst des Ruhrgebiets?	13
Urbane Stadtplanung	14
Gemeinwohlorientierte Boden- und Liegenschaftspolitik	15
Nachhaltiger Tourismus in Braunlage	16
Das neue Hafenquartier: Perspektiven für die Dortmunder (Nord-)Stadtentwicklung	17
Multifunktionale Neuordnung des Ortseingangs im Bahnhofsumfeld in Selm	18
Wasser in der Stadt	19
„6-Seen-Wedau“:	20
<b>F-Projekte</b>	
Pfandsammeln	24
Lösungsansätze zum Umgang mit Dürre am Beispiel der Kleinstadt Olfen	25
Studying the influence of sound, spatial and visual attributes on the psychoacoustic perception of urban environments within different land uses	26
Smart Resilience Hài Phòng	27
Integriertes Handlungs- und Entwicklungskonzept für Wickrath-Mitte	28
Migration und Vielfalt in der beruflichen Praxis von Planer*innen	29
Umweltbezogene Gerechtigkeit in São Paulo und Rio de Janeiro – Zwei Megacities auf dem Prüfstand	30
Smart City	31
<b>M-Projekte</b>	
<b>Wintersemester 2019/20</b>	
Digitalisierung partizipativer Prozesse in der städtebaulichen Planung	34
XPlanung in der Raumplanung	35
Die Schwerte-Innenstadt	36
Die „Urlaubsgentrifizierung“ deutscher Nordseeinseln	37
Amrum, eine Insel des unbezahlbaren Wohnens?	38
Build Back Better	39
Seeing Dortmund from the south	40
Multilokalität und seine individuellen und gesellschaftlichen Auswirkungen	41
Berufsbedingte Multilokalität“	42
<b>M-Projekte</b>	
<b>Sommersemester 2020</b>	
Herne-Blumenthal	46
Hidden Champions der städtischen Verkehrsplanung	47
Globalisierung	48
Wald in der Raumplanung	49
Cities, health, infrastructures	50
Informeller Urbanismus	51

## Impressum

### Herausgabe dieser Veröffentlichung

Dipl.- Ing. Ulla Greiwe  
Sandra Fortuna

### Layout

Sophie Weidig, ReproZentrum

### 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. 3.207

📅 Di.-Do. von 13:00-14:00 Uhr  
(ab der 3. Woche der vorlesungsfreien Zeit  
immer Mi. von 12:00-14:00 Uhr)

☎ 0231 / 755-4853

📠 0231 / 755-2273

✉ spz.rp@tu-dortmund.de

A-PROZESSE  
A-PROZESSE  
A-PROZESSE  
A-PROJEKTE

**A-PROJEKTE**

# „Stadtschrott“

## A01 – Stadtschrott

Ein Handlungskonzept für den nachhaltigen Umgang mit Problemimmobilien



**Endbericht**  
 A01: WiSe 19/20  
 Betreuung: Dr. Ing. Egbert Dransfeld  
 Beratung: Svenja Hövelmann  
 Tutor: Alexander Johann Kops

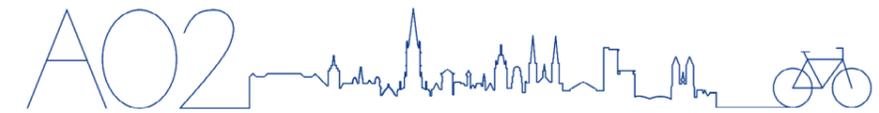
Das Projekt A01 setzt sich mit dem Phänomen „Stadtschrott“ auseinander. Unter diesen Begriff fallen verwahrloste Liegenschaften verschiedenster Art und Weise. Dies können großflächige Industriebrachen, nicht mehr genutzte Militär- und Bahnareale oder Wohnungsbaubrachen sein. Dabei liegt das Augenmerk des Projektes auf sogenannten Problemimmobilien. Gemeint sind leerstehenden oder heruntergekommene Wohnobjekte, die durch ihren äußeren Zustand oder einer nicht angemessenen Nutzung sowohl eine Gefahr für die Bewohner als auch für die öffentliche Ordnung darstellen können. Insbesondere können solche Objekte negative Auswirkungen auf das ganze Quartier haben. Da gerade im Ruhrgebiet besonders viele Problemimmobilien vorzufinden sind, hat sich das Projekt dazu entschieden drei Städte im Ruhrgebiet zu untersuchen. Die Gründe für die Entstehung solcher Problemimmobilien ist vielfältig. Zum einen der Rückgang der Montanindustrie und der damit verbundenen Arbeitslosigkeit und Abwanderung, zum anderen Wohnobjekte die zu Spekulationsobjekten werden, gerade im Zuge der Zuwanderung aus Südosteuropa, die bewusst unzureichend instand gehalten werden und deren Untervermietung Teil eines lukrativen Geschäftsmodell sind. Folge dieser Entwicklungen sind mancherorts unüber-

sehbar. Ganze Straßenzüge stehen leer. Häuser haben durch ihr heruntergekommenes Erscheinungsbild eine negative Strahlkraft auf das ganze Quartier. Im Projekt werden beispielhaft die drei Quartiere Dortmund-Nordmarkt, Duisburg-Marxloh und Gelsenkirchen-Ückendorf untersucht. Zunächst ermittelte die Gruppe die Grunddaten, anschließend wurde der Umgang mit Problemimmobilien in den Quartieren genauer betrachtet. Um noch einen tieferen Einblick zu bekommen führten wir in jedem Quartier ein Interview mit einem Stadtplaner durch. Die gesammelten Erkenntnisse aus den Untersuchungsräumen wurden in der Gruppe ausgewertet. Für die Anwendung der, aus den Fallbeispielen erlangten Erkenntnisse, hat die Projektgruppe einen neuen Untersuchungsraum im Ruhrgebiet gesucht. Gemeinsam fiel die Entscheidung der Projektgruppe auf den Stadtteil Bochum Hamme. Der Stadtteil weist in seiner Entstehungsgeschichte und der aktuellen Situation, Parallelen zu den anderen Untersuchungsräumen auf. So ist auch in BO-Hamme seit einigen Jahren einen gewisser Abwärtstrend zu beobachten, welcher sich jedoch deutlich weniger gravierend darstellt als in den anderen Untersuchungsräumen. Diesen Eindruck vermittelte auch ein Rundgang durch den Stadtteil, weshalb das Projekt den Fokus auf einen präventiven Umgang mit Problemimmobilien BO-Hamme richtete. Außerdem wurde festgestellt, dass der Handlungsbedarf besonders punktuell, in gewissen Straßenzügen in BO-Hamme erkennbar ist, weshalb das Projekt zwei Straßenzüge als Untersuchungsräume abgegrenzt hat. Für diese Untersuchungsräume wurde eine Matrix erstellt, um die den Zustand der Gebäude, den Zustand öffentlichen Raumes und die nähere Umgebung zu erheben und zu analysieren. Gleichzeitig wurde eine SWOT-Analyse für BO-Hamme durchgeführt, Erreichbarkeitskarten für die zu untersuchenden Straßenzüge angefertigt und Fragebögen für Anwohner\*innen und Eigentümer\*innen erstellt. Mit Hilfe dieser Instrumente wurden tiefergehende Informationen über den Stadtteil erhoben, welche als Grundlage bei der Erstellung des Handlungskonzeptes dienten. Für die Erstellung des nachhaltigen Handlungskonzeptes wurden die gesammelten Erkenntnisse zusammengetragen. Anschließend wurde aus Ihnen ein Maßnahmenkatalog erstellt, welcher die Handlungsfelder Wohnen, öffentlicher Raum, Infrastruktur, Nahversorgung, soziale Infrastruktur, Kultur und Freizeit, sowie medizinische Versorgung beinhaltet.

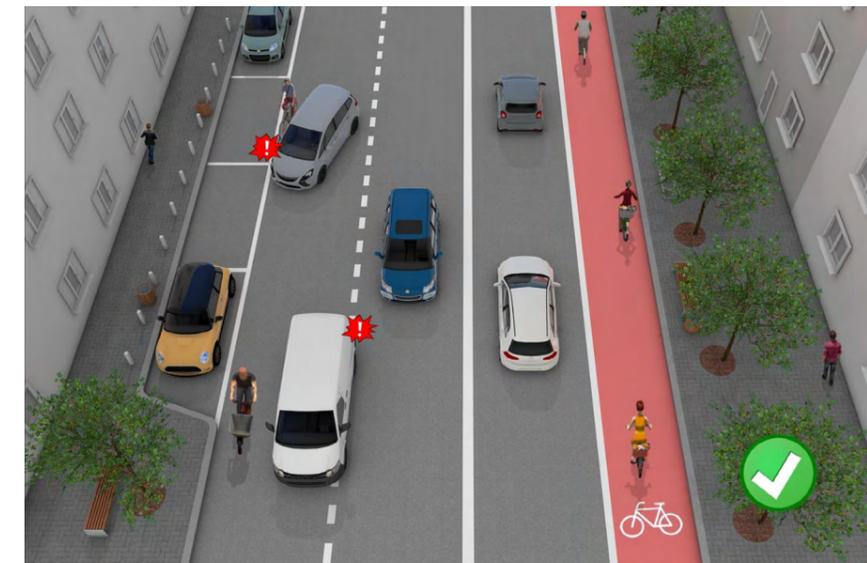
**Informationen zum Projekt**  
 Betreuung: Dr. Egbert Dransfeld  
 Beratung: Dipl.-Ing. Svenja Hövelmann  
 Fachgebiet/e: BBV  
 Projektnummer: A01

# Fahrradstadt = Fahrradstadt?

Qualitätsüberprüfung von Radverkehrsnetzen in deutschen Städten



Fahrradstadt = Fahrradstadt?  
 Qualitätsüberprüfung von Radverkehrsnetzen  
 in deutschen Städten



## ENDBERICHT

Projekt A02  
 Studienjahr 2019/2020  
 Abgabedatum 10.07.2020

Betreuer: David Hölzel, M. Sc.  
 Berater: Lars Sievers, M. Sc.  
 Tutorin: Sophie Sauer



**Informationen zum Projekt**  
 Betreuung: David Hölzel  
 Beratung: Lars Niclas Sievers  
 Fachgebiet/e: VPL, SRP  
 Projektnummer: A02

# Hamburgs neue Stadtquartiere – Zukunftsweisend oder städtebaulicher Irrweg?

## Wie nachhaltig sind Hamburgs neue Stadtquartiere?

A-Projekt A03 Endbericht

**Hamburgs**  
neue Stadtquartiere-  
Zukunftsweisend oder  
städtebaulicher  
Irrweg ?



Betreuer: Lion Lukas Naumann  
Berater: Manuel Wegener  
Tutorin: Jutta Köhn

Technische Universität Dortmund  
Fakultät Raumplanung  
SS 2020



In der Projektarbeit wird die Nachhaltigkeit verschiedener Hamburger Stadtquartiere untersucht. Hamburg steht Stadt und Bundesland nur noch begrenzter Platz für die Stadtentwicklung zur Verfügung steht und sieht sich vor dem Problem der Wohnungsknappheit gerecht zu werden. Gleichzeitig hinaus ist Hamburg mit seinen neuen, großzügig dimensionierten Quartiersplanungen einzigartig in Europa.

Das Projekt untersucht sechs Quartiere der HafenCity sowie die Quartiere Neue Mitte Altona und das Pergolenviertel. Die Auswahl wurde auf Grund von zwei festgelegten Kriterien getroffen: Die Quartiere mussten einem gewissen Grad der Fertigstellung entsprechen und darüber hinaus ausgeglichene Verhältnisse der Bewohner und Arbeitsplätze gewährleisten. Die Beurteilung der ausgewählten Stadtquartiere erfolgt unter der Berücksichtigung der Nachhaltigkeit. Sowohl die Berücksichtigung des „Drei-Säulen-Modells“ als auch

die Vorsätze der Stadt Hamburg, neue Stadtquartiere nachhaltig zu entwickeln und zu planen, wie sie unter anderem auf zahlreichen Internetauftritten behauptet, führte zu der Forschungsfrage: „Wie nachhaltig sind Hamburgs neue Stadtquartiere wirklich?“.

Mit Hilfe von sieben gebildeten Unterthemen sollen genaue Definitionen entstehen, mit deren Ausarbeitung Indikatoren zur Messbarkeit der Nachhaltigkeit gebildet werden sollen. Bei den Unterthemen handelt es sich um Wertstabilität, lokale Wirtschaft, Mobilität, bezahlbares Wohnen, Bürgerbeteiligung beim Planungsprozess, soziale und funktionale Mischung innerhalb eines Quartiers sowie die emissionsbedingte Umweltwirkung der Quartiere.

