



# Projektmarkt

20. April 2022, Studienleistung der Module 2 und 3 (B.Sc. 2022)

# Inhalt

01 Programm 3-7

02 A-Projekte 8-24

03 F-Projekte 25-37

## Impressum

Dekant | Studien- und Projektzentrum  
Fakultät Raumplanung

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

E-Mail: [spz.rp@tu-dortmund.de](mailto:spz.rp@tu-dortmund.de)

Layout: Sophie Weidig, Dekanat

# Programm

01

# Programm

## Uhrzeit

## Thematische Blöcke

09:30 – 11:30  
Uhr

Mobilität und Digitale Partizipation  
(Raum 3.516)

Klima- und Risikomanagement  
(Raum 3.103)

**A03**

Mit Jugendlichen gemeinsam stadtmachen: Potenziale digitaler Beteiligungsformate

**A01**

Living in the water – Property and climate change

**F02**

Who owns the city? Digital Planning and Data Sovereignty

**F04**

Sucking up or soaking in? Climate Resilient Upgrading of Informal Settlements in Bangkok

**A10**

Verkehrsplanung der Nachkriegsmoderne: Verkehrsinfrastruktur von Großwohnsiedlungen im Wandel

**A15**

Reallabore auf Quartiersebene zur Stärkung der urbanen Klimaresilienz (am Beispiel der Dortmunder Nordstadt)

**F12**

Gesundheitliche Aspekte der Alltagsmobilität

**F07**

Anpassung der Hochwassergefahrenkarten für den Wiederaufbau und die Hochwasservorsorge in betroffenen Gebieten des Landkreises Ahrweiler nach den Flutkatastrophen im Juli 2021

# Programm

## Uhrzeit

## Thematische Blöcke

11:45– 13:45  
Uhr

Ländlicher Raum  
(Raum 3.516)

Umwelt, Klima und Nachhaltigkeit  
(Raum 3.103)

**F10**

Zweitwohnsitze in peripheren ländlichen Regionen – Fluch oder Segen?

**A05**

Tiny Forest ganz groß! Wie Miniwälder zu einer klimaresilienten Stadtentwicklung im Ruhrgebiet beitragen können

**F05**

Over- und undertourism auf engstem Raum – der touristische status quo in den Dolomiten und die mögliche Entwicklung zu einem gesamtregionalen und nachhaltigen „normaltourism“?

**A09**

Klimawirksame Energiewende in Schwerte

**A12**

Dorfentwicklung 2.0 – Zukunftswerkstatt Ottfingen

**A07**

Vom Plan zur Umsetzung – Klimaanpassung im Kreis Steinfurt

**F06**

Beyond Cities: Unveiling the Hinterlands of Today and Tomorrow

**F11**

Circular Cities – was Dortmund von Amsterdam lernen kann

# Programm

## Uhrzeit

## Thematische Blöcke

14:00 – 15:30  
Uhr

Wohnen  
(Raum 3.516)

Stadt- und Quartiersentwicklung I  
(Raum 3.103)

**F01**

Grund zum Wohnen – Strategien kommunaler Bodenpolitik

**A13**

Künftige Entwicklungsperspektiven im Stadtteil Hamm-Herringen

**F08**

Wieviel ist genug? Suffizientes Wohnen

**A11**

Entwicklungsperspektiven für Unterdorstfeld: Stadterneuerung im Windschatten von IGA und Smart Rhino

**A02**

Städtebauliche Entwicklung Deutzer Hafen – Ein neues Stadtviertel für Köln

**A06**

Ausgetankt?! Die Tankstelle im Wandel

# Programm

## Uhrzeit

## Thematische Blöcke

15:45 – 16:45  
Uhr

Innenstädte und öffentliche Räume im Wandel  
(Raum 3.516)

Stadt- und Quartiersentwicklung II  
(Raum 3.103)

**A08**

All Eyes on the City – Neue Ansätze für Dortmunds Innenstadt

**A04**

Verlagerung der Fachhochschule Sonnenstraße – eine einmalige Chance für das Dortmunder Kreuzviertel?

**F09**

Zukunftsfähige Mitte Wickede – Ansätze zur Transformation einer Kleinstadt

**F13**

Klimaresiliente Region mit internationaler Strahlkraft am Beispiel der Stadt Oberhausen

**A14**

Wochenmarkt mit Zukunft

**F03**

Displaced, Misplaced or Replaced? Spaces of Urban Regeneration and Inclusivity

# A-Projekte

02



# Abstract A01

## Property & Climate Change

Climate change leads to the overall rise of global temperature. One of the most frequent and visible effects are extreme persistent weather events. These include heat waves, cold waves and tropical cyclones as well as heavy rainfalls that can lead rivers to overflow and flood whole cities. Not only are floods life-threatening events, but since a lot of land surrounding rivers is affected by surface sealing, floods can be very destructive to their environment and lead to major damage to infrastructure.

Until now Germany uses mostly technical measures like dikes or flood protection walls to protect settlements next to rivers. But due to the current effects of climate change technical methods no longer suffice.

They are indeed locally effective but do not solve the existing issue by often only shifting water masses to another location. This makes it necessary to deal with problems like surface sealing and river constriction by providing space.

Because of this the research focuses on nature-based approaches in flood risk management, which are an alternative way to mitigate flood volume.

Nature-based solutions (NBS) are measurements inspired, supported or copied by nature. These measurements have the special requirement of taking up a lot of space which ultimately creates the need for a lot of land around rivers where measures can be implemented. This space can be public or private. However, the focus of this research will be on the aspect of private property.

The focus of the research is to evaluate incentives and their effectiveness that could help increase the willingness of landowners to implement natural measurements on their property. The main research question that this project tries to answer is "How could incentives increase the willingness of landowners to implement nature-based flood protection measures on private land?"

The German constitution limits state intervention. Therefore, the project has focused on ways to increase landowners willingness to implement measures on private land voluntarily.

Requiring resources that private property owners usually do not have, flood mitigation measures can not be implemented by property owners themselves. Nevertheless, nature-based solutions are just as land-consuming as technical methods. The perk of NBS is that they do not have to be large-scale projects financed by the state but can also be implemented as small measurements on private land.

Searching a case that involves the topic of both nature based solutions as well as private property we came across the municipality of Diez.

Over the past years Diez experienced many heavy rain events. Due to the increased number of these events, in 2018, the municipality started to discuss the prevention of damage caused by heavy rain accumulation. The aim was to develop and use sustainable strategies, like natural based solutions. Many different public authorities, as well as citizens and property owners were included in the discussion. Due to their possibilities to build measurements on their land they play an important role when talking about flood risk management.


The ongoing question is - How can the property owners be motivated to support the municipality to use their land for flood protection. Are there incentives that will increase the willingness of Diez's citizens?

To explore this, the research uses semi-structured interviews with landowners as well as field research and direct observations in Diez.

This research aspires to evaluate different incentives and find solutions for flood mitigation measurements on private land in Diez.

# A01 - LIVING IN THE WATER

## PROPERTY AND CLIMATE CHANGE



### CLIMATE CHANGE AND FLOODS

Climate Change being one of the biggest issues of our time, causes mass extinctions, coastal floodings and water shortage. It is mainly being caused by greenhouse gas emissions, generated by the energy industry, transportation, clearing of land and forests and so on. Besides leading the overall temperature of the earth to rise by 1.1 C since the late 1800s, it's most visible and destructive effect threatens life, destroys the environment, and costs European States billions of euros due to the damage. The dangerous effect of global warming we are talking about are floods. Floods are, caused by heavy rainfalls due to so-called "killer heat waves". They lead rivers or streams to overflow, which eventually proceed to flood cities. Researches suggest that storms with attendant heavy rainfalls are likely to occur more frequent by the end of the century. Therefore, finding right and long-term solutions to reduce the risk and damage is becoming more important.

### OUR CASE

The City Diez is located in Germany, in the state of Rhineland-Palatinate. The special features of why Diez was chosen as the case for the research are that in Diez the Aar flows into the Lahn, which means that there is an increased risk of flooding here. Surrounding Diez are low rolling hills that form part of the Rhenish Slate Mountains. Diez is located about 129 metre above sea level. This creates an upstream downstream effect, whereby the water flows faster towards the river during a flood and this creates a greater danger. For the research there must be a case where is a problem with property and floods. In Diez, the houses are near to the two rivers Aar and Lahn, so in the event when a flood comes the houses are flooded. Over the past years, Diez experienced many heavy rain fall events. This has caused a lot of damage, which should be prevented in the future.

### NATURE-BASED SOLUTIONS

In various recent flood events, the current flood risk management has proven to be imperfect. Mostly used technical measures such as dikes, protection walls or sandbags are partially not sufficient to protect residents from floods. Therefore nature-based solutions are an important addition to flood risk management, which make use of nature and natural functions to mitigate floods. Basic mechanisms of nature-based flood protection are the slowing of water flow, retaining water, increasing soil infiltration and/or intercepting rainfall. Floodplain restoration, retention basins/ponds, riparian strips and planting are examples for nature-based measurements to increase flood protection. In addition, nature-based solutions are easy to implement and provide a multitude of social, environmental and economic benefits. The main downside is the requirement of large areas of land that needs to be provided.

### PROPERTY RIGHTS

Even though nature-based solutions have environmental and social benefits, their implementation comes against numerous barriers. One of the biggest conflicts being the need for land to implement measures. This need for land could be solved by using private property. However, the German state has strict regulations regarding the intervention of private property. Private property can not be used without the owners permission. This lack of possible intervention makes it difficult for the state to implement NBS without of the landowners agreeing. Therefore it is necessary to motivate property owners to implement them voluntarily. The aim here should be to inform the property owners about NBS and the implementation process so that the importance of nature-based solutions is understood. However there is the critical issue of responsibility for the success or failure of measures implemented on private properties. Ongoing communication and cooperation between the state and landowners is necessary to provide sustainable results.

### RESEARCH QUESTION

"How could incentives increase the willingness of landowners to implement nature-based flood protection measures on private land?"

### METHODODOLOGY

To address the research question, the project group relies on interviews in addition to literature research. The target group of this method are landowners with land potentially suitable for nature-based solutions in flood risk areas of the Diez region. The form of the interviews is semi structured. The interviews ensure an authentic insight into the current situation of the landowners. The emotional, financial and planning challenges between private individuals and authorities are depicted. Contact is established with the landowners in cooperation with the Diez Association Municipality. In addition, the project group advises in digital and analogue form.

### INCENTIVES

#### FINANCIAL

The project expects financial incentives to play an important role for landowners. Different approaches on how to work with financial incentives will be portrayed to the landowners and they will be asked which of them will increase their willingness to implement nature-based solutions.

Approach 1: Landowners implement nature-based flood protection on their own  
The first question is if landowners are willing to implement nature-based flood protection on their own at all. This would mean for them that they must inform themselves and must spend time and money to implement the protection. The main question is then how much and if financial subsidies would increase the willingness of landowners to implement nature-based flood protection.  
If the landowners would be more motivated if the financial incentives get handed out before the implementation or afterwards as a reward will also be addressed.

Approach 2: Third parties implement nature-based flood protection  
Landowners are asked if they are more willing to build nature-based flood protection on their property if it gets implemented by a third party. Examples could be from the city government over commercial companies. The advantages for landowners are that they need to invest less time and money. The disadvantage is that they would have to let somebody get on their property. A question is again if monetary subsidies would influence their decision.




#### COMMUNICATION


Gaining knowledge  
For a successful application of the research results in practice, target group-oriented education is needed. In research, this target group is the owners of properties near water bodies. In order to achieve the interest of this target group to cooperate with the public flood protection authorities, an efficient and comprehensible way of conveying knowledge is needed. To avoid a technical language barrier, communication between both levels must be designed in a user-friendly way. Interactive workshops in analogue or digital form would be one form of this communication. Theoretical knowledge is explained to the property owner via flood models and maps, and questions are addressed in a subsequent discussion round. Ideally, these workshops are organized by stakeholders of the landowners in cooperation with the local flood authority. Stakeholders would be, for example, various professional associations from agriculture and trade, local politics and nature conservation organisations. The cooperation of the authorities with these stakeholders would raise awareness of these events. Additional advertising in the local press, in community newsletters and through posters in public spaces would be a complementary measure.

The emotional aspect  
In addition to the purely factual education on the topic of flood protection, the emotional consequences of a flood also play a role. Germans became particularly aware of this during the flood disasters in the summer of 2021. In addition to financial damage, a flood in an urban environment often also causes material damage with emotional value or even losses to people and animals. These losses have an impact on the survivors for years and cannot be compensated financially. Flood prevention is the solution here. By providing retention areas, in the best case floodwaters do not even reach the neighbouring urban areas or create enough time for evacuations. The provision of land as floodplain is thus a kind of act of solidarity. Financial damage to agricultural or commercial land can be reimbursed after a flood. Attention must be drawn to this possibility of solidarity.

### Flood Risk Management

Nature-based Solutions		Technical Measurements	
Def: All measures that are inspired by, supported by or copied from nature	Def: Especially used as flowing waters, mainly for retention and water protection	Pros: Adaptable, low-impact, easy implementation, non-polluting	Cons: Lower retention efficiency, high maintenance, loss of security
Pros: Adapted to local conditions, low-impact, easy implementation, non-polluting	Cons: Lower retention efficiency, high maintenance, loss of security	Pros: Adapted to local conditions, low-impact, easy implementation, non-polluting	Cons: Lower retention efficiency, high maintenance, loss of security



Fakultät Raumplanung  
technische universität dortmund

Impressum  
TU Dortmund, Fakultät Raumplanung, winter semester 21/22 to summer semester 22; Michael Stör, Felix Franks, Katharina Riesner, Jennifer Niemiec, Diana Moos, Lilian Malisch, Sophie Krüger, Matthias Klank, Ines Gamba, Lea Börgen, Katharina Boves, Johannes Berndt, Oguz Han Balaban

# Abstract A02

## Städtebauliche Entwicklung Deutzer Hafen

### Ein neues Stadtviertel für Köln

Bis 2050 werden ca. 70% der Weltbevölkerung in Städten leben. Der öffentliche Raum und seine Gestaltung treten dadurch in den Vordergrund. Die Quartiersentwicklung soll hierbei gegen die zusammenhängenden Veränderungsprozesse entgegenwirken. Eine steigende Einwohnerzahl führt zu einem Bedürfnis nach innerstädtischen Freiräumen, womit die Gestaltung des öffentlichen Raums in den Vordergrund rückt. Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist eine Aufgabe, welche häufig in den Hintergrund rückt. Durch seine zentrale Rolle in der Gesellschaft kann die Gestaltung sich positiv auf die ökologische sowie die soziale Nachhaltigkeit auswirken.