Unter Berücksichtigung der sieben Unterfragen wurde ein Indikatorensystem erstellt, welches Angaben zu der jeweiligen prozentualen Gewichtung der Indikatoren als auch über die zugehörigen Wertintervalle oder der vereinzelt auftretenden binären Bepunktung tabellarisch darstellt. Durch die Aggregation vielfältiger Indikatoren aus allen Dimensionen des „Drei-Säulen-Modell[s]“ soll es gelingen, den abstrakten Begriff der Nachhaltigkeit messbar zu machen und eine Bewertung der einzelnen Stadtquartiere ermöglicht werden. Zur Analyse einzelner Indikatoren wurde eine Exkursion nach Hamburg durchgeführt. Vor Ort wurde das Gespräch zu Verantwortlichen gesucht, welche in Form von Experten\*inneninterviews der Firmen Evers & Küssner, STEG, Hochbahn und Urbanista erfolgten. Darüber hinaus wurden Ortsbegehungen durchgeführt, um auf Grundlage dessen bestimmte Indikatoren und Zusatz-Indikatoren erheben zu können. Nach der Auswertung und Beurteilung der Quartiere in Hinblick auf die Forschungsfrage wurden Empfehlungen für die noch in Planung befindlichen Quartiere Hamburgs verfasst.

### Informationen zum Projekt

Betreuung: Lion Lukas Naumann  
Beratung: Manuel Wegener  
Fachgebiet/e: IMMO, Extern  
Projektnummer: A03

# Alle Wege führen übers Netz!

## Nutzen und Grenzen digitaler Bürgerabteilung

A04- Alle Wege führen übers Netz! Nutzen und Grenze digitaler Bürgerbeteiligung



Betreuung:  
Dr. Ing. Katrin Glieman

Beratung:  
M. Sc. Hanna Seydel

Tutor:  
Timon von Wiecken



### Informationen zum Projekt

Betreuung: Dr. Katrin Gliemann  
Beratung: Hanna Seydel  
Fachgebiet/e: IPS, SOZ  
Projektnummer: A04

# Mikroapartments

## Auswirkungen und Potenziale



rp° | fakultät raumplanung

### Endbericht A-Projekt 05 Mikroapartments

Sommersemester 2020

Abgabe 24.07.2020



### Auswirkungen und Potenziale

Betreuerin:  
M. Sc. Lisa Faulenbach  
Wissenschaftliche Mitarbeiterin  
IRPUD – TU Dortmund

Berater:  
M. Sc. Simon Hein  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter  
Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen  
und Stadtverkehr – RWTH Aachen

Tutorin:  
Jana Fehr  
TU Dortmund

Informationen zum Projekt  
Betreuung: Lisa Faulenbach  
Beratung: Simon Hein  
Fachgebiet/e: IRPUD  
Projektnummer: A05

# Kreisläufe schließen in der Abfallwirtschaft

## Bausteine einer nachhaltigen Raumplanung



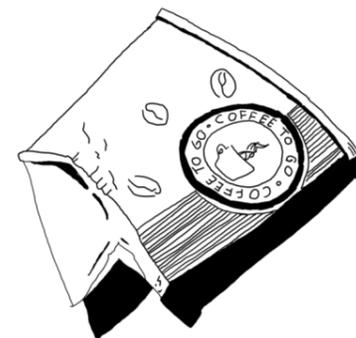
rp° | fakultät raumplanung

2019/2020

### A07 KREISLÄUFE SCHLIESSEN IN DER ABFALLWIRTSCHAFT

Bausteine einer nachhaltigen Raumplanung

### LITTERING IN DORTMUND



ABGABEDATUM: 17.07.2020

PROJEKT BETREUUNG:  
DR. JOCHEN HOFFMEISTER  
DIPLOM-ING. ANDREAS HÜBNER

TUTOR:  
AARON MEYER



Das pro Einwohner\*in größer werdende Abfallaufkommen sowie die Zunahme von Verpackungsmüll stellen die Abfallwirtschaft vor neue Probleme. Eines davon ist das Littering, das achtlose Wegwerfen oder Liegenlassen kleiner Mengen von Siedlungsabfall, ohne dabei die bereitstehenden Entsorgungsstellen zu benutzen. Probleme bringt dieser Trend insbesondere für die Stadtbildpflege mit sich. Lokale Entsorgungsunternehmen müssen außerplanmäßige Reinigungsfahrten veranlassen, welche zusätzliche Kosten verursachen.

Das Projekt A07 wählte die Stadt Dortmund als Untersuchungsgebiet. Innerhalb Dortmunds fällt die Verantwortlichkeit für die Abfallentsorgung in den Bereich der Entsorgung Dortmund GmbH (EDG), die gleichzeitig als Projektpartner fungierte. Aus einer ersten Langzeitstudie zum Thema Littering konnte erste Erkenntnisse gewonnen werden, deren Übertragung auf Dortmund sich für die EDG als schwierig herausstellte.

Hier setzte das Projekt an und definierte die nachfolgende Forschungsfrage: „Littering in Dortmund – welche Ursachen liegen zugrunde, welche Auswirkungen sind zu erkennen und welche Maßnahmen können zur Minimierung ergriffen werden?“

Das übergeordnete Ziel der Projektarbeit war es dabei, der EDG und der Stadt Dortmund ein Handlungskonzept an die Hand zu geben, mit dessen Hilfe sich das Phänomen des Litterings minimieren lässt und somit einen Beitrag zum Masterplan „Kommunale Sicherheit“ leisten zu können. Um die Erreichung dieses Ziels gewährleisten zu können, wurden die in der von der EDG mitfinanzierten Langzeitstudie gewonnenen Erkenntnisse, in Bezug auf die Ursachen von Littering, auf die Übertragbarkeit auf die Stadt Dortmund geprüft. Gleichzeitig sollte die Relevanz des Themas für die Ökonomie, die Ökologie und besonders auf die Auswirkungen auf die ortsansässige Bevölkerung herausgestellt werden.

Grundlage dafür bildeten Literaturrecherchen und deren Auswertungen, sowie Interviews mit Fachkundigen, Ortsbegehungen, Bürger\*innenbefragungen und Kartierungen. Durch den Ausbruch von COVID-19 musste das Projekt einige Veränderungen im Forschungsprozess vornehmen. Trotz dieser Situation konnte erhoben werden, dass Littering sich primär auf psychologische Ursachen zurückführen lässt und einen negativen Einfluss auf das Wohlbefinden der Bevölkerung hat und somit die Bevölkerung ansprechende Maßnahmen zentral sind, um das Problem zu minimieren. Dabei sollte der Fokus vor allem auf Konzepten gelegt werden, die durch Humor versuchen die Bevölkerung zu einem bewussten Umgang mit der Umwelt zu animieren. Restriktionen in Form von Bußgeldern oder ähnlichem sollten erst zum Einsatz kommen, wenn präventive Maßnahmen keine Wirkung zeigen.

Informationen zum Projekt  
Betreuung: Dr. Jochen Hoffmeister  
Beratung: Andreas Hübner  
Fachgebiet/e: Extern, RES  
Projektnummer: A07

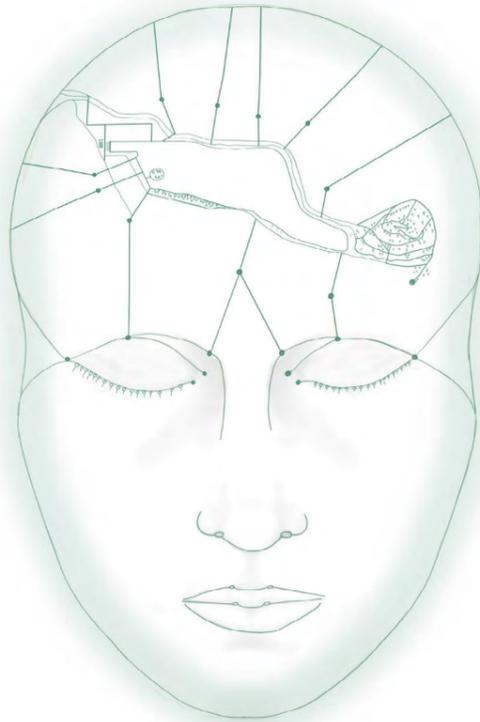
# Raumplanung und die Erzeugung von Ortsempfindungen:

## Juvenile Alltagskonzeptionen des Phoenix-Sees



Projekt A-08

### Raumplanung und die Erzeugung von Ortsempfindungen: Juvenile Alltagskonzeptionen des Phoenix-Sees



Endbericht

Sommersemester 2020  
 Abgabe: 02.07.2020  
 Betreuung: JProf. Dr. René Westerholt  
 Beratung: Dr. Tanja Fleischhauer  
 Tutor: Robin Gastmeister

Informationen zum Projekt  
 Betreuung: Prof. Dr. René Westerholt  
 Beratung: Dr. Tanja Fleischhauer  
 Fachgebiet/e: RAM, DEK  
 Projektnummer: A08

# 100 Jahre im Dienst des Ruhrgebiets?

## Geschichte und Zukunft des Regionalverbands Ruhr am Beispiel des Freiraumschutzes



A09

### 100 Jahre im Dienst des Ruhrgebiets? Geschichte und Zukunft des Regionalverbands Ruhr am Beispiel des Freiraumschutzes

Betreuer: Stefan Lindert, Christopher Schmerbeck  
 Beraterin: Anne Budinger  
 Tutorin: Karolin Wippermann

SoSe 2020

Abgabedatum: 20.07.2020



Informationen zum Projekt  
 Betreuung: Christopher Siegfried Schmerbeck  
 Beratung: Dr. Anne Budinger  
 Fachgebiet/e: RUR, Extern  
 Projektnummer: A09

# Urbane Stadtplanung

Auf der Suche nach (neuen) Möglichkeitsräumen für Dortmund

**ENDBERICHT A10**  
Urbane Stadtplanung: Auf der Suche nach (neuen) Möglichkeitsräumen für Dortmund

Betreuung		Lars Sievers M.Sc. Sabine Bongers-Römer M.Sc.	 technische universität dortmund Fakultät Raumplanung Studienjahr 2019/2020
Beratung		Sarah Müller M.Sc.	
Tutor		Maximilian Keicher B.Sc.	

**Informationen zum Projekt**  
 Betreuung: Sabine Bongers-Römer  
 Beratung: Lars Niclas Sievers  
 Fachgebiet/e: SRP  
 Projektnummer: A10

# Gemeinwohlorientierte Boden- und Liegenschaftspolitik

Das Beispiel Konzeptvergabe

**Gemeinwohlorientierte Boden- und Liegenschaftspolitik:**  
Das Beispiel Konzeptvergabe



Endbericht  
 Anfänger\*innen-Projekt 11 aus dem  
 Studienjahr 2019/ 2020

tu technische universität dortmund | fakultät raumplanung

In Deutschland herrscht insbesondere in Ballungsräumen Wohnraumangel, welcher Kommunen vor die zentrale Herausforderungen stellt, Wohnraum zu bezahlbaren Miet- und Kaufpreisen bereitzustellen. Zudem ist festzustellen, dass der Wunsch nach gemeinschaftlichen Wohnformen, welche Kommunen und Expert\*innen als Möglichkeit ansehen, eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung zu verwirklichen, in der Gesellschaft steigt. Akteur\*innen, die solche realisieren wollen, kommen meist aus dem Non-Profit-Sektor oder haben durch ihr kleines Budget Schwierigkeiten, an geeignetes Bauland zu gelangen. Daher stehen Kommunen vor der Aufgabe, diesen Akteur\*innen Zugang zum Bauland- und Wohnungsmarkt zu ermöglichen.

Die Vergabe von Liegenschaften im Zuge von Konzeptvergabe ist eine Möglichkeit, dieser Problematik zu begegnen. Bei einer Konzeptvergabe werden Grundstücke im Rahmen eines Wettbewerbs vergeben, bei dem anhand festgelegter Kriterien von Kommunen bewertet wird. Dem Kaufpreis kommt zugunsten der Qualität der Konzepte eine geringe oder keine Bedeutung zu. Bei dem Wettbewerb werden wohnungs- und umweltpolitische Vorgaben besonders beachtet, um Liegenschaften im Sinne einer gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung zu vergeben und zu bebauen. Um die Konzeptvergabe anzuwenden, ist es erforderlich, dass Kommunen durch eine aktive Boden- und Liegenschaftspolitik über Grundstücke verfügen, um die Stadtentwicklung gestalten zu können. Die Konzeptvergabe ermöglicht aufgrund ihrer vielseitigen Anwendungsmöglichkeiten die Umsetzung individueller kommunalpolitischer Ziele und generiert einen Mehrwert für das Quartier. Es ist jedoch wichtig, realistische Anforderungen an Bewerbende zu stellen, um eine Niederschwelligkeit und Transparenz im Verfahren zu sichern. Das Projekt A11 argumentiert, dass Konzeptvergaben im Standardrepertoire der kommunalen Liegenschaftspolitik aufgenommen werden sollten, wofür eine enge Zusammenarbeit zwischen Liegenschaftspolitik und Stadtplanung essenziell ist.

Die Forschungsgruppe befasste sich mit der Fragestellung: "Welchen Beitrag leistet ein Vergabeverfahren für öffentliche Liegenschaften nach Konzeptqualität zur gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung?". Dabei standen die Zielsetzungen, die Kommunen mit der Einführung von Konzeptvergabe verfolgen, und die Grundzüge des Verfahrens im Vordergrund. Zur Beantwortung der Forschungsfrage wurde zu den Thematiken "Boden- und Liegenschaftspolitik", "Grundzüge des Verfahrens" und "Gemeinwohl" theoretisch und empirisch geforscht. Diese Aspekte wurden anhand der Fallstudien Münster und Tübingen analysiert. Aufbauend auf der Sekundäranalyse wurden Expert\*inneninterviews durchgeführt. Abschließend wurden Strategien entwickelt, mit denen die Konzeptvergabe zu einem etablierten Instrument in der gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung weiterentwickelt werden kann.