Das Ziel der Projektarbeit ist die Unterstützung der sozialen sowie ökologischen Nachhaltigkeit im öffentlichen Raum des Deutzer Hafens in Köln, indem das Untersuchungsgebiet mit anderen Quartiersentwicklungen verglichen wird.

Die Projektgruppe hat sich basierend auf dem Ziel der Projektarbeit für folgende Forschungsfrage entschieden: „Wie kann die soziale sowie ökologische Nachhaltigkeit des öffentlichen Raums des Deutzer Hafens unter Einbezug von Best-Practice Beispielen der Quartiersentwicklung unterstützt werden?“. Um auf die Beantwortung der Forschungsfrage in strukturierter Weise hinzuleiten, wurden drei Unterfragen aufgestellt.


1. Wie wird die soziale sowie ökologische Nachhaltigkeit in Bezug auf den öffentlichen Raum verstanden und wie lässt sich diese operationalisieren?
2. Wie lässt sich der aktuelle Planungszustand des Deutzer Hafens im Hinblick auf die soziale und ökologische Nachhaltigkeit beschreiben?
3. Welche Best-Practice Beispiele vergleichbarer Quartiersentwicklungen existieren und wie lassen sich diese unter Einbezug verschiedener Akteur\*innen auf den öffentlichen Raum des Deutzer Hafens übertragen?

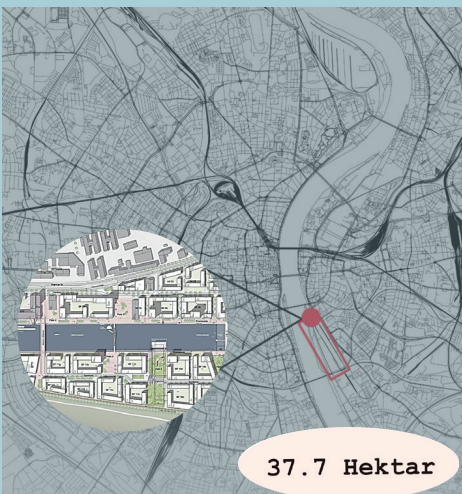
Zur Beantwortung der ersten Unterfrage wurden insbesondere die Literaturrecherche, aber auch Expert\*inneninterviews herangezogen. Mithilfe dieser Methoden kann ein generelles Begriffsverständnis geschaffen und die Operationalisierung der sozialen sowie ökologischen Nachhaltigkeit anhand bestimmter Aspekte beispielhaft dargestellt werden. Bei der zweiten und dritten Unterfrage werden diese beiden Methoden ebenfalls angewandt. Das Expert\*inneninterview erfolgt als teilstandardisiertes, also leitfadengestütztes Interview. Damit gibt es eine Richtung des Gesprächs vor, aber bietet zugleich genügend Spielraum für neu auftretende Fragen und Vertiefungen. Nach der Informationsbeschaffung werden im Anschluss die Ergebnisse evaluiert und Handlungsempfehlungen zur Gestaltung des öffentlichen Raums am Deutzer Hafen erarbeitet. Es wird zudem ein gestalterischer Plan entworfen, welcher auf mögliches Verbesserungspotenzial im Planungsgebiet aufmerksam machen soll. Dabei handelt es sich um eine visuelle Darstellung des Planungsgebiets, welche durch das CAD-Programm VectorWorks realisiert wird. Zusammen mit den auszusprechenden Handlungsempfehlungen wird dieser gestalterische Plan den zuvor befragten Expert\*innen vorgestellt. Die Expert\*innen werden erneut eingeladen und sollen im Rahmen einer Diskussion die von der Projektgruppe erarbeiteten Verbesserungsvorschläge kritisch bewerten.

A02

### Städtebauliche Entwicklung Deutzer Hafen

#### Ein neues Stadtviertel für Köln





37.7 Hektar

**Start**

Zentrale Probleme

Luftverschmutzung  
Soziale Spaltung  
Verkehrsprobleme

Lösung

Öffentliche Räume schaffen

Schwerpunkt

Soziale und Ökologische Nachhaltigkeit

Zusammenhalt

Entspannung

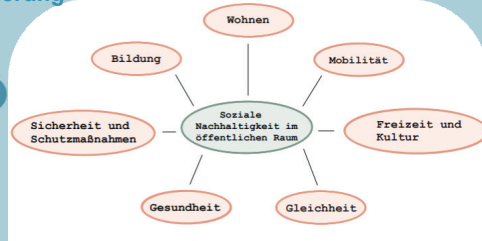
Belebt

Gesundheit


Zugehörigkeitsgefühl

**Operationalisierung**

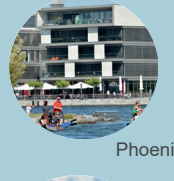
Die Operationalisierung der sozialen- und ökologischen Nachhaltigkeit dient dazu, die theoretischen Begriffe durch die Auswahl von Indikatoren und Datenerhebungsinstrumenten in empirisch messbare Merkmale umzuwandeln.




**Planungszustand**




Västra Hammen




Phoenix-See



La Confluence



Domagkpark



Hammarby Sjöstad


Das Quartier um den Deutzer Hafen soll durch ein gut abgestimmtes Mobilitätskonzept mit den umliegenden Stadtteilen verbunden werden. Besonders relevant in ökologischer- als auch sozialer Hinsicht ist die Freiraumgestaltung, sowie die Erreichbarkeit der Grünflächen. In der Freiraumgestaltung soll das Element des Wassers, welches eine Verbindung zum vorher genutzten Hafen bringt, widerspiegelt werden.

**Best-Practice-Beispiele**

Best-Practice-Beispiele (Deutschland)	Best-Practice-Beispiele (Im Ausland)
1. Neckarbogen, Heilbronn	1. Stad van de zon, Niederlande
2. Domagkpark, München	2. Västra Hammen, Schweden
3. Phoenix-See, Dortmund	3. Kalasatama, Finnland
4. Neue Bahnstadt, Opladen	4. Hammarby Sjöstad, Schweden
	5. La Confluence, Frankreich


**Weiteres Vorgehen**

Ziel: Informationsgewinnung, Gewinnung von Anwendungsmöglichkeiten




Expert\*inneninterviews

Ziel: Verbesserung der Handlungsempfehlungen, Umsetzbarkeit steigern



Gruppendiskussion

Ziel: Handlungsempfehlungen aussprechen und räumlich verorten



Gestalterischer Plan

Das Ziel der Projektarbeit ist die Unterstützung der sozialen sowie ökologischen Nachhaltigkeit des öffentlichen Raums des Deutzer Hafens in Köln, indem das Untersuchungsgebiet mit anderen Quartiersentwicklungen verglichen wird und abschließend sowohl ein gestalterischer Plan entworfen, als auch Handlungsempfehlungen ausgesprochen werden.

Impressum: Projektgruppe A02 - Städtebauliche Entwicklung Deutzer Hafen, WiSe - SoSe 2021/2022 TU Dortmund, B.Sc. Raumplanung, Projektmarkt 2022

Betreuung: Miriam Bretz und Lion Lukas Neumann, Beratung: Verena Gerwinat, Tutorin: Marika Trapp

# Abstract A03

## Mit Jugendlichen gemeinsam stadtmachen – Potenziale digitaler Beteiligungsformate

Nutzungskonflikte um den endlichen Raum sind ein Problem im planerischen Alltag. Am Fall Dortmund wird dieses anhand der Mollerbrücke deutlich, bei der die Nutzung durch Jugendliche zu Konflikten mit Anwohner:innen führten. Für die Jugendlichen stehen zu wenige Freiflächen im innerstädtischen Gebiet zur Verfügung (Schulte 2021). Ein Ansatz diesem Problem gezielt entgegenzuwirken ist die frühzeitige und umfassende Beteiligung dieser Generation im Planungsprozess, da sie als „Experten in eigener Sache“ (ebd.) angesehen werden können. Doch wie können Jugendliche dafür begeistert werden sich aktiv zu beteiligen? Die herkömmlichen Methoden sind offenbar nicht ausreichend, da diese Altersgruppe bei Beteiligungsveranstaltungen nur selten vertreten ist. Die Generation Z ist so digitalisiert wie keine vorangegangene Generation und auch wieder politisierter (Shell 2019, Wienkoop 2021). Damit sind die Voraussetzungen für eine angemessene und produktive Beteiligung von Jugendlichen so gut wie noch nie. Diese Potenziale zu ergründen, zu erforschen und in ihrer Wirksamkeit abzuschätzen ist Thema des Projekts A03.

Ziel dieses Projektes ist es konkrete Vorschläge zu erarbeiten, mithilfe derer die bestehenden Beteiligungsprozesse überarbeitet und verbessert werden können um Jugendliche wirksamer zu erreichen und sie nachhaltig für Stadtplanung zu interessieren. Auf dieser Basis ist unsere zentrale Forschungsfrage „Wie lassen sich Beteiligungsprozesse gestalten, sodass Jugendliche in der Stadtplanung angemessener repräsentiert werden? – Untersuchung am Beispiel Dortmund.“ entwickelt worden.

Zur detaillierteren Auseinandersetzung haben wir zusätzlich vier Unterfragen formuliert, anhand derer die verschiedenen Aspekte und Perspektiven analysiert werden können:

1. „Welche Faktoren auf planerischer Ebene beeinflussen die Beteiligung Jugendlicher?“
2. „Welche Faktoren beeinflussen das Interesse Jugendlicher an der Mitwirkung bei Beteiligungsformaten?“
3. „Wie kann die Adressierung gestaltet werden, damit das Interesse der Jugendlichen stärker geweckt wird?“
4. „Wie können die Beteiligungsmethoden verändert oder ergänzt werden, sodass eine stärkere Beteiligung Jugendlicher erfolgt?“

Es wurden vier Expert:inneninterviews mit Akteur:innen von Behörden und Planungsbüros geführt, um die Perspektive der Planung verstehen zu können. Aus diesen Interviews geht die Erkenntnis hervor, dass alle vier Planer:innen die Bedeutung der Jugendbeteiligung erkannt haben und hohe Erwartungen und Hoffnungen mit ihr verknüpft werden. Gleichzeitig wird aber auch betont, dass die aktuellen Potenziale noch nicht ausgeschöpft werden (Keppler 2022, Römer 2022, Scholle 2022, Schulte 2021). Für das weitere Vorgehen von zentraler Bedeutung ist die Alterseingrenzung der Zielgruppe, da wir in den direkten Kontakt und informativen Austausch mit ihr treten werden. Auf Grundlage fachlicher Beiträge haben wir uns dazu entschlossen, die Personen im Alter von 12-20 Jahren im Kontext der Projektarbeit als „Jugendliche“ zu bezeichnen. Derzeit sind ein Workshop und eine Online-Umfrage geplant. Dabei soll die aktuelle Situation der Beteiligung Jugendlicher aus ihrer eigenen Sicht ermittelt und analysiert werden.

Quelle:

Keppler, Florian; Stadt Dortmund (2022): Expert:inneninterview vom 28. Januar 2022, Dortmund.

Römer, Robin; cityscaper GmbH (2022): Expert:inneninterview vom 27. Januar 2022, Aachen/Dortmund.

Shell Deutschland GmbH (2019): Zusammenfassung. Verfügbar unter: [https://www.shell.de/about-us/initiatives/shell-youth-study/\\_jcr\\_content/root/main/containersection-0/simple/simple/call\\_to\\_action/links/item0.stream/1642665739154/4a002dff58a7a9540cb9e83ee0a37a0ed8a0fd55/shell-youth-study-summary-2019-de.pdf](https://www.shell.de/about-us/initiatives/shell-youth-study/_jcr_content/root/main/containersection-0/simple/simple/call_to_action/links/item0.stream/1642665739154/4a002dff58a7a9540cb9e83ee0a37a0ed8a0fd55/shell-youth-study-summary-2019-de.pdf) [abgerufen am 07.04.2022].

Scholle, Thomas; plan-lokal Körbel + Scholle Stadtplaner PartmbB (2022): Expert:inneninterview vom 25. Januar 2021, Dortmund.

Schulte, Pascale; Planungsbüro STADTKINDER GmbH (2021): Expert:inneninterview vom 3. November 2021, Dortmund.

Wienkoop, Nina-Kathrin (2021): Wer dazu gehört und gehört wird. Teilhabe im Jugendengagement. Verfügbar unter: <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/jugend-und-protest-2021/340345/wer-dazu-gehört-und-gehört-wird/> [abgerufen am 07.04.2022].

## A03 Mit Jugendlichen gemeinsam stadtmachen: Potenziale digitaler Beteiligungsformate

### Anlass und Problemstellung

Ein fortwährendes Problem in der Stadtplanung ist der Mangel an Freiflächen für Jugendliche. Dieses trifft auch auf die Stadt Dortmund zu. Daher ist eine angemessene Beteiligung der Jugendlichen im Planungsprozess von hoher Bedeutung für beide Seiten. Die Planer:innen bekommen von den Betroffenen eine Rückmeldung, können deren Ansichten besser berücksichtigen und die Jugendlichen sehen, dass ihre Interessen und Bedürfnisse ernst genommen werden und sie in der Planung gleichberechtigt Gehör für ihre Anliegen finden. Die Nutzung digitaler Tools im Beteiligungsprozess ist dabei ein Mittel, dem zunehmend mehr Aufmerksamkeit gewidmet wird. Kinder und Jugendlichen zeigen sich in diesen Fällen besonders interessiert an der jeweiligen Planung. Dieses ist eine erste Erkenntnis aus unserer Projektarbeit, die anhand der aufgestellten Forschungsfragen erfolgt.

### Expert:inneninterviews

Mithilfe der Expert:inneninterviews werden die Standpunkte verschiedener Akteure, die an stadtplanerischen Prozessen beteiligt sind, aufgezeigt. In unserer Projektarbeit haben wir mit Vertreter:innen der Stadt und der Privatwirtschaft gesprochen. Die Ansichten und Erfahrungen dieser helfen uns bei der Ermittlung des Status Quo und unserer kommenden Arbeit.

Stadt Dortmund	Plan lokal	City Scaper
F. Keppler - Projektleitung, Beteiligungsverfahren für die Stadt Dortmund	Planungsbüro - Schwerpunkt: Beteiligung & Quartiersentwicklung	Planungsbüro - Schwerpunkt: Beteiligung & Augmented Reality

### Alterseingrenzung

Unsere Projektgruppe hat festgelegt, dass es keine allgemeingültige Definition für das Alter der Jugendlichen gibt, auf die wir zurückgreifen können. Daher haben wir uns darauf geeinigt, dass wir im Rahmen unserer Forschung Personen ab 12 Jahre bis 20 Jahre als Jugendliche betrachten. Zudem unterteilen wir diese aufgrund des unterschiedlichen Entwicklungsstandes in 3 Gruppen: 12-14 Jahre, 15-16 Jahre, 17-20 Jahre.

### Ziel und Auswertung

Ziel unseres Projekts, ist die Belange der Jugendlichen im Rahmen des Workshops auszumachen um Verbesserungswahrd bei der Einbindung der relevanten Gruppe in stadtplanerische Prozesse aufzuzeigen. Zudem werden wir die aus den Expert:inneninterviews erhaltenen Erkenntnissen gemeinsam mit den Jugendlichen besprechen um zu untersuchen, wie diese die Herangehensweise und Ansichten der Akteure bewerten. Unsere Ergebnisse werden an die Stadt Dortmund und die beteiligten Planungsbüros übermittelt, damit diese die Zusammenarbeit mit Jugendlichen evaluieren und ggf. verbessern können.

### Aufbau des Workshops

Die Projektgruppe steht in Kontakt mit mehreren Schulen, um den Workshop mit einer Schulklasse der 10./11. Klasse (abhängig ab 08 oder 09) durchzuführen. Dieser soll 90 Minuten dauern und eine kurze Vorstellung der Akteure und des Themas, einen Fragebogen und eine gemeinsame Gruppenarbeit mit anschließender Diskussion im Plenum beinhalten.

#### 1. Fragebogen

Im Fragebogen werden die Punkte Schönezeit mit der Stadt, Freizeitangebote, Stellung zur Beteiligung und Verbesserungsvorschläge bearbeitet. Dafür nutzen die Befragten Skalen und Freie Antworten.

#### 2. Gruppenaufgabe

In der Gruppenarbeit können die Jugendlichen eine Freifläche selbst gestalten. Dabei sollen sie unterschiedliche Konzepte finden, sodass alle Beteiligten ihre Interessen vollenden lassen können.

#### Diskussion der Gruppenaufgabe

Bei der anschließenden Diskussion sollen die Gruppen ihre Ergebnisse kurz präsentieren und erzählen, wie sie sich vorstellten/gerneht haben. Zudem werden wir mit den Jugendlichen unsere Erkenntnisse aus den Expert:inneninterviews besprechen, um deren Meinungen diesbezüglich zu erfahren.

Diskussion & Forschungsfrage

Exposé

Expert:inneninterviews

Zwischenbericht

Workshop

Endbericht

IMPRESSUM	<p style="font-size: 0.6em;">A-Projekt 03</p> <p style="font-size: 0.6em;">Seite 2022</p> <p style="font-size: 0.6em;">TU Dortmund</p> <p style="font-size: 0.6em;">Fakultät Raumplanung</p>	<p style="font-size: 0.6em;"><b>Betreuung</b></p> <p style="font-size: 0.6em;">Dr.-Ing. Glemann, Katrin</p> <p style="font-size: 0.6em;"><b>Beratung</b></p> <p style="font-size: 0.6em;">M. Sc. Bongers-Römer, Sabine</p> <p style="font-size: 0.6em;"><b>Tutorium</b></p> <p style="font-size: 0.6em;">Julian Richter</p>	<p style="font-size: 0.6em;"><b>Teilnehmer:innen</b></p> <p style="font-size: 0.6em;">Alina Kadda, Lukas Kind, Selina Pala</p> <p style="font-size: 0.6em;">Marinus Timm, Maryem Kaya, Kenza Kumudok</p> <p style="font-size: 0.6em;">Seval Barkli, Yasemin Yuksek</p>	<p style="font-size: 0.6em;"><b>Bildquellen</b></p> <p style="font-size: 0.6em;">Abbildung 1 - Forschungsfrage</p> <p style="font-size: 0.6em;">Eigene Darstellung</p> <p style="font-size: 0.6em;">Abbildung 2 - Workshop</p> <p style="font-size: 0.6em;">Logo: Fak. Raumplanung</p> <p style="font-size: 0.6em;">Abbildung 3 - Hintergrund</p> <p style="font-size: 0.6em;">Preis</p>
-----------	--	---	--	--

tu technische universität dortmund

rp° Fakultät Raumplanung

# Abstract A04

## Verlagerung der Fachhochschule Dortmund

### Eine neue Chance für das Dortmunder Kreuzviertel?

Momentan steht die mögliche Zusammenführung der heutigen Standorte der Fachhochschule Dortmund (FH) auf dem ehemaligen Hoesch Spundwand-Gelände nördlich der Rheinischen Straße zur Debatte. Sollte die Verlagerung beschlossen werden, stünde unter anderem der Campus Sonnenstraße der FH im Kreuzviertel zukünftig für eine Nach- oder Umnutzung zur Verfügung. Die Projektgruppe A04 behandelt die einmalige Chance durch frei werdende Flächen für das dicht bebaute Kreuzviertel, bestehende Probleme anzugehen. A04 hat sich zum Ziel gesetzt, dadurch ein lebenswerteres und nachhaltigeres Umfeld für die Menschen zu schaffen.

Diese Überlegungen sind in der Hauptforschungsfrage zusammengefasst: Wie kann eine Umnutzung des Geländes der Fachhochschule Dortmund an der Sonnenstraße zur Lösung von Problemen im Kreuzviertel beitragen, sodass ein nachhaltigeres und lebenswerteres Umfeld für Anwohner\*innen, Besucher\*innen und Erwerbstätige entsteht? Die zwei Unterfragen befassen sich einerseits mit den vorherrschenden Problemen im Kreuzviertel und den Vorstellungen der Menschen: Welche Probleme gibt es im Kreuzviertel und welche Bedürfnisse/Wünsche haben die Menschen dort? und andererseits mit den möglichen Formen einer Nachnutzung der FH: Welche Möglichkeiten und Perspektiven einer Nachnutzung bietet das FH-Gelände? Die Beantwortung beider Unterfragen und die Zusammenführung der gewonnenen Erkenntnisse sollen zu einem planerischen Nachnutzungskonzept führen.

Die Projektgruppe behandelt die zwei Themengebiete Probleme im Kreuzviertel sowie Nachnutzung des FH-Geländes. Bezüglich der Probleme im Kreuzviertel beschäftigt sich die Gruppe mit den Themen bezahlbarer Wohnraum, Verkehr und Parken, Wärmeinseleffekt und Urbanes Grün, Begegnungsstätten sowie Möllern und Lärm. Zum Erfassen dieser Punkte wurden zunächst eine Literaturrecherche und Expert\*innengespräche durchgeführt. Zur Entwicklung eines Nachnutzungskonzepts werden die Potentiale der Flächen und des Gebäudebestandes analysiert. Durch eine Ortsbegehung und einen Bewertungsbogen wurden bereits architektonische Merkmale der Gebäude erfasst und dort befindliche Parkplätze und Bäume kartiert. Nachgezeichnete Fluchtpläne der Gebäude führten zu detaillierten Grundrissen und gaben Aufschluss über tragende Wände und Flächenmaße.

Das Ziel der Projektarbeit soll ein Nachnutzungskonzept für den Campus Sonnenstraße sein. Dazu sind weitere Erkenntnisse in Bezug auf die Vorstellungen und Wünsche der Menschen des Kreuzviertels sowie die Potentiale der Flächen und des Gebäudebestands notwendig. Um auf die Wünsche der Anwohner\*innen, Besucher\*innen und Erwerbstätigen eingehen zu können, sollen von Mitte April bis Anfang Mai Befragungen dieser Personengruppen mithilfe einer Online-Umfrage und einer Befragung vor Ort durchgeführt werden. Mithilfe von Expert\*inneninterviews können weitere Erkenntnisse bezüglich in Frage kommender Nachnutzungsmöglichkeiten und zusätzlicher Input zur Entwicklung von Lösungsansätzen zugunsten des Forschungsziels in Erfahrung gebracht werden.

A04

## Verlagerung der Fachhochschule Dortmund - eine neue Chance für das Dortmunder Kreuzviertel?

Legende  
 Smart-Rhino-Gelände  
 Verlagerung der Standorte  
 Campus Sonnenstraße



Das A-Projekt 04 befasst sich mit der Verlagerung des Campus der Fachhochschule (FH) Dortmund an dem Standort Sonnenstraße im Kreuzviertel. Alle Standorte der FH sollen zukünftig auf das Smart-Rhino-Gelände zusammengeführt werden, sodass der Campus an der Sonnenstraße für anderweitige Nutzungen zur Verfügung stehen wird. Das Ziel des Projekts ist Nutzungsmöglichkeiten zu finden, die den Problemen im Kreuzviertel entgegenwirken und gleichzeitig ein nachhaltiges und lebenswertes Umfeld für Anwohner\*innen, Besucher\*innen und Erwerbstätige zu schaffen. Hierbei sollen insbesondere die vorhandenen Probleme und Bedürfnisse der Menschen im Kreuzviertel untersucht und gleichzeitig die Möglichkeiten der Nachnutzung auf dem FH-Gelände analysiert werden.



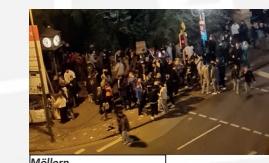
Wie kann eine Umnutzung des Geländes der Fachhochschule Dortmund an der Sonnenstraße zur Lösung von Problemen im Kreuzviertel beitragen, sodass ein nachhaltigeres und lebenswerteres Umfeld für Anwohner\*innen, Besucher\*innen und Erwerbstätige entsteht?

Welche Probleme gibt es im Kreuzviertel und welche Bedürfnisse/Wünsche haben die Menschen dort?

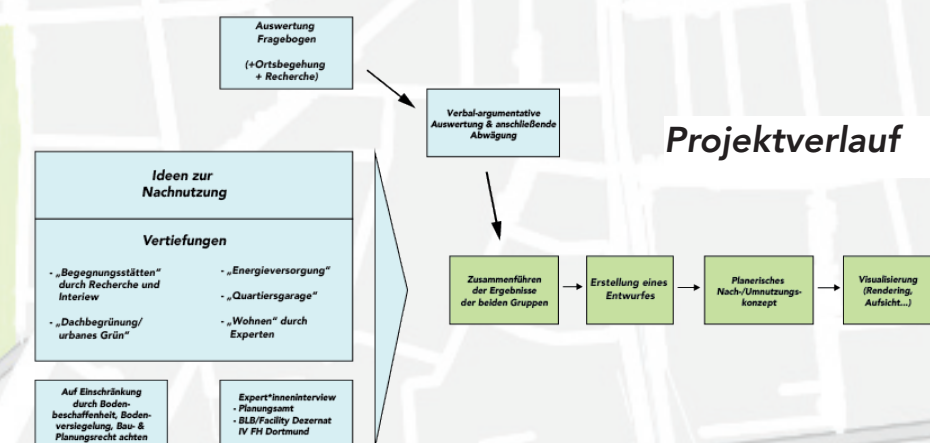
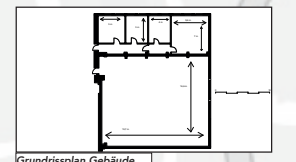
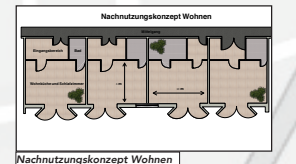
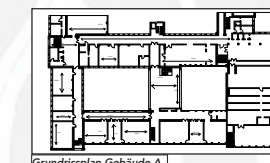
Welche Möglichkeiten und Perspektiven einer Nachnutzung bietet das FH-Gelände?



### Probleme



### Nachnutzung



### Impressum:

Technische Universität Dortmund  
 Fakultät Raumplanung SoSe 2022  
 A-Projekt 4  
 Verlagerung der Fachhochschule an der Sonnenstraße  
 Betreuung: Tanja Schnittfinke, Wolfgang Scholz  
 Beratung: Thomas Elmer  
 Tutorin: Carla Leyschulte  
 Teilnehmer\*innen: Alexander Beyer, Teja-Fee Dambon, Paula Karthaus, Philip Kobs, Maximilian Kröger, Sina Lemmer, Elisabeth Leuter, Bennet Ludwig, Nina Olzewski, Marie Schmitz, Fanny Spengler, Noah Steinberg, Jonah Wiedrich

### Quellen:

Abbildung 1: Eigene Darstellung (2021)  
 Abbildung 2: Eigene Darstellung (2021)  
 Abbildung 3: Eigene Darstellung (2021)  
 Abbildung 4: Engel, Thomas (2019): Verkehrswachstum im Kreuzviertel: der alltagliche Wohnort im Kampf um knappe Parkraum - Stadt stellt keine Konkurrenz. Verfügbar unter: <https://www.nordrhein-westfalen.de/verkehrswachstum-im-kreuzviertel-der-alltagliche-wohnort-im-kampf-um-knappen-parkraum-stadt-stellt-keine-gegenueberung/> (abgerufen am 01.04.2022)  
 Abbildung 5: Thiele, Thomas (2020): Themen aus im Kreuzviertel statt acht Minuten bei: Verfügbar unter: <https://www.nachrichten.de/lokal/dortmund/raumhaus-im-kreuzviertel-statt-acht-minuten-bei-w122543-p-2020-02-07> (abgerufen am 01.04.2022)  
 Abbildung 6: Gut, Felix (2021): Nach Bilanz an der Müllebörcke: Polizei warnt Wohnverdrängung aus: Verfügbar unter: <https://www.nachrichten.de/lokal/dortmund/raumbau-im-kreuzviertel-statt-acht-minuten-bei-w122543-p-2020-02-07> (abgerufen am 01.04.2022)  
 Abbildung 7: Eigene Darstellung (2022)  
 Abbildung 8: Eigene Darstellung (2022)  
 Abbildung 9: Eigene Darstellung (2022)

# Abstract A05

## Tiny Forest ganz Groß!

### Wie Miniwälder zu einer klimaresilienten Stadtentwicklung im Ruhrgebiet beitragen kann

Im Rahmen des Projektes A05 beschäftigt sich die Projektgruppe mit den ökologischen und klimatischen Auswirkungen eines Tiny Forest auf das urbane Klima und mit den Voraussetzungen für die erfolgreiche Umsetzung eines solchen Projektes. Der Anlass dafür ist vor allem, der steigend spürbare Druck des Klimawandels auf urbane Räume und die steigende Relevanz kommunaler Grünraumplanung. Als Untersuchungsraum dient dem Projekt eine Brachfläche, welche an den Stadtgarten im Bochumer Stadtteil Wattenscheid grenzt. Die Bürgerinitiative Tiny Forest Friends, möchte dort ein Tiny Forest Projekt umsetzen und seit Dezember 2021 gibt es diesbezüglich auch einen positiven Beschluss der Bochumer Stadtverwaltung.