**Informationen zum Projekt**  
 Betreuung: Anja Szypulski  
 Beratung: Rosemarie Ring  
 Fachgebiet/e: SOZ  
 Projektnummer: A11

# Nachhaltiger Tourismus in Braunlage

Potenzial zu einem alternativen Urlaubsort

Studienprojekt A 12 2019/20

## Nachhaltiger Tourismus in Braunlage

Potenzial zu einem alternativen Urlaubsort?

Betreuerin: Dr. Tanja Fleischhauer  
Berater: J.-Prof. Dr. René Westerholt  
Tutorin: Lara Renée Vogel

tu technische universität dortmund | rp° | fakultät raumplanung

### Informationen zum Projekt

Betreuung: Dr. Tanja Fleischhauer  
Beratung: Prof. Dr. René Westerholt  
Fachgebiet/e: DEK, RAM  
Projektnummer: A12

# Das neue Hafenquartier: Perspektiven für die Dortmunder (Nord-)Stadtentwicklung

Die Stadt Dortmund beabsichtigt in einem Teilbereich des Hafens ein attraktives digitales Quartier am Wasser zu entwickeln und dieses in Strategien der Dortmunder Stadt- und Nordstadtentwicklung einzubinden. Es wird eine kleinteilige Entwicklung durch die Ansiedlung von Büro-, Gewerbe- und Gastronomiebetrieben forciert, durch die bis zu 5.000 Arbeitsplätze entstehen sollen. Umnutzungen, Zwischennutzungen, Abriss und Neubau, eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie Erholungs- und Freizeitangebote sind hier Schwerpunkte.

Es gibt positive Resonanz darauf, dass die Stadt Dortmund ein lebendiges Hafenquartier plant. Vor allem die Hafen AG, die d-port 21 und die Verwaltung der Stadt verbinden damit die Hoffnung, das Dortmunder Stadtimage und insbesondere das der Nordstadt zu verbessern. Es gibt jedoch auch Befürchtungen, dass die Beschäftigungs- und Freizeitangebote nicht auf die Hafenbewohner\*innen, sondern auf andere Zielgruppen ausgerichtet sein werden.

Daraus ergibt sich die Forschungsfrage: „Wie kann die Speicherstraße ein Ort auch für die Bewohner\*innen des Hafenquartiers werden?“. Um diese beantworten zu können, analysiert das Projekt im ersten Schritt die Angebote durch die Neugestaltung der Speicherstraße in Hinblick auf den öffentlichen Raum, sowie Freizeit- und Beschäftigungsangebote, um die Zielgruppen der verschiedenen Angebote herauszuarbeiten. Danach werden die sozialen Gruppen und deren Anforderungen im angrenzenden Hafenquartier spezifiziert. Aus einer Daten- und Dokumentenanalyse sowie einem Gespräch mit dem Quartiersmanagement Nordstadt-Quartier Hafen gehen die vier Gruppen Studierende, Flüchtlinge, Familien und Alteingesessene als Hafenquartiersbewohner\*innen hervor. Die Wünsche und Anforderungen der Bewohner\*innen werden durch leitfadengestützte Experteninterviews ermittelt. Im dritten Schritt erfolgt die vergleichende Analyse der Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Planungen der Speicherstraße und den Anforderungen der Bewohner\*innen des Hafenquartiers.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Planungen in allen drei Handlungsfeldern den Anforderungen der Hafenquartiersbewohner\*innen nur unzureichend entsprechen. Exemplarische Handlungsbeispiele, für eine Anpassung der Planung an die Wünsche der Bewohner\*innen sind im Feld des öffentlichen Raums z.B. die Einrichtung einer öffentlichen Toilette sowie das Angebot eines Kiosks. Im Feld der Freizeit könnte zum Beispiel ein multifunktionaler Sportplatz oder Skatepark errichtet werden. Für das dritte Feld der Beschäftigung hat die Projektgruppe den Bau einer Kindertagesstätte und das Erweitern von Arbeitsfördermaßnahmen, neben weiteren Handlungsmöglichkeiten, identifiziert.

Es wird sich in den nächsten Jahren zeigen, wie die Speicherstraße sich entwickelt und welche Rolle sie im Hafenquartier einnehmen wird. Es bleibt zu hoffen, dass die Bewohner\*innen des Hafenquartiers Profiteure der Entwicklung werden und die Speicherstraße zu einer Verbesserung der Lebensqualität im Hafenquartier und der Nordstadt beitragen kann.

### Informationen zum Projekt

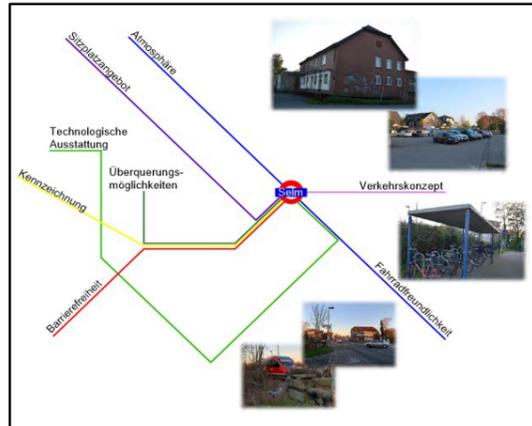
Betreuung: Dipl.-Ing. Ulla Greiwe  
Beratung: Prof. Dr. Susanne Frank  
Fachgebiet/e: DEK, SOZ  
Projektnummer: A13

# Multifunktionale Neuordnung des Ortseingangs im Bahnhofsumfeld in Selm

tu technische universität dortmund | fakultät raumplanung

## Abschlussbericht des A-Projekts 14:

### Multifunktionale Neuordnung des Ortseingangs im Bahnhofsumfeld in Selm



Studienjahr: 2019/2020  
 Betreuer: Dr. Mehdi Vazifedoost  
 Berater: M. Sc. Okay Günaydin  
 Tutor: Robin Fley

Ride&Rail – umweltfreundliche Mobilität in Selm - ist das Leitbild welches die Projektgruppe A-14 erstellt hat. Die Neuplanung und Umstrukturierungen der Flächen um die Bahnhöfe und deren Einzugsbereiche sind in der Stadtplanung ein aktuelles Thema, das für die Bedürfnisse der Menschen und somit für die Entwicklung der Städte eine wesentliche Rolle spielt. Angesichts dieser Punkte hat sich die Projektgruppe A-14 die Frage gestellt, wie der Bahnhof der Stadt Selm zu einem attraktiveren Ortseingang umgestaltet werden könnte.

Die Projektgruppe verschaffte sich durch insgesamt drei Ortsbegehungen, zwei Expert\*innengesprächen und einer genauen Abgrenzung des Plangebiets einen Überblick über das Bahnhofsumfeld. Darüber hinaus hat sich die Gruppe außerdem mit Literaturrecherchen und analytischer Arbeit beschäftigt. Dabei sind dem Projekt mehrere Defizite aufgefallen, welche durch eine effiziente Planung gelöst werden können. Die festgestellten Probleme sind beispielsweise die schlechte Erkennbarkeit des Bahnhofs, die fehlende Fahrradfreundlichkeit im Bahnhofsumfeld und die Verkehrssituation an der Kreuzung neben dem Bahnhof. Allerdings liegt das

Hauptaugenmerk auf der Barrierefreiheit, da der Bahnhof schwer zugänglich für körperlich eingeschränkte Menschen ist. Durch diese Eindrücke geleitet, kam das Projekt zu dem Ziel den Bahnhof, sowie den Ortseingang Selms optisch und funktional aufzuwerten.

Die durchgeführte SWOT-Analyse diente als Grundlage der konzeptionellen Arbeit, wobei Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Plangebiets und der näheren Umgebung herausgearbeitet wurden.

Nachdem das Plangebiet ausreichend analysiert wurde, führte die Projektgruppe eine Zukunftswerkstatt durch, wo Maßnahmen entwickelt wurden, welche den Bahnhof Selm für die Bevölkerung besser zugänglich und attraktiver machen sollen und um herauszufiltern welche Probleme, nach Meinung der Projektgruppe, die höchste Priorität haben. Darauf aufbauend hat die Gruppe ein Konzept entwickelt, dass den heutigen und zukünftigen Ansprüchen gerecht werden soll.

Der Ausbau von Radwegen rund um den Bahnhof soll maßgeblich dazu beitragen die Verkehrssicherheit zu erhöhen und eine höhere Nutzung durch Radfahrer\*innen möglich zu machen. Ebenso sollen die Stellplätze für Fahrräder vergrößert und verbessert werden. Durch Blindenleitsysteme, Rampen, Bahnansagen und verbreiterte Bahnsteige soll gewährleistet werden, dass der Bahnhof in Zukunft alle Anforderungen in Bezug auf Barrierefreiheit erfüllt. Der Parkplatz vor dem Bahnhof soll geordnet und besser gekennzeichnet werden, um in Zukunft das Parken auf diesem zu erleichtern.

Die Projektgruppe entwickelte außerdem ein Konzept wie der Bahnhof in 20 bis 30 Jahren aussehen könnte. Das leerstehende Gebäude einer alten Molkerei könnte als neues Bahnhofsgebäude dienen. Dort wäre Platz für einen Kiosk, eine Fahrradstation oder Büro- und Wohnräume.

Kerngedanke der Projektarbeit war, dass der Bahnhof den zukünftigen Anforderungen, gerecht wird und nachhaltig einer höheren Fluktuation standhält. Er soll sich ins nähere Bahnhofsumfeld eingliedern und einen positiven Beitrag zum Stadtklima leisten.

#### Informationen zum Projekt

Betreuung: Dr. Mehdi Vazifedoost  
 Beratung: Okay Günaydin  
 Fachgebiet/e: DEK, Extern  
 Projektnummer: A14

# Wasser in der Stadt

tu technische universität dortmund | fakultät raumplanung

## 15 Wasser in der Stadt

Nachhaltige und sozialverträgliche Nutzungsoptionen von Stadtgewässern am Beispiel der Stadt Dortmund



### Abschlussbericht

Betreuerin: Dr. Anne Weber  
 Beraterin: M. Sc. Christina Haubaum  
 Tutor: B. Sc. Pascal Lönneker  
 Abgabedatum: 13.07.2020

Stadtgewässer gewinnen zunehmend an Bedeutung im alltäglichen Leben von Stadtbewohner\*innen. Doch wo viele verschiedene Akteur\*innen aufeinandertreffen, entstehen schnell Konflikte. Das A-Projekt 15 beschäftigte sich deshalb mit dem Thema Wasser in der Stadt. Ziel der Projektarbeit war es, Wege zu finden, Konflikte an Stadtgewässern zu lösen, sodass langfristig eine nachhaltige und sozialverträgliche Nutzung der Gewässer ermöglicht wird. Dies erfolgte unter folgender Fragestellung:

Welche Lösungen von Konflikten, verursacht durch unterschiedliche Nutzungsansprüche an ausgewählten Dortmunder Stadtgewässern, ermöglichen eine nachhaltige und sozialverträgliche Nutzung der Gewässer?

Die Projektgruppe untersuchte folgende Gewässer der Stadt Dortmund: die Emscher, den Dortmund-Ems-Kanal, den Dortmunder Hafen und den Buschmühlenteich im Westfalenpark. Dabei wurde darauf geachtet, jeweils natürliche und künstlich angelegte, als auch Steh- und Fließgewässer auszuwählen, um ein möglichst großes Spektrum an Gewässertypen zu untersuchen. Darüber hinaus untersuchte das A-Projekt im Rahmen einer Führung am Phoenix See, wie dort mit Konflikten umgegangen wird. Aufgrund der Vielzahl an Konfliktpräventionsmaßnahmen, zum Beispiel einem regelmäßig stattfindenden Bürger\*innendialog, galt der Phoenix See für das A-Projekt als Musterbeispiel für den Umgang mit Konflikten an Gewässern.

Zunächst wurden mit verschiedenen Methoden, insbesondere Beobachtungen und Befragungen, die Akteur\*innen erhoben und nach ihren Nutzungsansprüchen in Kategorien aufgeteilt. Die Projektgruppe unterschied dabei zwischen Konflikten innerhalb von Akteursgruppen, zum Beispiel Schwimmer\*innen und Ruder\*innen in der Gruppe wasserbasierter Sport, und Konflikten zwischen verschiedenen Akteursgruppen, zum Beispiel zwischen Anwohner\*innen und Industrie. Mithilfe von Kartierungen der Flächennutzungen sowie der Konflikte an den jeweiligen Gewässern konnten Bereiche mit besonders hohem Konfliktaufkommen visualisiert werden. Anschließend führte das Projekt Rechtstextanalysen durch, um gesetzliche Regelungen der Gewässernutzungen herauszufinden und auf Gewichtungen zu prüfen. Zusätzlich wurden eine umfangreiche Literaturanalyse und mehrere Experteninterviews mit Personen, die im Bereich der Konfliktforschung, Dialoggestaltung, der Durchführung von Bürger\*innendialogen und der Koordination von Bürger\*innenanliegen tätig sind, durchgeführt. Daraufhin konnten bestehende Konfliktpräventionsmaßnahmen aufgelistet, sowie neue erarbeitet werden.