Im Rahmen des A-Projektes soll untersucht werden, inwiefern ein Tiny Forest, nach der Miyawaki-Methode, in Bochum-Wattenscheid zur klimaresilienten Stadtentwicklung beitragen und wie dieser erfolgreich umgesetzt werden kann. Hierzu wurden drei Forschungsfragen entwickelt. Dabei beschäftigt sich die erste mit den Bedingungen, die für eine erfolgreiche Umsetzung eines Tiny Forest Projektes nötig sind. Die zweite befasst sich mit dem Untersuchungsraum und soll klären, welche der erarbeiteten Erfolgskriterien der Untersuchungsraum und das Projekt bereits erfüllt. Die dritte Frage beschäftigt sich schlussendlich mit geeigneten Maßnahmen, die für die erfolgreiche Umsetzung in Bochum-Wattenscheid nötig sind.

Der bisherige Stand beläuft sich darauf, dass die Projektgruppe insgesamt fünf Interviews mit Akteuren, die im Bereich von Tiny Forest Projekten bereits Erfahrung aufweisen, durchgeführt hat. Die Interviews wurden mit einer ausführlichen Best-Practice Recherche kombiniert, umso eine Antwort auf die erste Forschungsfrage zu erhalten und Erfolgskriterien für Tiny Forest Projekte herauszustellen.

Zum aktuellen Zeitpunkt läuft außerdem eine Online-Umfrage mit Anwohner\*innen und Besucher\*innen des Stadtgartens, um die Meinungen und Vorstellungen der Bevölkerung zum geplanten Tiny Forest in Bochum-Wattenscheid zu erheben und so neben den ökologisch-klimatischen Aspekten auch die sozialen Aspekte des Projektes mit einzubeziehen. Die Erkenntnisse sollen zur Beantwortung der zweiten und dritten Forschungsfrage dienen.

Im weiteren Projektverlauf wird sich die Projektgruppe mit der Auswertung der Umfrage befassen und in Kombination mit anderen Methoden sollen schlussendlich Handlungsempfehlungen für eine erfolgreiche Umsetzung des Tiny Forest Projektes im Untersuchungsraum Bochum-Wattenscheid gegeben werden.

#### Worum geht es?

Im Projekt soll durch wissenschaftliche Arbeit im Team herausgefunden werden, ob ein Tiny Forest zu einer klimaresilienten Stadtentwicklung, bezogen auf den Untersuchungsraum, beitragen kann. Das Projektziel ist es Handlungsempfehlungen für den Untersuchungsraum Bochum-Wattenscheid zu entwickeln. Diese Handlungsempfehlungen sollen durch verschiedene Methoden ermittelt werden und im Idealfall zu einem Erfolg des Tiny Forests in Bochum-Wattenscheid beitragen.

#### Was ist ein Tiny Forest?

Ein Tiny Forest ist ein dicht gepflanzter, einheimischer Wald von der Größe eines Tennisplatzes. Dieser Wald ist nicht nur ein angenehmer Ort für Schmetterlinge, Vögel, Bienen und kleine Säugetiere, sondern auch für Menschen. Ob als Outdoor-Klassenzimmer für Kinder oder als Treffpunkt für die lokale Gemeinschaft, Menschen finden sich an einem naturverbundenen Ort wieder<sup>1</sup>.

#### Untersuchungsraum Bochum Wattenscheid

Der Untersuchungsraum ist der Bochumer Stadtteil Wattenscheid, der sich im Westen der Stadt an der Grenze zu Essen befindet. Damit ist er sehr zentral im Ruhrgebiet zu verorten. Der Stadtteil wird als Stadtbezirk 2 bezeichnet, umfasst eine Fläche von etwa 24 km<sup>2</sup> und beherbergt Stand 2020 73.135 Menschen<sup>2</sup>. Damit ist er der Stadtteil mit der zweithöchsten Einwohner\*innenzahl in Bochum. Bei dieser knapp 6.000 m<sup>2</sup> großen Fläche handelt es sich um einen städtischen Betriebshof, welcher seit mehreren Jahren ungenutzt brach liegt<sup>3</sup>. Geplant sind 2.000 m<sup>2</sup> der zur Verfügung stehenden 6.000 m<sup>2</sup> für den Tiny Forest zu nutzen<sup>4</sup>.

#### Funktionen eines Tiny Forest



Urbane Wälder sind sehr wichtig für die Klimaanpassung. Bäume speichern Wasser, erhöhen das lokale Wasservorkommen, tragen zur Temperaturregulierung bei und nehmen Kohlenstoffdioxid auf.



Tiere am Boden und Pilze (Fungus) sind die Müllabfuhr des Waldes. Sie ernähren sich von Laub und organischer Substanz.



Ein Tiny Forest bietet natürliche Lebensräume für Flora und Fauna und kann für über 400 verschiedene Tier- und Pflanzenarten, Schutz bieten.



Jeder kann den Tiny Forest als einen Ort der Erholung und des Lernens nutzen.



Ein Tiny Forest wird nach der Methode des Japanischen Botanikers Akira Miyawaki gepflanzt. Dabei werden so viele einheimische Pflanzenarten wie möglich verwendet.



Tiny Forest werden je nach Standort, von Freiwilligen aus der Umgebung oder städtischen Organisationen gepflegt. Für die ersten zwei Jahre wird dies beibehalten. Danach ist ein Tiny Forest völlig autark.

#### Forschungsfragen

1. Inwiefern kann ein Tiny Forest nach der Miyawaki-Methode, in Bochum-Wattenscheid zur klimaresilienten Stadtentwicklung beitragen und wie kann dieser umgesetzt werden?
  - 1.1 Welche Bedingungen sind grundlegend nötig für die erfolgreiche Umsetzung eines Tiny Forest Projekts?
  - 1.2 Welche Erfolgskriterien erfüllt der Standort Bochum-Wattenscheid, wo liegen Chancen und Risiken für die Umsetzung des Tiny Forest Projektes?
  - 1.3 Welche Maßnahmen sind vorhanden und eignen sich für eine erfolgreiche Umsetzung des Tiny Forest Projektes in Bochum-Wattenscheid?

#### Methoden



Literaturrecherche



Expert:inneninterview



Befragung



SWOT-Analyse

#### Weiteres Vorgehen

Nach der Fertigstellung des Zwischenberichts beschäftigt sich die Gruppe zunächst mit der weiteren Auswertung der Umfrage und den Expert\*inneninterviews. Die Ergebnisse werden anschließend mit in die SWOT-Analyse einfließen, um die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken des Standortes herauszufinden. Die bis dahin erhobenen Daten dienen dazu die zweite und dritte Forschungsfrage, also welche Erfolgskriterien der Standort erfüllt und welche Maßnahmen sich für die Umsetzung eignen, bis Ende Mai 2022 zu beantworten. Aus den resultierenden Ergebnissen werden Handlungsempfehlungen für die Stadt Bochum abgeleitet, die beachtet werden müssen, um einen erfolgreichen und funktionierenden Tiny Forest in Bochum-Wattenscheid zu errichten. Diese Handlungsempfehlungen werden dann in einem letzten Expert\*innenninterview mit einer Vertretung der Stadt Bochum vorgestellt.



A  
05

# Abstract A06

## Ausgetankt?!

### Die Tankstelle im Wandel

Umwelt, Klima und Menschen verändern sich, so auch die Tankstelle. Sowohl in der Bevölkerung als auch in der Politik wächst das Bewusstsein für klimafreundliche Mobilität, deren Ziele und Maßnahmen laufend diskutiert werden. Die Ampel-Koalition schreibt in ihrem Koalitionsvertrag, dass „in Europa 2035 nur noch CO<sub>2</sub>-neutrale Fahrzeuge zugelassen“ werden sollen. Eine Verkehrs- bzw. vielmehr eine Antriebswende vom klassischen Verbrennungsmotor hin zu treibhausgasneutraler Elektromobilität ist in vollem Gange. Besonders betroffen davon sind Tankstellen und ihre Betreiber. Bereits 2014 machte das Kraftstoffgeschäft weniger als 5% des Gesamtumsatzes der Tankstellen aus.

Für das Studienjahr 2021/22 hat sich die Projektgruppe A06 daher das Ziel gesetzt, folgende Forschungsfrage zu beantworten: Inwieweit ergeben sich Herausforderungen und Chancen für den „Standort Tankstelle“ im Hinblick auf Klimaschutz und Antriebswende?

Zunächst wurde ein Überblick über den Untersuchungsgegenstand geschaffen - den innerstädtischen „Tankstellenstandort“. Die Wahl fiel schnell auf die Durchführung einer Ortsbegehung von „Tankstellenstandorten“ im ausgewählten Untersuchungsraum. Dabei wurde das Tankstellengebiet getrennt von der jeweiligen Umgebung betrachtet und anschließend eingeordnet. Die Gebäude wurden anhand mehrerer Bewertungskriterien auf ihre Zukunftsfähigkeit überprüft. Tankstellenstandorte werden in diesem Kontext als „zukunftsfähig“ betrachtet, wenn sie anzukünftige Entwicklungen, wie z.B. die Antriebswende, anpassbar sind. Anschließend wurden auch Raumstruktur und Bedürfnisse im Umfeld der Standorte betrachtet, um im weiteren Verlauf ermitteln zu können, welches Potential die jeweiligen „Tankstellenstandorte“ für die Stadt- und Quartiersentwicklung bieten.

Das weitere Vorgehen basiert auf der Bildung von Szenarien, die verschiedene Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich Verkehr und Mobilität veranschaulichen sollen. Es wurden zwei Szenarien ausgewählt, die jeweils auf die Jahre 2030 und 2045 ausgelegt sind. Das erste Szenario orientiert sich an den von der Bundesregierung aufgestellten Klimazielen und ähnlichen Forderungen offizieller Instanzen. Das zweite Szenario stellt eine Situation dar, in der die Ziele des ersten Szenarios deutlich übertroffen werden. Das heißt, dass z.B. langfristige Ideen wie autofreie Innenstädte o.ä. aufgegriffen und in einer hypothetischen Innenstadt-Situation verbunden werden.

Im Anschluss an die Aufstellung der Szenarien werden die Ergebnisse der Ortsbegehung mit den Szenarien verknüpft und durch Ergebnisse aus Experteninterviews ergänzt. Es werden Empfehlungen ausgearbeitet, wie mit einzelnen Standorten umgegangen werden sollte, um darüber hinaus allgemeine Aussagen zur Situation von innerstädtischen „Tankstellenstandorten“ in ganz Deutschland zu treffen.

# AUSGETANKT?! Die Tankstelle im Wandel

## A06

**Anlass/Problemstellung**

Bis 1970 ist die Nachfrage nach Tankstellen in Deutschland enorm gestiegen. Ungefähr 46.000 Tankstellen waren zu diesem Zeitpunkt allein in Deutschland im Betrieb. In den Folgejahren stagnierte die Zahl der Tankstellen, bis 2006, deutlich. Grund dafür waren zum einen die beiden Ölkrise, woraus eine Preissteigerung resultierte. Zum anderen kam es zu einer Umstellung auf selbstbedienbare Tankstellen, wodurch automatisch weniger Tankstellen von Notwendigkeit waren. In Fachkreisen wird dieser Prozess „Tankstellensterben 1.0“ genannt. Bis heute hat sich dieser Prozess, bedingt durch verschiedene Einflüsse, zunächst beruhigt, sodass die Zahl der Tankstellen in Deutschland wieder gestiegen ist. Die Tankstelle, so wie sie jetzt existiert, steht jedoch möglicherweise vor ihrer größten Veränderung. Das immer stärker wachsende Umweltbewusstsein und die daraus resultierende Antriebs- und Verkehrswende stellen in Zukunft neue Herausforderungen dar, die gerade den „Standort Tankstelle“ beeinflussen könnten. Somit ergibt sich die Frage, ob es zu einem Tankstellensterben 2.0 kommt bzw. wie darauf reagiert werden kann.

**Verkehrswende**

Als Verkehrswende (Mobilitätswende) wird der gesellschaftliche, technologische und politische Prozess bezeichnet, Verkehr und Mobilität auf nachhaltige Energieträger, sanftere Mobilitätsnutzung und eine Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs umzustellen. Ziel ist die Umsetzung von Maßnahmen zur Entwicklung einer klimaneutralen Verkehrssituation in Deutschland.

**Antriebswende**

Unter Antriebswende versteht man die zukünftige Veränderung von aktuell genutzten Antriebssystemen in Bezug auf den Verkehr. Die Antriebswende steht im direkten Zusammenhang mit der Verkehrswende. Kommt es zu einer Veränderung des Verkehrs wirkt sich dies automatisch auf die vorher genutzten Antriebssysteme und die Versorger, also Tankstellen etc., aus.

**Anpassung**

„Anpassung“ beschreibt die Beibehaltung der Ursprungsfunktion von Standorten, aber jedoch eine Weiterentwicklung dieser in Form von Konzepten voraus. Grundlage einer solchen Weiterentwicklung sind getrennt Veränderungen für die Ursprungsfunktion von Standorten, auf die zukünftig reagiert werden muss, damit diese wettbewerbsfähig bleiben.

**Umnutzung**

Der Begriff „Umnutzung“ bezieht sich auf eine alternative Nutzung der Gebäude eines bestimmten Standortes, die bereits vorhandenen Gebäude werden dabei nicht beseitigt, können aber verändert werden, die erhalten lediglich eine neue Funktion, welche nicht der Ursprungsfunktion des Standortes entspricht.

**Nachnutzung**

„Nachnutzung“ beschreibt eine Nutzungsänderung. Das bedeutet, dass sämtliche Gebäude eines Standortes abgerissen und folglich anders genutzt werden. Somit wird nach der Maßnahme auf verschiedene Art und Weise genutzt werden und bietet der städtebaulichen Entwicklung vieler Möglichkeiten.

**INWIEWEIT ERGEBEN SICH HERAUSFORDERUNGEN UND CHANCEN FÜR DEN 'STANDORT TANKSTELLE' IM HINBLICK AUF KLIMASCHUTZ UND ANTRIEBSWENDE?**

**WELCHEN EINFLUSS HABEN KLIMASCHUTZ UND VERKEHRSWENDE AUF DIE BEDEUTUNG DER TANKSTELLE?**

**WELCHE MÖGLICHKEITEN BIETET DIE TANKSTELLE ALS STANDORT?**

**WELCHE ENTWICKLUNGEN SIND BIS 2045 DENKBAR?**

**M e t h o d i k**

**O r t s b e g e h u n g**

① Unterfrage

② Experteninterview

③ Szenarien

① Ortsbegehung

② Literaturrecherche

**Z i e l s e t z u n g**

**A u s b l i c k**

Ziel des Projekts soll es sein, Handlungsempfehlungen für eine zukünftige Entwicklung der einzelnen Tankstellenstandorte zu geben. Im genaueren wird mithilfe der angewandten Methoden des Projektes, analysiert, inwiefern eine „Anpassung“, „Umnutzung“ oder „Nachnutzung“ der einzelnen Tankstellenstandorte sinnvoll waren. Die betrachteten Tankstellenstandorte werden, abhängig von den Gegebenheiten, in die drei Bereiche **Anpassung**, **Umnutzung** und **Nachnutzung** unterteilt. Somit können Handlungsempfehlungen für die spezifischen Standorte ausgesprochen werden. Das Schema wird, für eine bessere Übersicht, zunächst an ausgewählten Standorten angewendet. Daraus entwickelt sich ein allgemeines Schema, welches auf beliebige „Tankstellenstandorte“ angewendet werden kann.

Im Anschluss an die Szenarienbildung werden die Ergebnisse der Ortsbegehung mit den erstellten Szenarien verknüpft. Es werden Empfehlungen ausgearbeitet, wie mit einzelnen Standorten umgegangen werden sollte, um darüber hinaus allgemeine Aussagen zur Situation von „Tankstellenstandorten“ zu treffen.

Ortsbegehung

Experteninterview

Szenarien

Konkrete Handlungsempfehlungen für die „Tankstellenstandorte“ in Dortmund

↓

Allgemeines Schema erstellen, anwendbar auf beliebige „Tankstellenstandorte“

**tu** technische universität dortmund

Dipl.-Ing. Stefan Lindert  
M.Sc. Nico Fries  
M.Sc. Charlotte Juchaczewski  
Jost Buecher

**rp** Fakultät Raumplanung

Projektleiter\*innen:  
Julia Berns  
Niklas Brand  
Anna-Lena Fabian  
Anna Gutschewski  
Sven Grotz

Mitglieder:  
Moritz Heilmann  
Henrik Holmann  
Lara Schillke  
Gregor Strubert  
Sven Weich

Studienjahr 2021/22 Anfänger\*innen-Projekt

# Abstract A07

## Vom Plan zur Umsetzung – Klimaanpassung im Kreis Steinfurt

Als Gegenstand der Forschung bezieht sich das Projekt A-07 der Fakultät Raumplanung an der Technischen Universität Dortmund auf die Klimaanpassung im Kreis Steinfurt. Die aufgrund des Klimawandels steigenden Temperaturen sowie das Ausbleiben von Niederschlägen entwickeln sich für Menschen, Tiere und Pflanzen verstärkt zu einer Bedrohung. Des Weiteren steigt die Gefahr von Extremwetterereignissen immer mehr an, sodass Politik und Verwaltung der Anpassung an den Klimawandel eine wachsende Bedeutung zuschreiben müssen.

Auch im Kreis Steinfurt sind die Folgen des Klimawandels deutlich bemerkbar. In den letzten Jahren waren auch hier neue klimatische Höchstwerte immer öfter zu messen. Deshalb möchte die Projektgruppe die Klimaanpassung auf kommunaler Ebene fördern, indem sie sich sowohl auf das Projekt Evolving Regions, welches von der Technischen Universität Dortmund initiiert wurde, bezieht, als auch eigenständig forscht, um Kommunen an das Klima anzupassen.

Die Forschung dient als Grundlage, um einen Leitfaden für eine klimaangepasste Kommune in Bezug auf ausgewählte Extremwetterereignisse im Kreis Steinfurt zu entwickeln, die auch auf weitere Kommunen übertragbar ist. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Projektgruppe zwei Forschungsfragen formuliert:

1. „Was sind die größten klimatischen Herausforderungen der Kommunen im Kreis Steinfurt und wo sind diese zu lokalisieren?“
2. „Welche Maßnahmen werden bereits im Bereich der Klimaanpassung im Kreis Steinfurt ergriffen und welche Akteure sind daran beteiligt?“

Zur Beantwortung der ersten Forschungsfrage wertet die Gruppe regionale Klimadaten aus, untersucht die relevantesten Extremwetterereignisse und lokalisiert die davon betroffenen Kommunen. Anschließend führt die Projektgruppe zur Beantwortung der zweiten Forschungsfrage Recherchen über bereits vorhandene Projekte und Maßnahmen im Kreis Steinfurt durch und ergänzt diese Dokumentenrecherche durch Interviews mit ausgewählten Klimamanager:innen aus vier verschiedenen Kommunen. Zusätzlich befasst sich die Gruppe mit der Roadmap des Kreises Steinfurt, welche vergleichbar mit einem Fahrplan ist, der verschiedenste Maßnahmen und Vorgehensweisen für eine nachhaltige Klimaanpassung enthält. Diese Roadmap erstellt Evolving Regions in Zusammenarbeit mit weiteren Partnerinstitutionen für acht verschiedene Partnerregionen in Nordrhein - Westfalen und den Niederlanden.

Im Anschluss daran wird die Projektgruppe weitere Informationen über die Ausgangslage mithilfe von Expert:inneninterviews mit bspw. Klimamanager:innen und einer Ortsbegehung in ausgewählten Kommunen sammeln und anhand einer Zukunftswerkstatt Leitbilder und Maßnahmen für Kommunen entwickeln und sie in einem Handlungsleitfaden zusammenfassen.

## Klimaanpassung im Kreis Steinfurt

### A07

- Vom Plan zur Umsetzung -

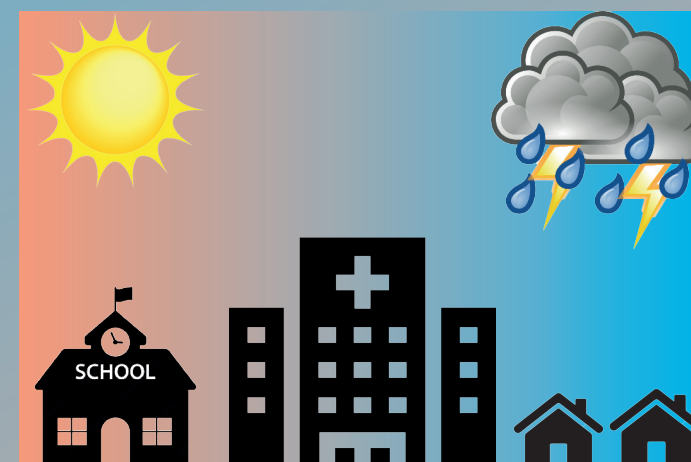
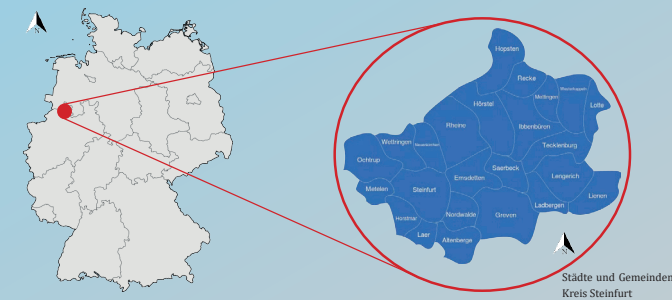
#### Anlass

Wenn trotz des fortschreitenden Klimawandels die Erde als lebenswerter und zukunftsfähiger Raum erhalten bleiben soll, müssen sich Mensch und Raum langfristig an die klimatischen Veränderungen anpassen, es muss eine Klimaanpassung stattfinden.

Klimaanpassung = Entwicklung von Strategien und Maßnahmen, die zu einer Verstärkung der Widerstandsfähigkeit eines Raumes gegenüber den sich wandelnden klimatischen Verhältnissen führt.

#### Evolving Regions

Bei dem Projekt „Evolving Regions“, das von der Technischen Universität Dortmund initiiert wurde, geht es darum, Klimaanpassung auf regionaler Ebene zu fördern und Strategien, Ziele und Maßnahmen für eine Anpassung zu entwickeln. Mit Hilfe von sechs weiteren Partnerinstitutionen entwerfen Wissenschaftler:innen und lokale Akteur:innen, in Zusammenarbeit mit acht Partnerregionen, auf die Kreise zugeschnittene „Roadmaps“. Diese Roadmaps sollen Maßnahmen und Vorgehensweisen für eine nachhaltige Klimaanpassung beinhalten und den Kreisen als eine Art Fahrplan bei der Umsetzung dieser Maßnahmen dienen. Dies geschieht im Kreis Steinfurt im Zeitraum von Juli 2019 bis Ende März 2023.



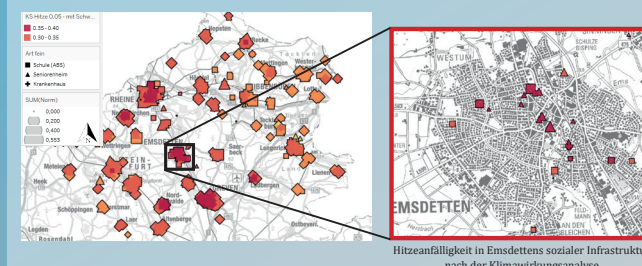
#### Ausblick

Derzeit befindet sich die Projektgruppe inmitten des ersten Interviewblocks, in dem Klimaschutzmanager:innen aus Ibbenbüren, Emsdetten und Laer befragt werden, um deren Praxiserfahrungen und gelungene Beispiele im Bereich der Klimaanpassung einzuholen. Diese können später in den zu erstellenden Handlungsleitfaden einfließen. Ergänzend dazu plant die Projektgruppe Ortsbegehungen mit Vertretern von Kommunen mit besonderem Handlungsbedarf im Bereich der Klimaanpassung, um die verschiedenen Ausgangslagen zu verstehen. Der Handlungsleitfaden soll Ideen und Empfehlungen zur Klimaanpassung für Kommunen im Kreis Steinfurt beinhalten und mittels einer Zukunftswerkstatt konzipiert werden. Dies soll den Kommunen die Möglichkeit geben die Klimaanpassung vor Ort weiter voranzutreiben.

#### Methoden und Materialien

##### Klimawirkungsanalyse

Die Klimawirkungsanalyse (KWA) ist ein Tool, welches die Klimawirkung in bestimmten Regionen parzellenscharf darstellt. Die Projektgruppe analysiert mithilfe der KWA den klimatischen Einfluss von Hitze und Starkregen auf Einrichtungen der sozialen Infrastruktur im Kreis Steinfurt.



##### Klimasignale

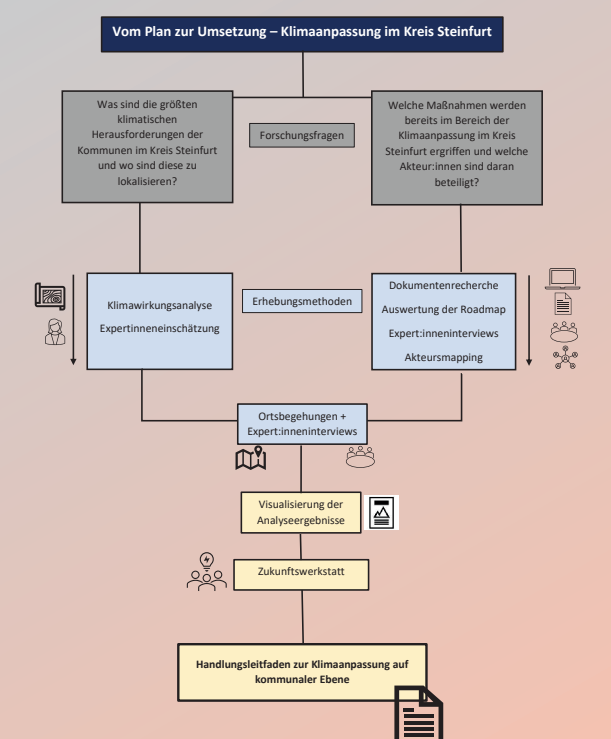
###### Hitze

Durch den anthropogenen Treibhauseffekt wird es wärmer auf der Erde. Hitze kann gefährliche Auswirkungen auf die Bevölkerung, Industrie und auch Landwirtschaft haben. Bevölkerungsgruppen in Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sind aufgrund ihres Alters oder Erkrankungen besonders hitzeanfällig.



###### Starkregen

Aufgrund des Klimawandels steigen die Temperaturen, sodass die Luft mehr Wasserdampf aufnehmen kann. Wenn große Massen an Wasser abregnen, kann es zu Starkregenereignissen kommen. Die Klimaanpassung von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur ist besonders wichtig, denn z.B. Senioren oder Kinder sind oft auf die Hilfe anderer angewiesen.



# Abstract A08

## All Eyes On The City - Neue Ansätze für Dortmunds Innenstadt

Der öffentliche Raum in Städten hat seit jeher viele verschiedene Funktionen im Leben der Menschen (Kemper 2012: 34). So dient er nicht nur einem pragmatischen Zweck, sondern fungiert auch als Begegnungsstätte der städtischen Gesellschaft (ebd.). Besonders Kinder und Jugendliche benötigen den öffentlichen Raum für die Entwicklung ihrer Persönlichkeit, Identität und um mit Gleichaltrigen zusammenzukommen (ebd.). Er bietet Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit, sich eigenständig zu emanzipieren und kompensiert als Ort der Bewältigung strukturelle und finanzielle Benachteiligungen (Soziale Bildung E.V. 2017: 22-23). Dies macht den öffentlichen Raum zu einer bedeutenden Komponente im biographischen Bildungsprozess der Heranwachsenden (ebd.). In den letzten Jahren ist jedoch ein Rückgang des öffentlichen Raumes in NRW zu verzeichnen (ebd.). Grund für den Rückgang des öffentlichen Raumes ist die Privatisierung, der zunehmende Kraftzeugverkehr, die steigende Bodenpreise und die Nutzungsdichte der Städte, welche in den letzten Jahren immer weiter abgenommen hat (Reiß-Schmidt S.4-5).