Als Ergebnis erarbeitete die Projektgruppe ein Konfliktlösungsschema, bestehend aus sechs Punkten, mit dessen Hilfe Städte und Kommunen an Konflikte an Stadtgewässern herangehen können. Insbesondere die Stadt Dortmund kann dieses Schema nutzen, um die in der Projektarbeit bereits gefundenen Konflikte zu lösen. Das Schema lässt sich neben Stadtgewässern auch auf andere öffentliche Orte mit einer hohen Nutzungsvielfalt übertragen.

#### Informationen zum Projekt

Betreuung: Dr. Anne Weber  
 Beratung: Christina Haubaum  
 Fachgebiet/e: DEK, LLP  
 Projektnummer: A15

## „6-Seen-Wedau“:

### Ein neuer Stadtteil für Duisburg entsteht – Chance und Herausforderung zugleich



Laut Oberbürgermeister Sören Link ist 6-Seen-Wedau ein Projekt mit keiner vergleichbaren „Strahlkraft und Größenordnung in NRW“.

Hinter dem Projekt verbergen sich 90 ha stillgelegte Gleise der DB, die nun Raum für die Zukunft schaffen. Das Hauptaugenmerk der Projektgruppe A16 liegt auf dem Nordteil des Projekts, einer 30 ha großen Fläche für die das Bauleitverfahren noch nicht eingeleitet wurde. Bekannt ist lediglich, dass ein neuer Wissensstandort der Universität Duisburg-Essen entsteht und der angrenzende Sportpark erweitert wird. Des Weiteren soll ein Technologiepark verwirklicht werden, der ein Forschungszentrum für Nanotechnologie, sowie ein Start-Up-Zentrum beherbergen soll.

Die Entwicklung dieser Gewerbeflächen hat einen hohen Stellenwert für die Stadt Duisburg. Es ergibt sich die Chance das Image Duisburgs aufzuwerten, welches durch finanzielle Rückstände negativ geprägt ist. Ziel der Projektgruppe ist es unter Berücksichtigung

des Nachhaltigkeitsdreiecks Handlungsempfehlungen zu entwickeln. Die Synergien zwischen Wirtschaft und Wissenschaft sollen dabei im Fokus stehen.

Um das Ziel zu erreichen und um alle wichtigen Aspekte mit einfließen zu lassen, hat die Projektgruppe folgende Forschungsfragen aufgestellt:

1. Wie kann eine ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit im Technologiepark Wedau-Nord langfristig ermöglicht werden?
2. Welche Akteur\*innen spielen für die Entwicklung der Fläche eine Rolle und welche Interessen haben Sie?
3. Wie können hierbei besonders die Synergien zwischen Wirtschaft und Wissenschaft gefördert werden?

Mit Hilfe von der sekundären Datenanalyse wurde der Begriff der Nachhaltigkeit zunächst definiert. Die SWOT-Analyse wurde herangezogen, um einen Überblick über Duisburgs wirtschaftliche Lage zu erlangen. Mittels Stakeholderanalyse konnte aufgezeigt werden, welche Akteur\*innen es gibt und welche Interessen sie im Zusammenhang mit dem Projekt haben. Verbunden mit Good-Practice-Beispielen sowie den durchgeführten Experteninterviews, die der Projektgruppe weiteren Input gaben, gelang es die Forschungsfragen zu beantworten.

Abschließend wurden Handlungsempfehlungen aufgestellt. Sie beinhalten umfangreiche Entwicklungsstrategien zu den drei Schwerpunkten der Nachhaltigkeit, Ökonomie, Ökologie und Soziales, und sind auf den langfristigen und nachhaltigen Erfolg des Parks ausgelegt. Konkret werden Empfehlungen für die Unternehmensauswahl, Schaffung von Arbeitsplätzen, Verkehr, Lärmbelastung und für die Bebauung ausgesprochen. Bildung, Gesundheit, soziale Sicherheit sowie die Förderung von Synergien werden ebenfalls genauer betrachtet. Diese können dazu beitragen, die Gewerbefläche erfolgreich zu entwickeln und einen wirtschaftlichen Aufschwung für die gesamte Stadt Duisburg zu genießen.

#### Informationen zum Projekt

**Betreuung:** Miriam Bretz, Lena Unger  
**Beratung:** Rogério Lopes  
**Fachgebiet/e:** IMMO, EPK, Extern  
**Projektnummer:** A16

F-PROJEKTE  
F-PROJEKTE  
F-PROJEKTE  
F-PROJEKTE

**F-PROJEKTE**

## Pfandsammeln

### Eine informelle Bodennutzung in Dortmund



PfandsammlerInnen sind heute an verschiedensten Orten im öffentlichen und halböffentlichen Raum anzutreffen.

Wissenschaftlich wurde das Pfandsammeln jedoch noch kaum erforscht und es existieren wenige Publikationen, die es ausführlich behandeln. Die wenige vorhandene Literatur gibt einen ersten Überblick über das Thema Pfandsammeln, das Hauptaugenmerk wird jedoch oft auf die Beschreibung der einzelnen SammlerInnen und ihre persönliche Geschichte gelegt. Daraus ergibt sich eine Forschungslücke zum Sammelverhalten und der Sozialstruktur dieser Gruppe, die die Projektgruppe durch eine erste Forschung aufarbeitet.

Das Ziel dieser Forschung ist es, das Thema des Pfandsammelns als informelle Bodennutzung näher zu betrachten, also Grundlagenforschung zum informellen Charakter der Tätigkeit herauszuarbeiten und den reziproken Zusammenhang zwischen der informellen Praktik des Pfandsammelns und dem öffentlichen und halböffentlichen Raum zu erforschen. Dazu wird folgende Forschungsfrage gestellt: Wer sammelt wie und

warum Pfand und in welcher Beziehung steht diese informelle Bodennutzung zum Raum?

Um die Forschungsfrage zu beantworten, sind sowohl Interviews mit PfandsammlerInnen als auch Befragungen mit PassantInnen in den Dortmunder Innenstadtbereichen durchgeführt worden. Zudem wurden Interviews mit weiteren Akteuren im direkten Umfeld der Tätigkeit, wie zum Beispiel der Polizei, durchgeführt. Außerdem fand eine umfassende Auswertung von Literatur und Zeitungsartikeln statt.

Bei den Interviews mit 40 PfandsammlerInnen stellt sich heraus, dass diese eine sehr heterogene Gruppe sind, sodass sie sich in ihrem Alter, Herkunft und Werdegang sehr stark unterscheiden. Als Motiv kristallisiert sich klar der Gelderwerb als Hauptgrund für das Pfandsammeln heraus, aber auch als Zeitvertreib wird der Tätigkeit nachgegangen. Auch in ihrer Strategie unterscheiden sich die SammlerInnen sehr, da sie alle unterschiedlich lange und oft sammeln und auch an verschiedenen Orten. Die meisten PfandsammlerInnen in Dortmund sammeln am Stadion Signal-Iduna-Park, in der Innenstadt und bei Events. Jedoch lassen sich die meisten von ihnen in zwei Gruppen einteilen: AlltagsammlerInnen und EventsammlerInnen. Das Verhältnis der PfandsammlerInnen ist sowohl zu öffentlichen Institutionen wie der Polizei als auch zu anderen PfandsammlerInnen und PassantInnen größtenteils positiv. Trotzdem gelten Gewalt gegenüber PfandsammlerInnen und eine erschwerte Rückgabe von Pfand an den Pfandannahmestellen als die größten Schwierigkeiten beim Pfandsammeln.

Aufgrund der durchgeführten Interviews mit den PfandsammlerInnen zeigt sich, dass von ihnen bauliche und menschliche Hilfestellungen beim Pfandsammeln gewünscht werden. Dies umfasst sowohl ein sammelfreundliches Design von Mülleimern als auch Verständnis und Respekt ihrer Mitmenschen.

#### Informationen zum Projekt

Betreuung: Dr. Michael Kolocek  
Beratung: Dr. Anja Szypulski  
Fachgebiet/e: BBV, SOZ  
Projektnummer: F01

## Lösungsansätze zum Umgang mit Dürre am Beispiel der Kleinstadt Olfen

Die Hitzesommer der Jahre 2018 und 2019 brachten nicht nur heiße Sommertage mit neuen Rekordtemperaturen von über 40 Grad Celsius mit sich, sondern zeichneten sich auch durch unterdurchschnittliche Niederschlagsmengen aus. Expert\*innen bezeichneten diese Phase als Dürre, die sich auf den Menschen und die Umwelt ausgewirkt hat (vgl. Website: DWD 2019a). So ereigneten sich beispielsweise 2018 bundesweit die flächenmäßig schlimmsten Waldbrände seit 26 Jahren (vgl. Website: UBA 2019f), Landwirt\*innen verzeichneten immense Ernteaufschläge und viele Flüsse fielen teilweise trocken (vgl. Website: Stotz 2019).

Wie oben dargestellt, bringt ein Dürreereignis extreme Herausforderungen mit sich. Aber was genau ist eigentlich eine Dürrephase? Was sind ihre Ursachen und was ihre Folgen? In der Forschung herrscht bislang weder Einigkeit auf eine einheitliche Begriffsdefinition, noch gibt es explizite Wirkungsketten, die die Ursachen und Folgen eines Dürreereignisses gänzlich darstellen. Ziel des Studierendenprojekts Lösungsansätze zum Umgang mit Dürre am Beispiel der Kleinstadt Olfen ist es daher unter anderem, nicht nur eine eigene Definition des Begriffs Dürre aufzustellen, sondern auch die Ursachen und Folgen einer Dürrephase in Form von Wirkungsketten erstmals gänzlich zu erfassen.

Zwar gibt es weltweit bereits zahlreiche Lösungsansätze zum Umgang mit Dürre, jedoch finden diese bislang noch nicht in allen Städten ihre Anwendung. Zum einen liegt dieses Problem darin begründet, dass viele Ansätze nicht für jede Örtlichkeit anwendbar sind und, dass die Dürre erst seit 2018 und 2019 bei vielen Kommunen sehr präsent ist (vgl. Interview Schmalenbeck 21.04.2020: 171 ff.).

Als konkreter Untersuchungsraum für die Forschungsarbeit des Studierendenprojekts fungiert die Kleinstadt Olfen im münsterländischen Kreis Coesfeld. Diese ist in den Jahren 2018 und 2019 ebenfalls von den Dürreereignissen und ihren Folgen betroffen gewesen. Vor allem die Sektoren Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Wasserwirtschaft litten unter der Dürre der letzten beiden Jahre (vgl. Interview Schmalenbeck 21.04.2020: 105 ff.). Wie zuvor erwähnt wurde, erschweren unzureichende Maßnahmen den Umgang mit der Dürre. So auch in der Kleinstadt Olfen: „Wir haben das Problem bisher noch nicht so sehr auf dem Schirm gehabt. Insofern gibt es auch keine Maßnahmen oder Konzepte, um dem zu begegnen.“ (vgl. Interview Schmalenbeck 21.04.2020: 171 ff.). Aufgrund dieser Betroffenheit stellt sich die Frage Welche Lösungsansätze zum Umgang mit Dürre lassen sich in der Kleinstadt Olfen anwenden? Diese Frage

stellt die leitende Forschungsfrage des Studierendenprojekts dar, um das Hauptziel, der Kleinstadt Olfen geeignete Lösungsansätze zur Prävention und Problembehandlung bezüglich des Umgangs mit einer Dürrephase zu empfehlen, erreichen zu können.

In der Forschungsarbeit des Studierendenprojekts sind sowohl die eigene Definition von Dürre als auch die Wirkungsketten zu den Ursachen und Folgen eines Dürreereignisses aufgestellt worden. Auf Grundlage der erstellten Wirkungsketten konnte das Studierendenprojekt mittels einer Betroffenheitsanalyse in Anlehnung der durchgeführten Experteninterviews bestimmen, welche Folgen einer Dürrephase wie in Olfen wirken. Darauf aufbauend folgte eine Analyse bestehender Ansätze und Good Practice Beispielen. In dem vergangenen Forschungsjahr hat das Studierendenprojekt eine Vielzahl an geeigneten Lösungsansätzen auf Grundlage von Literaturrecherche und der Informationen aus den Interviews zusammengestellt, um diese der Kleinstadt Olfen empfehlen zu können. Mit Hilfe dieser Lösungsansätze soll die Kleinstadt in Zukunft besser mit dem Auftreten einer Dürre umgehen können. Diese Ansätze haben dabei ihren Fokus auf den Handlungsfeldern Boden und Wasserwirtschaft. Sowohl an die Kleinstadt Olfen als auch an weitere Städte und Forschungseinrichtungen besteht daher ein dringender Appell, diese Ergebnisse als Basis für fortlaufende Forschungen anzusehen und die Lösungsansätze für weitere bedeutsame Handlungsfelder auszuführen.

#### Informationen zum Projekt

Betreuung: Christopher Schmalenbeck  
Beratung: –  
Fachgebiet/e: IRPUD  
Projektnummer: F03

# Studying the influence of sound, spatial and visual attributes on the psychoacoustic perception of urban environments within different land uses

Studying the influence of sound, spatial and visual attributes on the psychoacoustic perception of urban environments within different land uses.