In Anbetracht dieser landesweiten Entwicklungen hat sich das Anfänger:innenprojekt 08 (A-Projekt) damit befasst, inwiefern dieser Rückgang in der Dortmunder Innenstadt vorzufinden ist und wie gegen diesen vorgegangen werden kann. Dabei wurden die in der Dortmunder Innenstadt gegebenen öffentlichen Räume für Jugendliche und junge Erwachsene bereits analysiert und bewertet. Die Ergebnisse sollen aufzeigen, wie öffentliche Räume in der Dortmunder Innenstadt für diese Zielgruppe zur Verfügung gestellt und bezüglich ihrer Bedürfnisse aufgewertet oder neu konzipiert werden können. Aus diesen werden Handlungsvorschläge für die Stadt Dortmund entwickelt, welche darauf abzielen, die öffentlichen Räume für Jugendliche und junge Erwachsene durch den Ausbau von Aufenthalts- und Freizeitmöglichkeiten attraktiver und jugendgerechter zu gestalten. Das Anfänger:innenprojekt 08 (A-Projekt) einigte sich auf zwei Forschungsfragen, welche aufeinander aufbauen, um das Projekt zu strukturieren.

1. Welche Stärken und Schwächen weisen öffentliche Räume in der Dortmunder Innenstadt für Jugendliche und junge Erwachsene auf?
2. Inwiefern lassen sich öffentliche Räume der Dortmunder Innenstadt durch den Ausbau von Aufenthalts- und Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche und junge Erwachsene attraktiver und jugendgerechter gestalten?

Durch eine bereits durchgeführte Dokumentenanalyse wurde das Forschungsgebiet eingegrenzt. Die Auswertung der Dokumentenanalyse wurde als Hilfe zur Auswahl öffentlicher Plätze genutzt, welche bei einer Ortsbegehung besucht und untersucht wurden. Durch die Dokumentenanalyse und die Ortsbegehung wurden die Stärken, Schwächen und Chancen der Dortmunder City ausfindig gemacht und damit die erste Forschungsfrage beantwortet. Es ist auffällig, dass mehr Schwächen als Stärken identifiziert wurden. Daraus kann geschlossen werden, dass die untersuchten öffentlichen Plätze der Dortmunder Innenstadt Potenzial für Erneuerungen und Verbesserungen aufweisen. Aufgrund dieser Ergebnisse, kann sich das A-Projekt nun im weiteren Verlauf der Projektarbeit der zweiten Forschungsfrage widmen. Dabei wird das A-Projekt mithilfe verschiedener Expert:inneninterviews und Umfragen Handlungsvorschläge für die Stadt Dortmund entwickeln.

Quelle:

Kemper, Raimund; Friedrich, Sabine; Muri, Gabriela; Slukan, Viktoria (2012): *Jugend-Raum. Aneignung öffentlicher Räume durch Jugendliche*, Münster, MVVerlag, S.34 f.

Soziale Bildung E.V.(2017): *Rahmenkonzept- Soziale Bildung E.V. Schulsozialarbeit, Offene Kinder- und Jugendarbeit, Mobile Jugendarbeit*, Rostock S. 22-23

Reiß-Schmidt (2016): *Der öffentliche Raum: Traum, Wirklichkeit, Perspektiven, Urbanauten-Debatte. am Gasteig, München, S. 4-5*



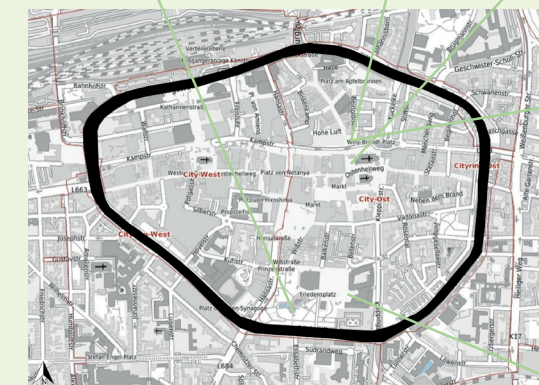
### KEIN RAUM FÜR JUGENDLICHE UND JUNGE ERWACHSENE IN DER DORTMUNDER CITY?!

#### WER?

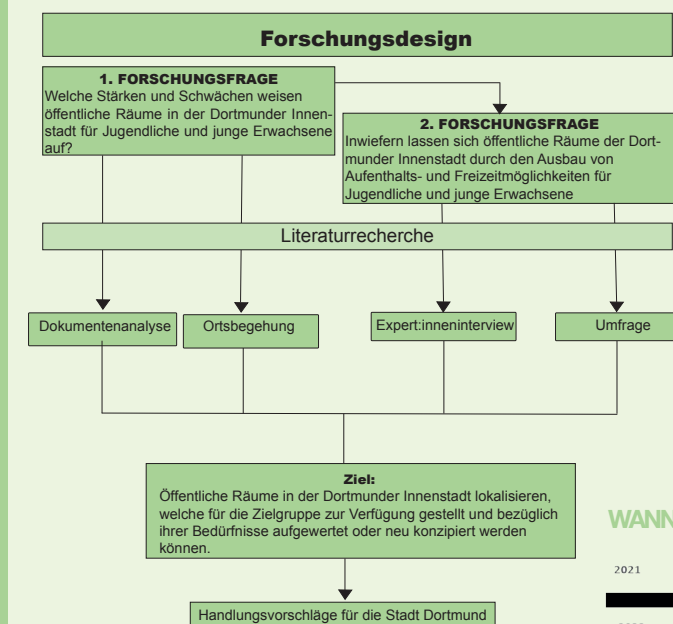
Da eine Untersuchung ergeben hat, dass die Angebote in den öffentlichen Räumen für die Altersspanne von 18- bis 25- Jährigen in der Dortmunder Innenstadt unterrepräsentiert sind und auch diese Altersgruppe die Teilnehmer:innen im A-Projekt widerspiegelt, entschied das A-Projekt, sich auf die Altersspanne 18 bis 25 Jahre zu konzentrieren.

#### WAS?

„Öffentliche Räume sind für Jugendliche bedeutsame Orte zur Darstellung und Entwicklung ihrer eigenen Identität“ - mit dieser Aussage verdeutlicht der Bayerische Jugendring die Relevanz öffentlicher Räume für Jugendliche (BJR 2011:1). Aus diesem Grund beschäftigt sich das Anfänger:innen Projekt 08 (A-Projekt) des Studienjahres 2021/2022 mit neuen Ansätzen für Jugendliche und junge Erwachsene im öffentlichen Raum innerhalb des Dortmunder Walls. So sollen in Zusammenarbeit mit der Zielgruppe und mit Hilfe von Expert:innen Handlungsvorschläge erarbeitet werden.



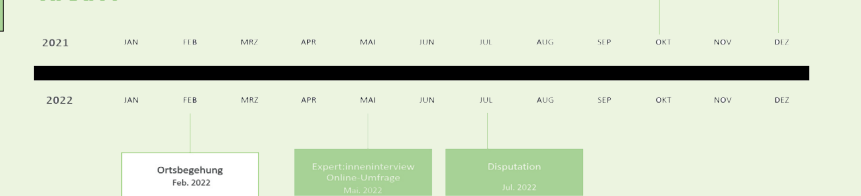
#### WIE?



#### WO?

Der Untersuchungsraum des A-Projektes, die Dortmunder City, auch innerer Wall genannt liegt im Stadtteil Innenstadt-West und ist durch seine zentralen Einrichtungen im Stadtkern gekennzeichnet. Besonders auffällig ist die Haupteinkaufsstraße, die durch den Westenhellweg und den Ostenhellweg verläuft. Vor allem die öffentlichen Räume in der City sind für Jugendliche und junge Erwachsene bedeutsame Begegnungsorte.

#### WANN?





# Abstract A09

## Klimawirksame Energiewende in Schwerte

Die Studien des neusten IPCC Reports weisen auf, dass die Klimaschutzziele der amtierenden Bundesregierung (Stand April 2022) nach aktuellem Stand bei gleichbleibenden CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht erreicht werden können. Um negative Auswirkungen der Erderwärmung zukünftig zu minimieren, müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen global reduziert werden. „Think global, act local“ ist daher der Leitgedanke unseres Projektes. Um eine globale klimapolitische Energiewende erfolgreich ausführen zu können, müssen Veränderungen auf zahlreichen kleinen Ebenen stattfinden. Die kleinste, noch angemessene raumplanerische Ebene zur Umsetzung der Energiewende ist die Kommune. Die Kommune Schwerte hat vor unserem Projekt klimapolitisch bereits einige Maßnahmen umsetzen können. Das Potenzial der Energiegewinnung aus Wasserkraft, welche in Schwerte genutzt werden kann, ist beispielsweise schon nahezu vollständig ausgeschöpft. Schwerte hat ebenfalls beim European Energy Award mitgemacht, welcher ein europäisches Gütezertifikat für die Nachhaltigkeit der Energie- und Klimaschutzpolitik von Gemeinden ist. Dort hat Schwerte eine Silber-Auszeichnung bekommen. Trotzdem hat Schwerte unter anderem im Hinblick auf den Ausbau von erneuerbaren Energien noch viel ungenutztes Potenzial. Unser Projekt beschäftigt sich zum Beispiel mit Potenzialflächen für den Bau von Windkraftanlagen. Wir erhoffen uns, dass Schwerte nach dem Wirken unseres Projektes eventuell eine Gold-Auszeichnung beim European Energy Award erreichen kann.

Zu Beginn der Forschung hat die Projektgruppe vier Forschungsfragen entwickelt. Diese Fragen geben der Projektarbeit ihren roten Faden und sollen dazu beitragen, das Ziel des Projektes zu erreichen: die Erstellung eines Maßnahmenkataloges für die Stadt Schwerte.

1. Welche gesetzlichen Vorgaben hat die Stadt Schwerte im Bezug auf die Energiewende einzuhalten?
2. Welche Stärken/Schwächen/Potenziale/Risiken hat die Energiewende in Schwerte?
3. Welche Maßnahmen kann die Stadt Schwerte im Rahmen der Energiewende in den nächsten 5 Jahren wie umsetzen?
4. Welche langfristigen (2045) Maßnahmen sind erforderlich für eine erfolgreiche Energiewende in Schwerte?

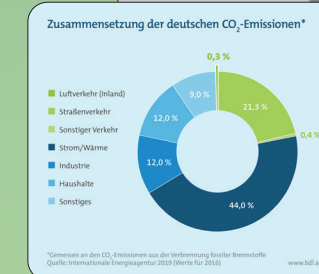
Die erste Forschungsfrage dient der Klärung, welche rechtlichen Rahmenbedingungen für die Stadt Schwerte gelten. Dazu wurde eine Literaturrecherche durchgeführt. Die zweite Frage wurde durch eine SWOT-Analyse von der Projektgruppe bearbeitet. Anschließend wird das Projekt mit der Maßnahmenentwicklung starten und auf Grundlage der ersten beiden Forschungsfragen versuchen, Antworten auf die zwei Folgenden zu erlangen.

Der bereits erwähnte Maßnahmenkatalog sollte mögliche Maßnahmenvorschläge beinhalten, welche die Kommune bei der Umsetzung der Energiewende unterstützen sollen. Die Maßnahmen sollten möglichst praxisnah sein, damit die Kommune diese auch potenziell umsetzen kann.

## A 09 - Klimawirksame Energiewende in Schwerte

### Anlass und Problemstellung

- Um das 1,5 °C bzw. 2 °C Ziel zu erreichen muss der CO<sub>2</sub> Ausstoß gesenkt werden.
- Energiesektor größer Anteil am Ausstoß -> Energiewende muss beschleunigt werden.
- Kommunen müssen Maßnahmen beschließen & umsetzen.
- die Stadt Schwerte möchte die Energiewende aktiv beschleunigen.
- Schwerte erhielt beim European Energy Award 2019 die Auszeichnung Silber.



### Unsere Definition von Energiewende

„Unter dem Begriff Energiewende versteht man einen alternativen, sauberen, bezahlbaren, sicheren – kurz nachhaltigen Weg, Energie zu erzeugen und zu nutzen. Das bedeutet die Abkehr von der traditionellen Strom- und Wärmeerzeugung vor allem durch Kohle- und Atomkraft. Und ein Hin zu erneuerbaren Energien und Energieeffizienz.“ (Öko-Institut e.V. o.J.)

### Forschungsfragen

Wie kann die klimawirksame Energiewende in Schwerte umgesetzt werden?

Welche gesetzlichen Vorgaben hat die Stadt Schwerte im Bezug auf die Energiewende einzuhalten?

Welche Stärken/Schwächen/Potenziale/Risiken hat die Energiewende in Schwerte?

Welche Maßnahmen kann die Stadt Schwerte im Rahmen der Energiewende in den nächsten 5 Jahren wie umsetzen?

Welche langfristigen (2045) Maßnahmen sind erforderlich für eine erfolgreiche Energiewende in Schwerte?

### Lage der Stadt Schwerte



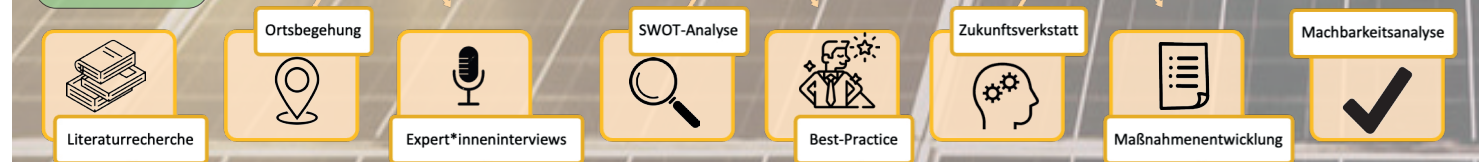
- liegt in NRW & im Kreis Unna.
- gehört zum Regierungsbezirk Arnsberg und zum Ruhrgebiet.
- 46.078 Einwohner (Stand Juni 2021).
- liegt an der Ruhr.
- hat einen Klimaschutzbeauftragten.



### Zielsetzung

- Das Projekt soll sich mit Maßnahmen zum Klimaschutz auseinandersetzen.
- Wie kann die Stadt Schwerte die Energiewende in Zukunft effizienter vorantreiben?
- Welche Maßnahmen & Strategien können eingeführt & realisiert werden?
- Wie können diese den gestiegenen Anforderungen an den Klimaschutz gerecht werden?
- Ziel: ein Positionspapier „Energiewende in Schwerte“ zu erstellen.

### Methodik



### Impressum

Projekt A09  
Projektmarkt 2022

Betreuung: Prof. Dr. Martin Christian Faustlich  
Dr. Martin Schulz

Beratung: Florian Hübler

Tutorin: Lena Thomas

Teilnehmer\*innen: Mirko Böning, Julius Bröker, Thorben Heinemann, Nicola Hoffmann, Clara Klein, Justus Klement, Ima Klemke, Jan Lieberum, Stefan Meier, Patrick Pülich, Annabella Strasser, Rajan Singh Wirjah

Quellen: IPCC, International Panel of Climate Change Working Group I, Working Group I Contribution to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (2007), Climate Change 2007: The Physical Science Basis. Working Group I Contribution to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press, 2007.

Bildquellen: Abbildung 1 - Forschungspapier, Abbildung 2 - Ortsbegehung, Abbildung 3 - Experteninterviews, Abbildung 4 - SWOT-Analyse, Abbildung 5 - Best-Practice, Abbildung 6 - Zukunftsverkstatt, Abbildung 7 - Maßnahmenentwicklung, Abbildung 8 - Machbarkeitsanalyse

# Abstract A10

## Verkehrsplanung der Nachkriegsmoderne

### Verkehrsinfrastrukturen von Großwohnsiedlungen im Wandel

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs blieben viele europäische Städte in Trümmern zurück. Im Vordergrund standen nun der Wiederaufbau sowie eine schnelle Bereitstellung von Wohnraum für die Bevölkerung. So entstanden zur Linderung des Wohnungsmangels unzählige Großwohnsiedlungen, insbesondere an den Rändern deutscher Großstädte, welche bis heute weitestgehend erhalten geblieben sind.

Der zeitgleich einsetzende Trend hin zur Massenmotorisierung der Bevölkerung sorgte für eine starke Ausrichtung der Verkehrsinfrastrukturen der Großwohnsiedlungen auf den motorisierten Individualverkehr. Insbesondere die städtebaulichen Leitbilder "Urbanität durch Dichte", die "autogerechte Stadt" und die "gegliederte und aufgelockerte Stadt" waren nach Ende des Kriegs prägend. Im Besonderen fordert die aus diesen Leitbildern resultierende Isolierung der Großwohnsiedlungen von der jeweiligen Kernstadt Lösungen im Hinblick auf die Zukunftsfähigkeit sowohl der Siedlungen, als auch ihrer (Infra-)Strukturen.

Das Anfänger\*innenprojekt A 10 „Verkehrsplanung der Nachkriegsmoderne – Verkehrsinfrastrukturen von Großwohnsiedlungen im Wandel“ beschäftigt sich mit den Strukturen von Großwohnsiedlungen in Deutschland, insbesondere den Verkehrsinfrastrukturen. Dabei werden verschiedene deutsche Großwohnsiedlungen untersucht und analysiert. Aus den gewonnenen Erkenntnissen soll dann ein Vergleich gezogen und schließlich Strategien erarbeitet werden, wie die Siedlungen zukunftsfähig gemacht werden können.

Um dieses Ziel zu erreichen, wurde zunächst folgende zentrale Forschungsfrage aufgestellt:

Was sind die Merkmale der Verkehrsinfrastruktur von Großwohnsiedlungen und wie lassen sich diese weiterentwickeln?

Zur Beantwortung dieser Hauptfrage wurden zwecks Fokussierung auf zielgerichtete Themenbereiche folgende drei Unterfragen gebildet:

1. Was ist das Grundkonzept der Großwohnsiedlungen? Welche unterschiedlichen Strukturen gibt es? Wie ist das Verkehrsnetz strukturiert?
2. Welche Veränderungen haben Großwohnsiedlungen innerhalb ihrer Quartiergrenzen im Laufe der Jahre erfahren? Was bedeutet dies für die Mobilität (und umgekehrt)?
3. Welche Anpassungen wären sinnvoll?

Mit Hilfe der genannten Forschungsfragen sollen die Siedlungen untereinander verglichen werden und insbesondere im Hinblick auf die bisherigen, wie künftigen Entwicklungen, Trends festgestellt und potenzielle Handlungsfelder eröffnet werden.

Zunächst wurden 20 möglichst verschiedene deutsche Großwohnsiedlungen ausgewählt. Danach wurden dazu verschiedene Karten der Siedlungen erstellt, mit denen die Struktur der Großwohnsiedlungen verglichen werden kann, besonders im Bezug auf Gebäude, das Straßennetz und die Anbindung öffentlicher Verkehrsmittel. Eine umfangreiche Literaturrecherche wird bei allen drei Forschungsfragen angewendet, um die Historie der Siedlungen zu erkunden und den aktuellen Forschungsstand bezüglich der Anpassung von Großwohnsiedlungen zu untersuchen. Im weiteren Verlauf können Ortsbegehungen dann Eindrücke vor Ort bieten, während Expert\*inneninterviews eingesetzt werden, um zu erfahren, wie Städte versuchen, die Siedlungen modernen Verhältnissen anzupassen. Diese Umsetzung soll schließlich im Sommersemester erfolgen.

## Projekt A10 Verkehrsplanung der Nachkriegsmoderne

### Verkehrsinfrastrukturen von Großwohnsiedlungen im Wandel

#### 1. Projektanlass

Die aus dem Zweiten Weltkrieg resultierende Wohnungsnot machte die umfassende und schnelle Errichtung von Wohnungen in großem Maßstab notwendig. Aufgrund ihrer einheitlichen Planung und hohen Bevölkerungsdichte sind Großwohnsiedlungen ein Beispiel für die konsequente Umsetzung städtebaulicher Leitbilder der Nachkriegsmoderne, mit all ihren Vor- und Nachteilen (Breuer 2015: 216). Ziel des Projektes ist es, die Verkehrsstrukturen verschiedener deutscher Großwohnsiedlungen zu analysieren, Gemeinsamkeiten sowie Unterschiede festzustellen und Vorschläge zu erarbeiten, wie diese Strukturen heutigen Herausforderungen angepasst werden können.

#### 2. Städtebauliche Leitbilder

- Funktionstrennung: Räumliche Aufteilung der Stadt in die Bereiche Wohnen, Arbeiten, Erholung und Mobilität (Hilpert 1988: 91-122)
- Gegliederte und aufgelockerte Stadt: Reduzierung der baulichen Dichte und Einteilung in kleinere Nachbar\*innenschaften, Anbindung dieser durch leistungsfähige Straßen für den Individualverkehr (Becker 2000, 128-129)
- Autogerechte Stadt: Ausgelöst durch die Massenmotorisierung der Nachkriegszeit wurde dem Auto viel Platz eingeräumt, was durch die planfreie Trennung von Verkehrsarten umgesetzt werden sollte (Beckmann 2015: 123 ff.)
- Urbanität durch Dichte: Vorherrschendes Leitbild der 60er und 70er als Gegenbewegung zur gegliederten und aufgelockerten Stadt. Eine höhere Dichte, insbesondere von Einwohner\*innen, sollte für Urbanität sorgen (Beckmann 2015: 142-144)

#### 4. Forschungsfragen

1. Was ist das Grundkonzept der Großwohnsiedlungen? Welche unterschiedlichen Strukturen gibt es? Wie ist das Verkehrsnetz strukturiert?
2. Welche Veränderungen haben Großwohnsiedlungen innerhalb ihrer Quartiergrenzen im Laufe der Jahre erfahren? Was bedeutet dies für die Mobilität (und umgekehrt)?
3. Welche Anpassungen wären sinnvoll?

#### 3. Definition

Eine Großwohnsiedlung ist ein Vorhaben mit in planerischer oder zeitlicher Hinsicht einheitlicher städtebaulicher Grundkonzeption und vorwiegender Wohnnutzung, dass über 1.000 Wohneinheiten umfasst, einige Wohngebäude mit einer hohen Zahl Geschosse aufweist und üblicherweise eine randstädtische Stadterweiterung ist, ohne einzelne, großflächige innerstädtische Standorte auszuschließen.

#### 5. Methodik

Nach der Ermittlung des aktuellen Forschungsstandes wird die Auswahl der Großwohnsiedlungen anhand der Anzahl der Wohneinheiten getroffen. Zudem werden nur Großwohnsiedlungen betrachtet, welche über eine ausreichende Bebauungsplan-Abdeckung mit Online-Zugang verfügen. Durch die Erstellung von Karten des Verkehrssystems und des ÖPNVs wird eine grundlegende Analyse eingeleitet. Durch eine Ortsbegehung in der Exkursionswoche, Literaturrecherche und Expert\*inneninterviews werden die Forschungsfragen beantwortet und schließlich Vorschläge erarbeitet, wie Großwohnsiedlungen hinsichtlich ihres Verkehrs zukunftsfähig gestaltet werden können. (Helfferich 2014: 559; Hengstermann 2018: 209)

#### 6. Ausblick

In der bisherigen Forschung wurde dargelegt, wie Großwohnsiedlungen entstanden und welche Leitbilder die baulichen und verkehrlichen Strukturen maßgeblich beeinflussen. Nachdem die Projektgruppe im Zuge des Exposes und des Zwischenberichts bereits die verkehrlichen Strukturen und Merkmale ausgewählter deutscher Großwohnsiedlungen erarbeitet hat, werden diese in den kommenden Wochen weiter analysiert, verglichen und kategorisiert. Am Ende des Projektes sollen Ideen sowie Vorschläge für eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung der Großwohnsiedlungen im Sinne der aufgestellten Forschungsfrage stehen.

Köln - Chorweiler		Lübeck - Buntekuh
ca. 20.000	Wohneinheiten	ca. 5.000
1950-1980	Planung & Bau	1960-1970
Bereiche um Zentren verdichtet	Höherengest. Bldg.	Relativ homogene Dichte, neue Wohngebiete weniger verdichtet
Nutzung von Ringstraßen, außerhalb derer wenig Bebauung stattfindet	Begrenzungen	Gleise nur per Straße oder Fußgängerbrücke überquerbar
S-Bahn, Bus, Straßenbahn zum Süden	ÖPNV-Anbindung	Bus
außerhalb gelegen	Anbindung an die Kernstadt	außerhalb gelegen Nahversorgungszentrum, Gewerbe und großflächiger Einzelhandel in der Nähe
Stark ausgebaut, beinhaltet Einkaufszentrum, hierarchisch aufgebaut mit weiteren untergeordneten Zentren	Zentrum	Nahversorgungszentrum, Gewerbe und großflächiger Einzelhandel in der Nähe

Abb 1 Straßennetz Karte Köln - Chorweiler

Abb 2 ÖPNV Karte Köln - Chorweiler

Abb 3 Straßennetz Karte Lübeck - Buntekuh

Abb 4 ÖPNV Karte Lübeck - Buntekuh

Abb 5 ÖPNV Karte Köln - Chorweiler

Abb 6 ÖPNV Karte Lübeck - Buntekuh

**Legende**

Straßennetz  
 Gebäude  
 Gewässer

ÖPNV Karte  
 Bus  
 Straßenbahn

Straße  
 Bundesstraße  
 Autobahn

SPNV  
 U-Bahn

Quellen: Becker, Melinda (2008). Leitbilder in Hildesheim. Hildesheim (Hrsg.): Dröbbedil - Stadtgeschichte. 2. Auflage. Leine + Buntekuh, S. 134-136.  
 Breuer, Bernd (2015). Großwohnsiedlungen. In: Handbuch der Stadtentwicklung. 2. Auflage. Berlin: De Gruyter.  
 Helfferich, Carsten (2014). Verkehrsplanung der Nachkriegsmoderne. In: Handbuch der Stadtentwicklung. 2. Auflage. Berlin: De Gruyter.  
 Hilpert, Thilo (1988). La Cordon-Rouge von Altona. Texte und Dokumente. Kritische Neuausgabe. 2. Auflage. Neuenburg: Verlag, Brunschwiler.  
 Hengstermann, Andrea (2018). Von der reinen Suburbanisierung zur urbanen Suburbanität. Die Entwicklung von Suburbanität in der Nachkriegsmoderne. Springer Spektrum, Wiesbaden.  
 Hilpert, Thilo (1988). La Cordon-Rouge von Altona. Texte und Dokumente. Kritische Neuausgabe. 2. Auflage. Neuenburg: Verlag, Brunschwiler.

Bildquellen:  
 Abbildung 1 - Straßennetz Karte Köln - Chorweiler  
 Abbildung 2 - ÖPNV Karte Köln - Chorweiler  
 Abbildung 3 - Straßennetz Karte Lübeck - Buntekuh  
 Abbildung 4 - ÖPNV Karte Lübeck - Buntekuh  
 Abbildung 5 - ÖPNV Karte Köln - Chorweiler  
 Abbildung 6 - ÖPNV Karte Lübeck - Buntekuh

Illustrationen:  
 Milla Mäkelä  
 Christoph Böhmer  
 David Pfeiffer  
 Carolin Krawinkel  
 Lore Kretschmer  
 Hannah Sommerberg

Konzeption:  
 A10 - Verkehrsplanung der Nachkriegsmoderne. Verkehrsinfrastrukturen von Großwohnsiedlungen im Wandel  
 Projektleitung: Milla Mäkelä  
 Projektleitung: David Pfeiffer  
 Projektleitung: Carolin Krawinkel  
 Projektleitung: Hannah Sommerberg  
 Projektleitung: Milla Mäkelä  
 Projektleitung: David Pfeiffer  
 Projektleitung: Carolin Krawinkel  
 Projektleitung: Hannah Sommerberg  
 Projektleitung: Milla Mäkelä  
 Projektleitung: David Pfeiffer  
 Projektleitung: Carolin Krawinkel  
 Projektleitung: Hannah Sommerberg

Datengrundlagen: Open Street Map 2022  
 alle Abbildungen eigene Darstellungen

# Abstract A11

## Entwicklungsperspektiven für Unterdorstfeld:

### Stadterneuerung im Windschatten von Smart Rhino und IGA

Das innenstadtnah gelegene Quartier Unterdorstfeld im Dortmunder Westen hat in den vergangenen Jahren insbesondere durch städtebauliche und soziale Defizite auf sich aufmerksam gemacht. Die Stadt Dortmund hat erkannt, dass Handlungsbedarf besteht und plant mit der Ausweisung eines Stadterneuerungsgebiets und in Teilen eines Sanierungsgebiets, die Weiterentwicklung Unterdorstfelds. Des Weiteren soll in naher Zukunft die brachliegende Fläche der ehemaligen Hoesch Spundwand und Profil GmbH laut der Essener Thelen-Gruppe zu einem smarten, nachhaltigen und gemischt genutzten Stadtquartier namens „Smart Rhino“ entwickelt werden. Als Investor dieses städtebaulichen Großprojekts will die Thelen-Gruppe bei der Realisierung vor allem Themen wie Bildung, Wissenschaft, Digitalisierung und Wohnen in den Vordergrund stellen. Neben „Smart Rhino“ soll außerdem die „Internationale Gartenbauausstellung 2027“ als weiteres „Stadtentwicklungs- und Infrastrukturprojekt“ zur Aufwertung des Quartiers beitragen. Insbesondere durch neue und renaturierte Grün- und Wasserflächen des geplanten Zukunftsgartens „Emscher Nordwärts“ hofft die Stadt die Aufenthalts- und Lebensqualität nachhaltig verbessern zu können.