Project F04  
Final Report



**Supervisor**  
Dr. Bryce Lawrence  
**Advisor**  
M.Sc. Jonas Poppen  
SoSe 2020  
Faculty of Spatial  
Planning  
TU Dortmund

ge about perception of acoustic environments in a range of different urban land use types that include human living quarters would help to clarify any differences in perception of urban acoustic environments and aid in desirable planning or design outcomes. Considering that acoustic environments vary based at least on traffic noise (Gjestland 2020, p. 1) or quietness (Shepherd et al. 2013, p. 1295) it is reasonable to conclude that soundscape perception would also vary based on land use type. Therefore, the aim of this study is to investigate the influence of sound, spatial and visual attributes on the soundscape perception of urban acoustic environments within different land uses.

The study presents a laboratory experiment in which university student's perception (N=309) of nine different urban land uses was measured according to the soundscape protocol (DIN ISO/TS 12913-2). Resulting perception is compared to independent measures of acoustic, spatial and visual attributes of the sampled urban land uses. Results indicate that acoustic, spatial and visual indices related to the percentage of natural or vegetated area, the presence of natural (biophonic) and traffic sounds, and the presence of vegetation in the visual environment have significant correlations with soundscape perception and may be useful as proxy data to soundscape preference or dislike.

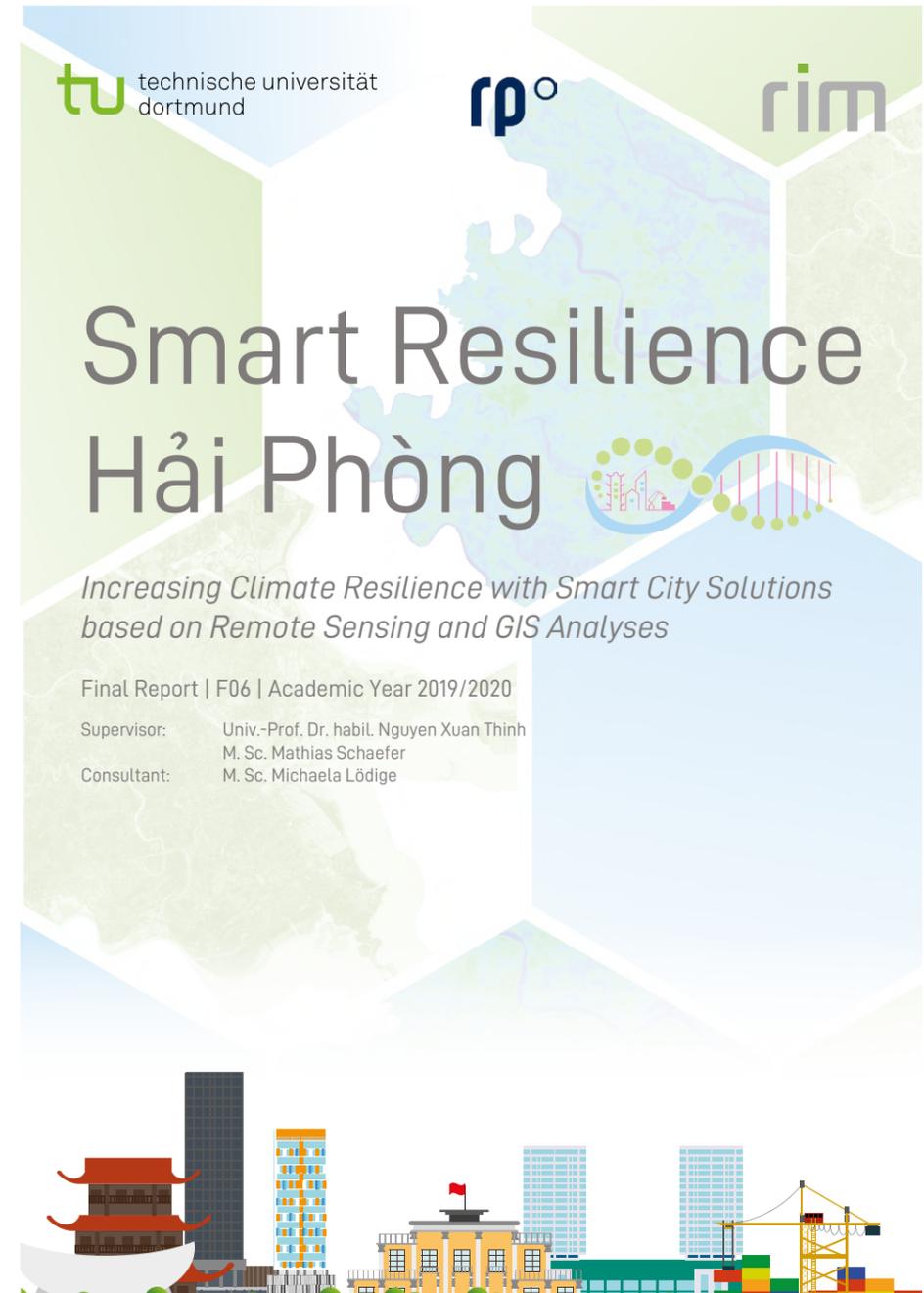
Due to the increasing growth of cities and urbanized areas and an expected future growth trend of urban areas (United Nations 2019), the human perception of the urban acoustic environment becomes an important aspect in spatial planning. The urban acoustic environment is already protected against noise under German law (§§47a-47f BImSchG), but under the noise threshold little guidance for the expected quality of the acoustic environment in urban areas exists. In order to consider the acoustic environment under the noise threshold when planning urban areas, we suggest that it is essential to understand human perception of the acoustic environment. The acoustic environment as perceived by humans in context, typically called the 'soundscape' (DIN ISO 12913-1, p. 7) or psychoacoustic perception (Farina 2014), is a rapidly developing field in which human perception for the wide range of urban environments where humans live remains not entirely understood (Kang et al. 2016, p. 284). Further knowled-

### Informationen zum Projekt

**Betreuung:** Dr. Bryce T. Lawrence  
**Beratung:** Jonas Poppen, M.Sc.  
**Fachgebiet/e:** LLP  
**Projektnummer:** F04

# Smart Resilience Hải Phòng

Increasing Climate Resilience with Smart City Solutions based on Remote Sensing and GIS Analyses



# Smart Resilience Hải Phòng

*Increasing Climate Resilience with Smart City Solutions based on Remote Sensing and GIS Analyses*

Final Report | F06 | Academic Year 2019/2020

**Supervisor:** Univ.-Prof. Dr. habil. Nguyen Xuan Thinh  
M. Sc. Mathias Schaefer  
**Consultant:** M. Sc. Michaela Lödige

### Informationen zum Projekt

**Betreuung:** Prof. Dr. Nguen Xuan Thinh,  
Mathias Schaefer  
**Beratung:** Michaela Lödige, M.Sc.  
**Fachgebiet/e:** RIM  
**Projektnummer:** F06

## Integriertes Handlungs- und Entwicklungskonzept für Wickrath-Mitte



In Zusammenarbeit mit der Stadt Mönchengladbach erarbeitet das Projekt F 07 ein Integriertes Handlungs- und Entwicklungskonzept (IHEK) für den Stadtteil Wickrath-Mitte. Das Konzept soll Ziele und Vorhaben zur Aufwertung und Stärkung des Stadtteils nennen sowie diesen nachhaltig mit Blick auf die Zukunft gestalten.

Städte unterliegen einem permanenten Wandel und müssen sich kontinuierlich neuen Herausforderungen stellen und an Veränderungen anpassen. Die Gestaltung lebenswerter Stadtteile ist essentiell für die gesamtstädtische Entwicklung. Neben den innerstädtischen Zentren sollen auch die peripheren Stadtteile wie Wickrath-Mitte qualitative Standortfaktoren sowie urbane Qualitäten bieten.

Unter dem Slogan Wickrath-Mitte: ein suburbaner Ortsteil mit urbanem Zentrum an Schlosspark und Niers. Lebenswert, verbunden und mobil in die Zukunft sollen die zukünftigen Entwicklungsprozesse realisiert werden.

Dazu wurden zwei Arbeitsfragen aufgestellt, welche durch Forschungsfragen ergänzt werden. Die erste Arbeitsfrage Welche Probleme und Potenziale bestehen in Wickrath-Mitte? beschreibt den Arbeitsschritt der Bestandsanalyse, indem sektorenübergreifend Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken für den Stadtteil, mit Hilfe von Erhebungsmethoden und unterschiedlichen Beteiligungsformen, wie beispielsweise einem Stadtteilspaziergang mit BürgerInnen und verschiedenen AkteurlInnen, ermittelt wurden.

Die zweite Arbeitsfrage Was sind geeignete Strategien und Maßnahmen für Wickrath-Mitte, um den Problemen langfristig entgegenzuwirken und die Potenziale nachhaltig zu nutzen? stellt den konzeptionellen Teil dar, bei dem übergeordnete Planungsziele verfolgt und Entwicklungsimpulse erarbeitet wurden.

Anhand von drei Forschungsfragen, die sich auf die Handlungsfelder lebenswert, verbunden und mobil beziehen, wurden Strategien und Maßnahmen entworfen. Die erarbeiteten Strategien spiegeln sich in einem räumlichen und einem programmatischen Leitbild wider. Innerhalb der Maßnahmenentwicklung haben sich drei Schlüsselmaßnahmen herauskristallisiert, welche sich auf die drei zentralen öffentlichen Räume im Zentrum des Stadtteils beziehen – den Bahnhof und dessen Vorplatz, die Fußgängerzone und den Marktplatz. Es handelt sich um Maßnahmen, die die Aufenthaltsqualität der genannten öffentlichen Räume erhöhen, eine gesunde, klima- und ressourcenschonende Mobilität fördern und ein zentrale Verbindungsachse innerhalb des Stadtteils schaffen. Neben den drei Schlüsselmaßnahmen wurden für das gesamte Stadtteilgebiet weitere Maßnahmen in den Bereichen Soziales, Grünstrukturen und Mobilität mit dem Schwerpunkt auf dem Umweltverbund erarbeitet.

Durch das IHEK soll eine wirtschaftlich, gesellschaftlich und ökologisch nachhaltige Entwicklung des Stadtteils gewährleistet und die Lebensqualität der BürgerInnen gesteigert werden.

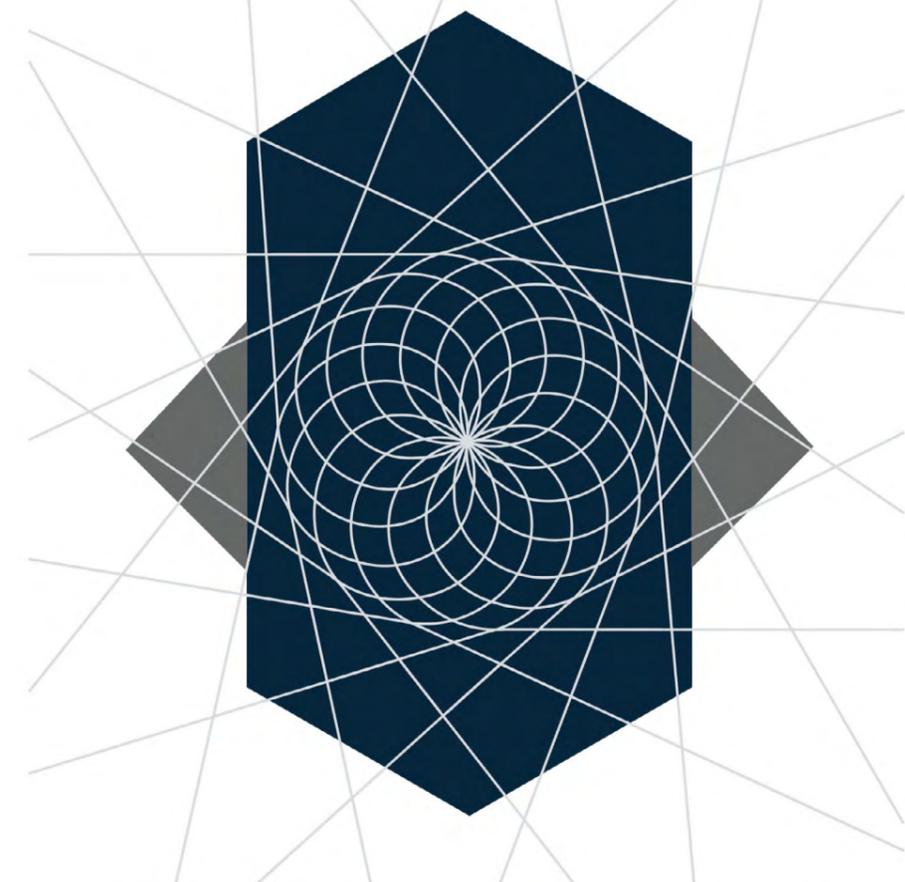
### Informationen zum Projekt

Betreuung: Jan Schulte, M.Sc.  
Beratung: Dr.-Ing. Frank Schulz  
Fachgebiet/e: DEK  
Projektnummer: F07

## Migration und Vielfalt in der beruflichen Praxis von Planer\*innen

tu technische universität dortmund rp° | fakultät raumplanung

### Migration und Vielfalt in der beruflichen Praxis von Planer\*innen



Endbericht F08  
Abgabedatum 03.07.2020

Betreuung: Dr. Sandra Huning  
Beratung: Robert Barbarino

### Informationen zum Projekt

Betreuung: Dr. Sandra Huning  
Beratung: Robert Barbarino  
Fachgebiet/e:  
Projektnummer: F08

# Umweltbezogene Gerechtigkeit in São Paulo und Rio de Janeiro – Zwei Megacities auf dem Prüfstand

Die Thematik der umweltbezogenen Gerechtigkeit wird weltweit diskutiert. Sie betrachtet den Zusammenhang von Umwelt, Gesundheit und sozialer Lage aus einer Gerechtigkeitsperspektive. Umweltgerechtigkeit ist auch in Brasilien von Bedeutung, da das Land stark von sozialen, sozioökonomischen und regionalen Ungleichheiten geprägt ist. Ziel dieser Projektarbeit ist es, die aktuelle Situation in den brasilianischen Agglomerationsräumen São Paulo und Rio de Janeiro aus einer Umweltgerechtigkeitsperspektive zu bewerten. Darauf aufbauend werden raumplanerische Handlungsempfehlungen entwickelt, welche einen Beitrag für mehr Umweltgerechtigkeit in ausgewählten Teilräumen Rio de Janeiros leisten können. Durch den Austausch mit von Umweltbelastungen betroffenen Bürger\*innen und Mitgliedern von NGOs, welche sich für die Betroffenen einsetzen, können in São Paulo und Rio de Janeiro verschiedene Formen von Umweltgerechtigkeit herausgestellt werden. Diese sind der Verteilungs-, Zugangs-,

Verfahrens-, Chancen- und Vorsorgegerechtigkeit zuzuordnen und werden meist durch wirtschaftlich orientierte Unternehmen oder städtebauliche Fehlplanungen verursacht. Darüber hinaus kann für das Stadtgebiet Rio de Janeiros auf Grundlage einer Sekundärdatenanalyse eine ungleiche Verteilung von Umweltbelastungen und -ressourcen festgestellt werden. In einigen Stadtteilen treffen besonders hohe Umweltbelastungen mit einer hoch vulnerablen Bevölkerung zusammen, sodass dort Umweltungerechtigkeiten herrschen. Zudem können für Rio de Janeiro mithilfe einer Korrelationsanalyse statistische Zusammenhänge zwischen Umwelt-, Gesundheits- und Sozialindikatoren nachgewiesen werden. Es stellt sich heraus, dass einkommensschwache, junge und multiethnische Bürger\*innen sowie Bewohner\*innen mit einem niedrigen Bildungsniveau eher von Umweltbelastungen betroffen sind. Bei der Durchführung einer Primärdatenanalyse zur Luftqualität auf kleinräumiger Ebene kann lediglich eine ungleiche Verteilung der Luftbelastung festgestellt werden. Es herrscht keine Umweltgerechtigkeit, da kein Zusammenhang zu einer hoch vulnerablen Bevölkerung besteht. Durch die Umsetzung der Handlungsempfehlungen aus den Bereichen der nachhaltigen Stadtentwicklung sowie der technischen und sozialen Infrastruktur kann die Umweltgerechtigkeitssituation in verschiedenen Stadtteilen sowie die Lebensqualität der Anwohner\*innen verbessert werden.

## Informationen zum Projekt

Betreuung: Raphael Sieber,  
Dipl.-Ing. Nina Hangebruch  
Beratung: Esther Bradel  
Fachgebiet/e: SRP, Extern  
Projektnummer: F09

# Smart City

## Die Stadt der Zukunft?

# F10

## WIE WIRD MAN GESCHEIT SMART?

ENDBERICHT | 10. JULI 2020

The infographic features a map of Germany in the background. Overlaid on the map is a bar chart with six bars of varying heights and colors (green, blue, red, light blue, dark blue, green). Below the bar chart is a horizontal bar with six categories: MOBILITÄT, STÄDTEBAU & GEBÄUDE, UMWELT & ENERGIE, BILDUNG, GOVERNANCE, and IKT. Below each category is a circular icon: a car for mobility, buildings for urban planning, a lightbulb for environment & energy, a head with a gear for education, a server rack for governance, and a Wi-Fi symbol for ICT.

# SMART CITY

## DIE STADT DER ZUKUNFT?

BETREUUNG: PROF. CHRISTIANE HELLMANZIK, PH.D. & M. SC. VANESSA HELLWIG  
BERATUNG: UNI.-PROF. DR.-ING. FRANK OTHENGRAFEN

TU DORTMUND **tü** | FAKULTÄT RAUMPLANUNG **rp**<sup>o</sup>

## Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Christiane Hellmanzik,  
Vanessa Hellwig  
Beratung: Prof. Dr. Frank Othengrafen  
Fachgebiet/e:  
Projektnummer: F10

M-PROJEKTE  
M-PROJEKTE  
M-PROJEKTE  
M-PROJEKTE

# M-PROJEKTE

WINTERSEMESTER 2019/20

# Digitalisierung partizipativer Prozesse in der städtebaulichen Planung

## PROJEKTBERICHT

### Master Projekt

Digitalisierung partizipativer Prozesse  
in der städtebaulichen Planung  
WiSe 19/20



die aus der Literatur abgeleiteten Hypothesen diskutiert, dass (i) durch die Digitalisierung der Bürgerbeteiligung eine breitere Öffentlichkeit erreicht werde, dass (ii) die Digitalisierung der Bürgerbeteiligung langfristig den benötigten Einsatz finanzieller und personeller Ressourcen reduziere, dass (iii) die digitalisierte Bürgerbeteiligung zu falschen Erwartungshaltungen in Bezug auf Akzeptanz und Legitimation führe sowie, dass (iv) die Digitalisierung der Bürgerbeteiligung in den Kommunen zu technischen und rechtlichen Unsicherheiten führe. Anhand von Interviews mit Experten aus Praxis und Wissenschaft werden diese Hypothesen geprüft. Lassen sich durch neue digitale Beteiligungsformate wirklich mehr Menschen beteiligen und kann so die Legitimation politischer Entscheidungen vergrößert werden? Oder übertreffen die Erwartungshaltungen die Realität in nordrhein-westfälischen Kommunen? Wie funktioniert das Zusammenspiel von digitalen und analogen Beteiligungsformaten? In diesem Projekt wird das Spannungsfeld zwischen Potenzialen und Risiken der digitalisierten Bürgerbeteiligung beleuchtet und somit ein umfassender Blick auf den aktuellen Umsetzungsstand als auch auf zukünftige Herausforderungen für Kommunen geworfen.

Die zunehmende Digitalisierung bewirkt Transformationsprozesse in allen Bereichen des täglichen Lebens und Arbeitens, kaum ein Trend hat seit der industriellen Revolution derart tiefgreifende gesellschaftliche Veränderungen verursacht. Auch in der Raumplanung wird eine stetig zunehmende Anzahl an Prozessen und Arbeitsschritten digitalisiert durchgeführt. Eine weitere Entwicklung, die seit einigen Jahren die Raumplanung prägt, ist die zunehmende Wichtigkeit der Einbeziehung von Bürgern in die Planungsprozesse. Für die Stadtverwaltung und die Stadtentwicklung hat die Digitalisierung unmittelbare Folgen. Es finden nicht nur Veränderungen in den Abläufen und Strukturen der Verwaltungen statt, sondern auch im Verhältnis der Stadt zu ihren Bürgern sowie zu externen Akteuren. Gerade im Bereich der Bürgerbeteiligung bietet die Digitalisierung womöglich viele neue Möglichkeiten und Lösungen für bestehende Probleme. Ziel des Master-Projekts ist es daher, anhand von ausgewählten Kommunen in Nordrhein-Westfalen zu untersuchen, welche Potenziale und Risiken sich aus der Digitalisierung partizipativer Prozesse in der städtebaulichen Planung ergeben. Zur Beantwortung der Forschungsfrage werden

#### Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Dr. Karsten Zimmermann  
Beratung: –  
Fachgebiet/e: EPK  
Projektnummer: M01.1

# XPlanung in der Raumplanung

Die Digitalisierung ist eine unaufhaltsame Entwicklung, die zunehmend auch die Planungsprozesse in der kommunalen Bauleitplanung erreicht, da sich hierdurch eine Vielzahl an neuen und effizienten Möglichkeiten für die beteiligten Akteure ergeben. Dies bezieht sich nicht nur auf die öffentlichen Planungsakteure wie 1Kommunen, sondern auch auf privatwirtschaftliche Akteure, wie energie- und immobilienwirtschaftliche Unternehmen sowie IT-Dienstleister und Softwareentwickler.

Die Digitalisierung stellt für die Prozessbeteiligten eine der wichtigsten Herausforderungen der Gegenwart dar. Bisher bestehen jedoch auf kommunaler Ebene lediglich geringe Erfahrungswerte, insbesondere im planerischen und bauwirtschaftlichen Zusammenhang. Durch die derzeit sukzessive Implementierung von XPlanung in den Kommunen wird dieser Trend zusätzlich verstärkt. Die seit Oktober 2017 bundesweit verbindliche Einführung der Geodatenstandards XPlanung und XBau soll mit einer fünfjährigen Übergangsfrist bis Februar 2023 vollzogen sein. Das standardisierte Datenformat XPlanung ermöglicht einen verlust- und medienbruchfreien Austausch unterschiedlicher Planwerke, wie bspw. Bauleitplänen oder Raumordnungs- und Landschaftsplänen, zwischen den Akteuren. Das heißt, es handelt sich nicht um ein Softwareprodukt, sondern um einen bundesweiten, technischen Standard, auf dessen Grundlage die bestehenden gesetzlichen Regelungen aus dem Baugesetzbuch, der Baunutzungsverordnung und der Planzeichenverordnung so umgesetzt werden, dass verschiedene IT-Systeme die Daten miteinander austauschen können.

Durch die Forschung der Projektgruppe soll festgestellt werden, ob die praktische Implementierung des Standards in den Kommunen entsprechend der rechtlichen Vorgaben bis 2023 voranschreitet oder davon abweicht. Des Weiteren werden die Vor- und Nachteile sowie bestehende Hemmnisse und Herausforderungen der Implementierung erforscht, indem zunächst stichprobenartig Kommunen sowie in Planungsprozessen eingebundene Akteursgruppen in ganz Deutschland, identifiziert werden. Das zurzeit noch weitreichend unerforschte Gebiet der XPlanung und dessen aktive Implementierung bieten der Projektgruppe eine geeignete Ausgangslage, um im Rahmen der Forschungsarbeit die entscheidenden Faktoren zu identifizieren, die für eine erfolgreiche Implementierung der XPlanung notwendig sind. Nicht zuletzt ergeben hierbei internationale Beispiele, welche die Umsetzung digitaler und im europäischen Raum vergleichbarer Standards bereits vollzogen haben, die Basis einer Best Practice-Analyse.

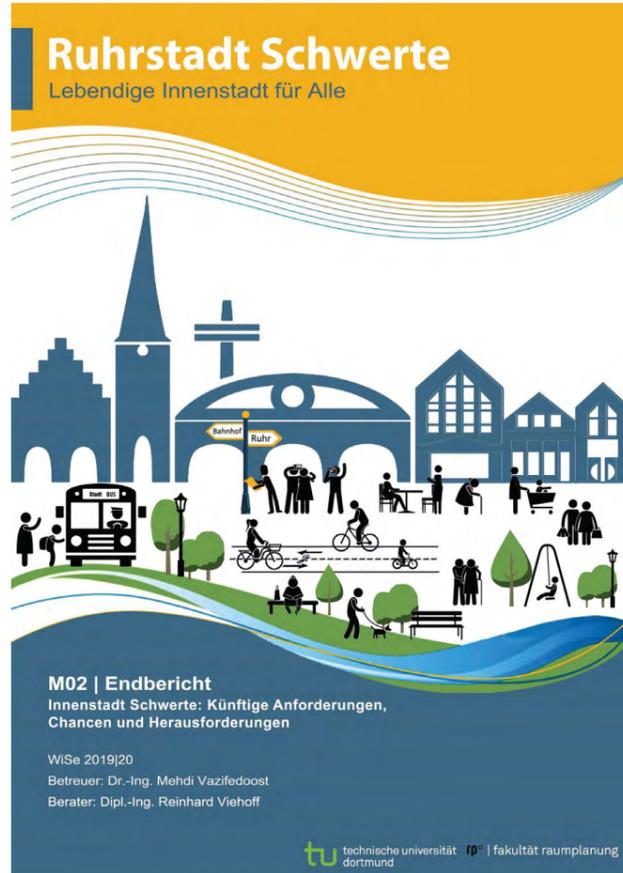
Die digitalen Nutzungs- und Anwendungsmöglichkeiten, wie der XPlanung-Standard oder die Geoportale der Städte und Bundesländer, erweitern den Wissensstand zur Nutzung des Raums, ermöglichen zeitgleich aber auch die Erfassung unterschiedlicher Daten in digitaler Form. Die Digitalisierung bietet somit das Potential die täglichen Raumnutzungen sowie auch die räumliche Entwicklung insgesamt positiv zu beeinflussen, indem bspw. die Energie- und Ressourceneffizienz oder die Informationsdichte verbessert werden.

#### Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Dr. Karsten Zimmermann  
Beratung: –  
Fachgebiet/e: EPK  
Projektnummer: M01.2

# Die Schwerte-Innenstadt

## Künftige Anforderungen, Chancen und Herausforderungen



anhand von fünf thematischen Schwerpunkten, welche die Rahmenbedingungen für das definierte Ziel bilden sollen. Im Fokus der Projektarbeit stehen die 1) Altersspezifische Planung, die 2) Verkehrswende, die 3) Aufenthaltsqualität und Vernetzung, der 4) Einzelhandel sowie der 5) Tourismus und das historisch-kulturelle Erbe. Die inhaltliche Basis bilden die Literatur- und Dokumentenrecherche, eine Ortbesichtigung sowie ein Experteninterview mit Vertretern des Stadtplanungsamts der Stadt Schwerte. Darauf aufbauend erfolgen detaillierte Ortsbegehungen und weitere schwerpunktspezifische methodische Arbeitsschritte.

Letztlich werden Handlungsempfehlungen zur Erreichung des aufgestellten Ziels entwickelt und nach ihrer Bedeutung für die Themenfelder und der fachlichen Einschätzung der Projektmitglieder priorisiert. Hierbei kristallisieren sich sechs Handlungsempfehlungen heraus, deren Umsetzung als wesentlich für eine bedarfsorientierte und zukunftsgerichtete Entwicklung erscheint. Städtebauliche Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Vernetzung sollten durchgeführt werden sollen, beispielsweise durch die Verbesserung der Verbindung zwischen der Innenstadt und der Ruhr. Des Weiteren sollte der Kfz-Verkehr im Innenstadtbereich verringert werden, um die Lebensqualität für die BewohnerInnen und BesucherInnen zu erhöhen. Zusätzlich sollte die Orientierung verbessert werden, zum Beispiel vom Bahnhof Schwerte zur Ruhr. Ebenfalls wird der Aufbau eines Radwegenetzes mit einer entsprechenden Radverkehrsanlage empfohlen, um den Radverkehr zu fördern und den Kfz-Verkehr aus der Innenstadt zu verlagern. Außerdem sollte das City Center aufgewertet werden, um Trading-Down-Effekte zu stoppen und das Stadtbild zu verschönern. Zuletzt sollten die öffentlichen Räume und Wegeverbindungen hinsichtlich ihrer

Grünstrukturen zur Ausnutzung des ökologischen Potenzials und Erhöhung der Qualität des öffentlichen Raums aufgewertet werden.

In den letzten Jahrzehnten hat der zweite Strukturwandel des Ruhrgebiets die Region nachhaltig geprägt. Der Bedeutungsverlust der Montanindustrie, aber auch des gesamten sekundären Wirtschaftssektors, führte zu einem immensen Abbau von Arbeitsplätzen, Abwanderungsbewegungen, einer fortschreitenden Überalterung sowie einem armuts- und bildungsbedingten Verlust an Humankapital und Humanvermögen. Diese Entwicklungen bilden sich auch in räumlich-strukturellen und ökologischen Missständen ab. Auf lokaler Ebene muss sich auch die Stadt Schwerte den Herausforderungen des Strukturwandels stellen sowie weiteren planerischen und städtebaulichen Defiziten entgegen-treten.

Im Fokus der Projektarbeit steht die Schwerter Innenstadt, da sie in ihrer Bedeutung als historischer Kern und lokales Zentrum der Stadt eine maßgebliche Relevanz für die Entwicklung der Gesamtstadt hat. Aufbauend auf den vorzufindenden Entwicklungen und Missständen entwickelt das Projekt das Ziel einer bedarfsorientierten und zukunftsgerichteten Entwicklung der Innenstadt von Schwerte. Die Bearbeitung erfolgt

**Informationen zum Projekt**  
 Betreuung: Dr.-Ing. Mehdi Vazifedoost  
 Beratung: Dipl. Ing. Reinhard Viehoff  
 Fachgebiet/e: DEK  
 Projektnummer: M02

# Die „Urlaubsgentrifizierung“ deutscher Nordseeinseln

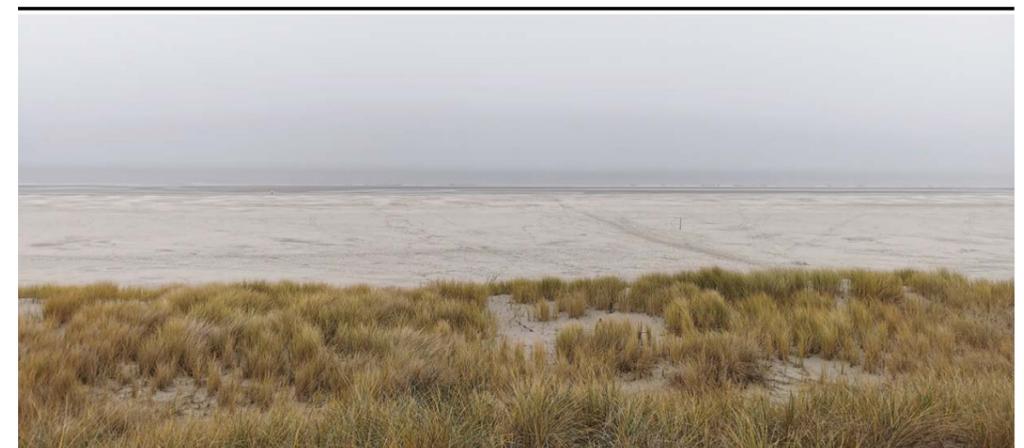


**TOURISMUS UND WOHNRAUMBINGTE VERÄNDERUNGEN AUF JUIST**  
 Ein Blick auf die sozialen Infrastrukturen und die Folgen für BewohnerInnen

M03 - Endbericht  
 TU Dortmund  
 Fakultät Raumplanung  
 WiSe 2019/2020

Betreuung: Prof. Dr. Susanne Frank  
 Beratung: Dr. Jan Üblacker

tu technische universität dortmund | rp<sup>o</sup>



**Informationen zum Projekt**  
 Betreuung: Prof. Dr. Susanne Frank  
 Beratung: Dr. Jan Üblacker  
 Fachgebiet/e: SOZ, Extern  
 Projektnummer: M03.1

# Amrum, eine Insel des unbezahlbaren Wohnens?

## Problembeschreibung der Wohnungsmarktsituation und die Konsequenzen für das Leben auf der Insel

Seit einigen Jahren beschäftigt sich insbesondere die Medienlandschaft mit der Wohnungsmarktsituation und ihren Auswirkungen auf den deutschen Nord- und Ostseeeinseln. Dabei prägt der Begriff Syltifizierung die Beschreibung der Thematik. In diesem Zusammenhang wird dargestellt, dass spätestens seit Beginn der Wirtschaftskrise 2009 vermehrt in Immobilien investiert wird. Dadurch kaufen seitdem viele wohlhabende Nicht-Insulaner\*innen Wohnraum auf den deutschen Inseln und nutzen diesen als Zweit- bzw. Ferienwohnsitz. So kommt es zu einer Verknappung des bereits begrenzten Wohnraums, insbesondere im bezahlbaren Preissegment und zu einem rasanten Anstieg der Immobilienkauf- und Mietpreise. Daran anknüpfend können sich immer mehr Insulaner\*innen ihre eigene Insel nicht mehr leisten, wodurch Verdrängungsprozesse und eine nachhaltige Veränderung der Inseln zu beobachten sind.

Trotz der Brisanz des Themas existieren mit Ausnahme der Insel Sylt kaum wissenschaftliche Forschungen. Daher setzte das Projekt an dieser Stelle an und wählte die nordfriesische Insel Amrum als ihr Fallbeispiel aus. Ziel der Arbeit war es, eine Problembeschreibung für den Untersuchungsraum darzulegen, die die Wohnungsmarktsituation mitsamt der Auswirkungen auf das Inselleben umfasst und in einen theoretischen Gesamtkontext einbettet. Zentrale Fragen, die u.a. beantwortet werden sollten, waren: Sind junge einheimische Familien noch in der Lage, sich das Leben auf Amrum zu leisten oder Eigentum zu erwerben? Hat sich das Leben auf der Insel in den letzten Jahren durch den hohen Anteil an Zweitwohnsitzen und Ferienwohnungen verändert? Und wie unterscheiden sich die Problemwahrnehmungen einzelner Akteur\*innen?

Zur Beantwortung wurde sich insbesondere auf die Punkte Wohnungsmarktsituation und ihre Einflussfaktoren, Konsequenzen auf das Inselleben, Wahrnehmungen unterschiedlicher Akteursgruppen und angewandte/mögliche Gegenmaßnahmen konzentriert. Da insbesondere die Konsequenzen auf das Inselleben einen stark subjektiven Charakter haben, wurden im Rahmen einer Exkursion qualitative Expert\*inneninterviews mit verschiedenen Akteursgruppen durchgeführt. Zur Einordnung in den Gesamtkontext wurden zusätzlich insbesondere die Themen ländliche Räume und ihre Herausforderungen sowie Ursachen und Auswirkungen von (touristischer) Gentrifizierung vertieft bearbeitet. Die Forschungsarbeit zeigt, dass sich die Problematik auf Amrum ähnlich zuspitzt wie auf Sylt, aber aufgrund der natürlichen Lagenachteile gravierendere Ausmaße annehmen könnte. Innerhalb der befragten Akteursgruppen ist das Bewusstsein für die Problematik auffallend groß, dennoch werden zu wenige Gegenmaßnahmen ergriffen. Das überraschendste Ergebnis bleiben jedoch die zuvor unberücksichtigten Auswirkungen der Wohnungsmarktsituation auf die Lebensplanung von Familien und Rentner\*innen, die in vielen Fällen zu einer indirekten Verdrängung führen, sofern kein Wohneigentum vorhanden ist. Die Einordnung in den Gesamtkontext erwies sich als schwierig und bietet zukünftig Potenzial für eine tiefergehende Betrachtung.

### Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Dr. Susanne Frank  
Beratung: Dr. Jan Üblacker  
Fachgebiet/e: SOZ, Extern  
Projektnummer: M03.2

# Build Back Better

## Resilience Retreat Strategy for Disaster Risks Mitigation: German and International Comparative Perspectives

tu technische universität dortmund

IRPUD



### Final Report of the M 04 Project: Build Back Better- Resilience Retreat Strategy for Disaster Risks Mitigation

Supervised by Prof. Dr.-Ing. Stefan Greiving and M. Sc. Wiriya Puntub

Rhine floods are predicted to occur more often and cause more damage than in the past. Due to climate change, water levels are getting higher and the effects of floods become less predictable - existing risk mitigation may become insufficient. Thereby, mitigating flood-risks with additional and alternative measures gets more important.

Nowadays, the flood-risk areas are often built-in because of people's willingness to live and trade close by the water. Thus, the vulnerability of the area increases as more inhabitants are exposed to risks. Spatial planning is one discipline that can mitigate this flood risk. It plays an important role in risk mitigation before and after river flooding as it can provide comprehensive solutions merging proper urban planning with efficient risk management. There already exist classic strategies for flood-risk mitigation, but they can be insufficient for dealing with the increasing hazards and vulnerability. Therefore, the M-Project decided to focus on retreat as one form of risk mitigation, which is yet not a well-

known form of risk mitigation in Germany.

Retreat can be performed as reactive or proactive action. However, the M-Project decided to focus only on the proactive approach, to assess the possibility of preventing a disaster before it occurs and to reduce its effects to a minimum. Therefore, the M-Project considers Cologne, as the city is one of the most flood-prone in Europe and its flood-risk mitigation measures may become insufficient. The M-project regards the extent of river floods in extreme events as well as dyke failures in medium and rare events.

As retreat can serve a multitude of motivations, the M-Project also considers urban heat islands and other striking socio-environmental problems that influence the decision on proactive retreat. Introductory, the M-Project analyses Cologne's levels of river-flood risk and the areas socio-environmental problems. Therefore, they identify relevant parameters such as risk priority areas and areas with temporary overheating. The outputs of this work step are maps on flood risks and on socio-environmental problems in Cologne on which basis the identification of interesting case study sites is made. In the following work step, the M-Project performs strategic planning for proactive retreat. They decided to focus on the case study sites instead of the whole Cologne and provide planning indications for flood risk mitigation on the three case study sites. The final work step is the general discussion of risk mitigation in Cologne. Summarising this discussion, the M-Project regards selective proactive retreat as necessary strategy to mitigate increasing flood risks in Cologne. Under the given preconditions (extreme events and dyke failures) no other mitigation measure guarantees a comparable level of safety. Even if many arguments contradict proactive retreat in Cologne, the guarantee for a high level of risk mitigation must be given to the most vulnerable uses. Of course, the definition of those levels and vulnerability is element of further discussions but must serve the purpose of protecting the weakest groups of societies. For this purpose, retreat seems to be the state-of-the-art mitigation measure.

### Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Dr. Stefan Greiving  
Beratung: Wirica Puntub  
Fachgebiet/e: IRPUD  
Projektnummer: M04

## Seeing Dortmund from the south

### Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Dr. Sophie Schramm  
 Beratung: –  
 Fachgebiet/e: IPS  
 Projektnummer: M05

## Multilokalität und seine individuellen und gesellschaftlichen Auswirkungen



Immer mehr Menschen haben neben ihrem familiären Wohnsitz einen zweiten berufsbedingten Wohnsitz oder auch ein Ferienhaus. Diese Lebens- und Wohnform, die seit den letzten Jahren Forschungsgegenstand in den Sozial- und Raumwissenschaften ist, wird als „Multilokalität“ bezeichnet. Vor dem Hintergrund des veränderten Mobilitätsverhaltens und einer Reihe sozioökonomischer Veränderungen bezieht sich diese Lebensweise heutzutage auf breite Bevölkerungsschichten und Personengruppen. Sie weist eine gesamtgesellschaftliche Relevanz auf und kann in zahlreichen Erscheinungsformen auftreten. Es zählen zum Beispiel Studierende, die regelmäßig den Wohnsitz ihrer Eltern aufsuchen, getrennt lebende Paare (sogenannte LAT's) oder ältere Menschen, die ihren Wunsch nach einem weiteren Wohnsitz in den Bergen oder am Meer verwirklichen, zu diesen Erscheinungsformen. Ebendiese Vielschichtigkeit stellt die bisherige Forschung vor eine Reihe von Herausforderungen. Zum einen erweist sich die Systematisierung dieses Phänomens als sehr problematisch und zum anderen ist die Datenlage zur Untersuchung von Multilokalität nur spärlich vorhanden. Die bisherigen Ergebnisse sollten aufgrund der zahlreichen For-

schungslücken und der methodischen Schwierigkeiten kritisch hinterfragt werden.

Im Rahmen des Masterprojekts M06 bildeten sich bereits zu einem frühen Zeitpunkt eine qualitative und eine quantitative Forschungsgruppe. Die quantitative Gruppe M06.1 erkannte Forschungslücken zu der Herausbildung einer multilokalen Lebensweise sowie zu den individuellen und gesellschaftlichen Auswirkungen der Multilokalität und widmete sich daher diesen Themenfeldern. Die beiden Forschungsfragen lauten deshalb wie folgt: „Welche soziodemographischen und räumlichen Einflussfaktoren führen zu einer multilokalen Lebensweise?“ und „Welche individuellen und gesellschaftlichen Auswirkungen ergeben sich aus einer multilokalen Lebensweise?“. Zur Beantwortung dieser Forschungsfragen wurde der Fragebogen „Wohnen und Mobilität“, der im Rahmen der Veranstaltung zu Modul 9: Empirische Erhebungs- und Analysemethoden im Wintersemester 2018/2019 an die Studierenden, ihre Eltern sowie Großeltern ausgehändigt wurde, herangezogen. Bei diesem konnten von den insgesamt 921 Befragten 130 als multilokal lebende Personen identifiziert werden, wobei den größten Anteil in dieser Gruppe die Studierenden ausmachten. Als soziodemographische Faktoren wurden das Geschlecht, das Alter, der höchste Schulabschluss sowie die berufliche Stellung untersucht. Die Distanz zwischen den Wohnsitzen und die jeweiligen Wege am Haupt- und Zweitwohnsitz wurden unter den räumlichen Einflussfaktoren näher analysiert. Im Rahmen der zweiten Forschungsfrage wurde der Fokus bei den individuellen Auswirkungen auf die Zufriedenheit und bei den gesellschaftlichen Auswirkungen auf den Verkehr gelegt. Angenommen wurde hierbei zum einen, dass multilokal lebende Personen im Vergleich zu monolokal lebenden Personen, d.h. Personen mit nur einem Wohnsitz, tendenziell unzufriedener sind. Außerdem wurde vermutet, dass eine multilokale Lebensweise zu einem erhöhten Verkehrsaufwand führt, bei dem vermehrt der MIV als Verkehrsmittel genutzt wird.

### Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Dr. Joachim Scheiner  
 Prof. Dr.-Ing. Stefan Siedentop  
 Fachgebiet/e: VPL  
 Projektnummer: M06

# Berufsbedingte Multilokalität“

## Eine qualitative Untersuchung der Ursachen und Auswirkungen multilokaler Lebensführung

tu  
Technische universität  
dortmund

rp<sup>o</sup>

Masterprojekt M06.2

„Berufsbedingte Multilokalität –  
Eine qualitative Untersuchung der Ursachen und Auswirkungen  
multilokaler Lebensführung“



Technische Universität Dortmund – Fakultät Raumplanung  
Modul 2 – Masterprojekt  
Wintersemester 2019/2020

Betreuung:  
Prof. Dr. Joachim Scheiner – Verkehrsplanung und Verkehrsplanung  
Prof. Dr.-Ing. Stefan Siedentop – Stadtentwicklung

Abgabe:  
28. Februar 2020

Die vorliegende Projektarbeit beschäftigt sich intensiv mit den Ursachen und Auswirkungen eines multilokalen Lebens und stellt hierzu das Subjekt in den Vordergrund. Mithilfe eines qualitativen Forschungsansatzes sollen neue Erkenntnisse zur Ursachenforschung von Multilokalität gewonnen werden. Im Fokus stehen Personen, die aus Berufs- und Ausbildungszwecken multilokal leben. Diese Gruppe ist besonders interessant, da sie eine vermeintliche Entscheidungsfreiheit bezüglich ihres Arbeits- und Wohnortes hat und davon ausgegangen werden kann, dass sie in relativ regelmäßigen Abständen zwischen ihren Lebensorten pendelt. Sowohl die auslösenden Faktoren zur Aufnahme des multilokalen Lebensstils als auch die Ausgestaltung des Pendelns werden untersucht. Darüber hinaus werden die Alltagsgestaltung und auch mögliche Belastungen für die Multilokallebenden und ihr soziales und berufliches Umfeld analysiert. Ziel der Arbeit ist es außerdem das Phänomen Multilokalität in einen raumplanerischen Kontext einzubetten und mögliche Denkanstöße zu formulieren. Zum Erreichen dieser gesteckten Ziele dient die Durchführung von neun Interviews. Diese werden mit aktuell und ehemals Multilokallebenden geführt, da diese aus erster Hand von der Gestaltung des multilokalen Lebensstils berichten können. Die dadurch gewonnen Erkenntnisse werden mit theoretischen Annahmen in Verbindung gesetzt, um so ein umfassendes Bild multilokaler Lebensführungen zu bieten und einen Beitrag zur Erforschung dieses Phänomens zu leisten.

Multilokalität – das Leben und Wohnen an einem oder mehreren Orten – etabliert sich immer mehr in der Gesellschaft und ist zu einem Phänomen geworden, welches sich durch alle Gesellschaftsschichten zieht. Obwohl Multilokalität sowohl in den Sozialwissenschaften als auch der Raumwissenschaft immer mehr in den Fokus rückt, zeigt sich, dass es sich um ein bisher relativ unerforschtes Thema handelt. Im Rahmen des Masterprojektes „Multilokales Wohnen und seine verkehrlichen Auswirkungen“ unter der Leitung von Prof. Joachim Scheiner soll sich dem Thema Multilokalität auf verschiedenen Ebenen angenähert werden. Untersucht werden die Zusammenhänge zwischen dem multilokalen Wohnen und Mobilität als auch mit den zahlreichen Aktivitätsmustern und Aktionsräumen an den verschiedenen Wohnorten. Hierzu sollen verschiedene methodische Vorgehensweisen dienen.

### Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Dr. Joachim Scheiner  
Prof. Dr.-Ing. Stefan Siedentop  
Fachgebiet/e: VPL  
Projektnummer: M06.2

M-PROJEKTE  
M-PROJEKTE  
M-PROJEKTE  
M-PROJEKTE

# M-PROJEKTE

SOMMERSEMESTER 2020

# Herne-Blumenthal

Informationen zum Projekt  
Betreuung: Prof. Dr. Dietwald Gruehn  
Beratung: –  
Fachgebiet/e: LLP  
Projektnummer: M07

# Hidden Champions der städtischen Verkehrsplanung

Informationen zum Projekt  
Betreuung: Prof. Dr. Christian Holz-Rau  
Beratung: –  
Fachgebiet/e: VPL  
Projektnummer: M08

# Globalisierung

Informationen zum Projekt  
Betreuung: Dr. Lukas Kuld  
Beratung: –  
Fachgebiet/e: URI  
Projektnummer: M09

# Wald in der Raumplanung

## Besteht Anpassungsbedarf?



## Wald in der Raumplanung

### Besteht Anpassungsbedarf?

Technische Universität Dortmund  
Fakultät Raumplanung  
Modul 2 M. Sc. Raumplanung  
Sommersemester 2020  
Betreuerin: Dipl.-Jur. Lena Strothe

Informationen zum Projekt  
Betreuung: Dipl.-Jur. Lena Strothe  
Beratung: –  
Fachgebiet/e: RUR  
Projektnummer: M10

# Cities, health, infrastructures

Urban infrastructures (in the Global South) before, during, and after COVID-19

## Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Dr. Sophie Schramm  
Beratung: –  
Fachgebiet/e: IPS  
Projektnummer: M11

# Informeller Urbanismus

Neue Wege für die Raumplanung?

tu technische universität dortmund

rp° | fakultät raumplanung  
Fachgebiet  
Stadt- und Regionalplanung

## M12: Informeller Urbanismus Neue Wege für die Stadtplanung?

Endbericht



Fakultät Raumplanung  
Fachgebiet Stadt- und Regionalplanung  
Dozentinnen:  
Sabine Bongers-Römer, M.Sc.  
Lars Sievers, M.Sc.  
Abgegeben durch die Projektgruppe  
Sommersemester 2020

In den letzten Jahren ist die Bedeutung des Informellen Urbanismus für die Stadtentwicklung zunehmend gestiegen, dennoch werden seine Potentiale in post-industriellen Staaten wie Deutschland häufig unterschätzt. Heutzutage werden die konventionellen Top-Down-Prinzipien der Planung häufig hinterfragt und eine Gegenperspektive zum Blick der PlanerInnen gefordert. Bottom-Up-Entwicklungen stellen neue Ansätze für die Stadtplanung dar und bieten BürgerInnen Möglichkeiten für die direkte Teilnahme an der Stadtentwicklung. Ziel der Projektarbeit ist die theoretische, analytische und konzeptionelle Annäherung an die Eigenschaften und Stellung des Informellen Urbanismus. Unter der Forschungsfrage Welche Rolle hat der Informelle Urbanismus mit seinen Handlungsfeldern in der Dortmunder Stadtentwicklung? werden der Bezug zur klassischen Stadtplanung sowie die auszeichnenden Handlungsfelder analysiert, informelle Projekte in Dortmund auf ihre Gemeinsamkeiten und Unterschiede untersucht und ein Konzept für ein informelles Projekt in Dortmund entwickelt.

## Informationen zum Projekt

Betreuung: Sabine Bongers-Römer  
Beratung: Lars Niclas Sievers  
Fachgebiet/e: SRP  
Projektnummer: M12

Mithilfe von Literaturrecherche und einer bundesweiten Befragung unter Stadtplanungsämtern von deutschen Großstädten kann festgestellt werden, dass kein Dualismus von Informellem Urbanismus und der formellen Stadtplanung besteht. Duldungen, Absprachen und Masterpläne gelten als informelle Planungsinstrumente, mit denen informelle Projekte in institutionellen Stadtplanungsrahmen eingegliedert werden können. Zudem sind diese Projekte als ein Ausdruck zivilgesellschaftlicher Partizipation zu interpretieren, die in der formellen Stadtplanung häufig zu wenig berücksichtigt wird. Die Erhebung der informellen Projekte in Dortmund zeigt deren Vielfältigkeit. Die Projekte finden insbesondere in den Stadtteilen statt, die hohe Urbanität, sozioökonomische Defizite, Mängel in der Daseinsvorsorge sowie ein großes Angebot an Leerständen und Freiräumen aufweisen. Sie berühren alle lokal wirksamen Handlungsfelder. Für die Entwicklung des Konzeptes werden die Theorie- und Analyseergebnisse zusammengeführt. Es wird deutlich, dass Informelles sich aufgrund seiner Unstrukturiertheit nur initiativ planen lässt, jedoch große Potentiale in den Bereichen des zivilgesellschaftlichen Engagements sowie des sozialen Handlungsfeldes der Stadtentwicklung bietet.

Insgesamt ist Informeller Urbanismus für die Stadtplanung ein Balanceakt zwischen Spielraum und Verwaltungsverfahren und bietet dabei im Gegensatz zur formellen Stadtplanung Raum für Experimente. In den deutschen Großstädten besteht seitens der amtlichen Stadtplanung eine grundsätzliche Kooperationsbereitschaft mit informellen Projekten. Sein Potential für die Stadtentwicklung bezieht sich dabei auf den kleinräumigen Kontext, wie die Quartiers- oder Nachbarschaftsebene, da er häufig in Nischen entsteht. Informeller Urbanismus gilt als nur eingeschränkt planbar durch die amtliche Stadtplanung. Diese kann Anstöße geben und einen Rahmen setzen, die Entwicklung und der Verlauf der Projekte hängen neben dem Rahmen jedoch auch in besonderer Weise von ihren NutzerInnen ab. Somit hat Informeller Urbanismus eine ergänzende Rolle in der Stadtentwicklung.