In den nächsten Jahren steht Unterdorstfeld vor großen Herausforderungen und Veränderungen. Somit liegt der anstehende Stadterneuerungsprozess als zentrales Instrument der Stadt Dortmund für die zukünftige Entwicklung von Unterdorstfeld und die Großprojekte im Fokus der Projektarbeit. Auf dieser Grundlage hat das Projekt folgende Forschungsfrage formuliert:

„Welche Perspektiven bieten sich im Rahmen des Stadterneuerungsprozesses für Unterdorstfeld und welche Wirkungen könnten dabei von den Großprojekten Smart Rhino und IGA 2027 ausgehen?“

Um die Forschungsfrage beantworten zu können, soll zunächst im Rahmen der Projektarbeit erforscht werden, welche Stärken und Schwächen in Unterdorstfeld bestehen sowie welche Chancen und Entwicklungsperspektiven daraus abgeleitet werden können. Hierbei werden auch mögliche Auswirkungen und Impulse der Großprojekte untersucht und in Bezug zu den Entwicklungsperspektiven des Quartiers gesetzt.

Im letzten Wintersemester wurde im Rahmen einer Bestandsanalyse eine Dokumentenanalyse und eine Ortsbegehung mit einer Erhebung und Kartierung durchgeführt, um den Handlungsbedarf u.a. in städtebaulicher, infrastruktureller und sozialer Hinsicht zu ermitteln. Begleitend wurde eine Literaturanalyse zu den bisherigen Auswirkungen städtebaulicher Großprojekte und Gartenschauen durchgeführt. Nach der Auswertung der angewendeten Methoden, sollen im Sommersemester Entwicklungsperspektiven herausgearbeitet und Umsetzungsstrategien für Unterdorstfeld aufgezeigt werden, die geeignet sind, um die Lebensqualität vor Ort zu steigern. Hierbei sind die möglichen Potenziale und Risiken, die mit der Entstehung der Großprojekte „Smart Rhino“ und „IGA 2027“ einhergehen, mit einzubeziehen. Schließlich wird das Projekt weiterführende Ideen und Empfehlungen für die Stadt Dortmund ableiten, um den Stadterneuerungsprozess in Unterdorstfeld voranzutreiben.

## Entwicklungsperspektiven für Unterdorstfeld: Stadterneuerung im Windschatten von Smart Rhino und IGA

A11

2022

### Das Projekt

Das innenstadtnah gelegene Unterdorstfeld steht im Fokus der Stadterneuerung der Stadt Dortmund. In dem Raum zeigen sich u.a. städtebauliche, infrastrukturelle und soziale Defizite auf. In unmittelbarer Umgebung werden zwei Großprojekte der Dortmunder Stadtentwicklung entstehen. Zum einen die Internationale Gartenbauausstellung 2027 (IGA 2027), welches als großräumiges Stadtentwicklungs- und Infrastrukturprojekt geplant ist. Zum anderen das Großprojekt „Smart Rhino“ der Essener Thelen-Gruppe. Der smarte „Lebens-, Bildungs-, Wissens- und Technologiepark“ soll auf dem 52 Hektar großen Gelände der ehemaligen Hoesch Spundwand und Profil GmbH entstehen. Beide Projekte werden voraussichtlich Wirkungen auf Unterdorstfeld entfalten und die Entwicklung im Quartier vorentreiben.

Die Stadt Dortmund erwartet Effekte durch die beiden Großprojekte und bereitet daher die Förderkulturen vor, um Unterdorstfeld als Stadterneuerungsgebiet und zum Teil als Sanierungsgebiet auszuweisen. Im ersten Schritt soll ein integriertes Stadterneuerungskonzept seitens der Stadt mit einem Planungsbüro erstellt werden. Hier setzt die Projektarbeit an. Es soll ermittelt werden, inwiefern Handlungsbedarf in Unterdorstfeld besteht und welche Entwicklungsperspektiven, auch im Hinblick auf die entstehenden Großprojekte, abgeleitet werden können. Aus den gewonnenen Erkenntnissen können schließlich Handlungsempfehlungen zur weiteren Gebietsentwicklung aufgestellt werden.

### Smart Rhino



Auf der Industrietrache der ehemaligen Hoesch Spundwand und Profil GmbH soll in Zusammenarbeit mit der Stadt Dortmund das Großprojekt „Smart Rhino“ der Essener Thelen-Gruppe entstehen. Dabei handelt es sich um ein nachhaltiges, smartes und gemischt genutztes Stadtquartier. Themen wie Wohnen, Bildung, Wissenschaft und Digitalisierung sind essenzielle Bestandteile der Planung, welche in einem umfangreichen Technologiepark mit angrenzendem Zukunftscampus der Fachhochschule Dortmund realisiert werden sollen. Durch „Smart Rhino“ könnten sich große Chancen für die weitere Entwicklung von Unterdorstfeld ergeben und es könnte zu einer städtebaulichen Aufwertung im Gebiet kommen. Jedoch ist die Entstehung des Großprojekts auch mit potenziellen Risiken verbunden und es könnte beispielsweise Gentrifizierungsprozesse entstehen, wobei ansässige Bevölkerungsschichten verdrängt werden würden.

### Verortung



### Union

Das Wohngebiet Union verläuft südlich der IGA-Fläche entlang der Rheinischen Straße. Es ist geprägt durch einen gepflegt wirkenden öffentlichen Raum, was unter anderem an vermehrten Müllablagern und der hohen Anzahl von Schmelzeben an einem jeden dritten Gebäude liegt. Darüber hinaus gibt es wenig Freizeitanlagen mit kaum Aufenthaltsqualität und mehrere untergenutzte Flächen. Mehr als ein Drittel der Gebäude sind sanierungsbedürftig und etwa 20% des Bestandes stehen leer. Dabei ist ein enormes Potenzial zur Aufwertung des Quartiers gegeben, da das Gebiet vorwiegend von einer gründerzeitlichen Feindstruktur gekennzeichnet ist. Es handelt sich um ein Gebiet mit verschiedenen Bevölkerungsgruppen und einem hohen Anteil an jungen Berufstätigen, wobei die Arbeitslosenquote über dem Durchschnitt in Dortmund liegt.



### Hallerey

Das Wohngebiet Hallerey liegt westlich der IGA-Fläche und ist durch eine heterogene Bebauung aus Mehrfamilienhäusern mit einigen Grünflächen gekennzeichnet. Das Außenmaße IGA in den letzten Jahren durch die ehemals ansässige rechte Szene, wobei es sich insgesamt um ein diverses Wohngebiet mit verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten handelt. Neben dem Schul- und Wirtshaus-Park, als einer der Naherholungsflächen, ist ebenso der Wilhelmplatz als Ortskern von Hallerey prägend. Er ist ein wichtiger Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs mit einer guten Anbindung durch vor allem die Stadtbushaltestellen. Außerdem befindet sich dort auch das örtliche Nahversorgungszentrum. Aufgrund einer geringen Aufenthaltsqualität und zunehmenden Leerstand wurden hier bereits Aufwertungsmaßnahmen durchgeführt und weitere sind in ganz Hallerey geplant.

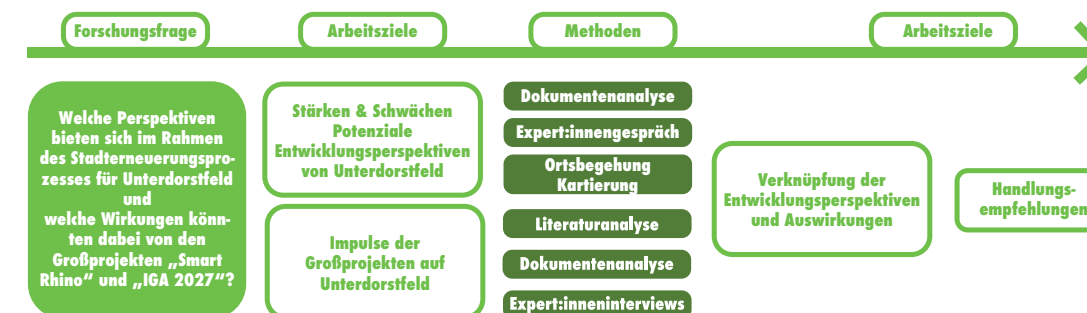



### IGA 2027

Der Zukunftsgarten „Emscher-Nordwärts“ in Dortmund ist einer der drei Hauptstandorte der Internationalen Gartenbauausstellung 2027 (IGA 2027), wovon ein Teil in Unterdorstfeld entlang der Emscher verläuft. Zu den Zielen der IGA gehören beispielsweise die Schaffung und Vernetzung von innovativen Grün- und Freizeitanlagen, die Errichtung von Freizeit- und Tourismusinfrastruktur und die Entwicklung eines städtischen Leitbildes und Images. Diese angestrebten Entwicklungen können, aufgrund der räumlichen Nähe zu den Ausstellungsstandorten der „IGA 2027“, auch auf Unterdorstfeld wirken. Insbesondere richtet hier die Anbindung des landschaftsbezogenen Freiraums durch klimafreundliche Mobilitätskonzepte an die Siedlungsbereiche und die Verbesserung der dort liegenden Erholungs- und Freizeitfunktionen in den Fokus, wobei auch das zukünftige Stadtquartier „Smart Rhino“ als ein wichtiger Teil des Ausstellungsgebietes integriert werden



### Forschungsdesign



### Zielsetzung

Obwohl Unterdorstfeld in vielerlei Hinsicht Defizite aufweist, sind auch offensichtliche Stärken und Potenziale in dem Untersuchungsgebiet festzustellen. Das Ziel der Projektarbeit besteht darin Entwicklungsperspektiven und Umsetzungsstrategien für Unterdorstfeld herauszuarbeiten, mit denen die Lebensqualität vor Ort gesteigert werden kann. Im Mittelpunkt stehen hierbei, neben dem anstehenden Stadterneuerungsprozess in Unterdorstfeld, auch die geplanten Großprojekte „Smart Rhino“ und „IGA 2027“. Da zu erwarten ist, dass mit diesen zukünftigen Vorhaben sowohl enorme Potenziale, als auch diverse Risiken einhergehen, möchte das Projekt Entwicklungsperspektiven hinsichtlich der aktuellen Situation und der zukünftig entstehenden Projekte in Unterdorstfeld beleuchten und schlussendlich weitergehende Ideen und Empfehlungen für den Stadtentwicklungsprozess in Unterdorstfeld liefern.

# Abstract A12

## Dorfentwicklung 2.0 – Die Zukunftswerkstatt Ottfingen

Das A-Projekt 12 “Dorfentwicklung 2.0 - Die Zukunftswerkstatt Ottfingen”, beschäftigt sich mit den Defiziten der kommunalen Daseinsvorsorge im ländlichen Raum. Abwanderung, Überalterung und wegbrechende Versorgung sind strukturelle Probleme vieler Dörfer in Deutschland. So entstehen ungleiche Lebensverhältnisse, die nicht nur den Leitvorstellungen der Raumordnung widersprechen, sondern auch Probleme in der täglichen Versorgung der betroffenen Bewohner\*innen mit sich bringen.

Das nordrhein-westfälische Dorf Ottfingen im Kreis Olpe dient dem Projekt als Fallbeispiel. In diesem Dorf wurden die Bewohner\*innen mit den typischen Problemen des ländlichen Raumes konfrontiert. So steuerte Ottfingen durch die Schließung der Grundschule, der Bank, sowie der Kneipe und des Lebensmittelgeschäftes auf eine Verödung des Dorfes zu, da den Einwohner\*innen wichtige soziale Treffpunkte wegfielen.

Engagierte Bewohner\*innen gründeten deshalb zur Stärkung der Dorfgemeinschaft und Aufrechterhaltung der Dorfstrukturen die Zukunftswerkstatt Ottfingen e.V.. Mit Hilfe des Vereins wurde u. a. auch ein genossenschaftlich organisierter Dorfladen aufgebaut. Darüber hinaus setzt sich der Verein für weitere Projekte zur Zukunftssicherung des Ortes, wie z.B. die Öffnung einer Kindertagesstätte und den Breitbandausbau, ein.

Das Ziel des Projekts besteht darin, Handlungsempfehlungen für die Qualitätssicherung der kommunalen Daseinsvorsorge im ländlichen Raum zu formulieren. Eine thematische Orientierung bietet dabei die Forschungsfrage, inwiefern mit Hilfe von ehrenamtlichen und darüber hinaus öffentlichen Maßnahmen die kommunale Daseinsvorsorge gestärkt werden kann, sodass ein Beitrag zur Zukunftssicherung der Dörfer geleistet wird.

Anhand einer Sekundäranalyse wurden zunächst die Defizite in den Teilbereichen der kommunalen Daseinsvorsorge im ländlichen Raum ermittelt. Im Rahmen einer Exkursion nach Ottfingen und eines Rechercheinterviews wurden der Projektgruppe die dort umgesetzten Lösungsansätze zur Verbesserung der kommunalen Daseinsvorsorge erläutert. Dabei lag der Fokus hauptsächlich auf dem genossenschaftlich gegründeten Dorfladen. Über eine Umfrage in Ottfingen wurde ermittelt, wie die initiierten Projekte von den Bürger\*innen angenommen werden und wie zufrieden diese mit der kommunalen Daseinsvorsorge im Dorf sind. Ein Experteninterview mit einem Gründer der Genossenschaft hat Aufschluss darüber gegeben, welche Grundvoraussetzungen für den Erfolg von ehrenamtlich organisierten Projekten bestehen müssen. Im weiteren Verlauf ist ein zweites Expert\*inneninterview und eine Sekundäranalyse geplant, um weitere bürgerschaftliche und öffentliche Maßnahmen im ländlichen Raum zu untersuchen. Zum Abschluss des Projektes sollen aus dem gewonnen Wissen Handlungsempfehlungen für die Zukunftssicherung der Dörfer abgeleitet werden.

A12

## Dorfentwicklung 2.0 - Die Zukunftswerkstatt Ottfingen

Entwicklung von Handlungsempfehlungen für die Zukunftssicherung von Dörfern



### Problemstellung

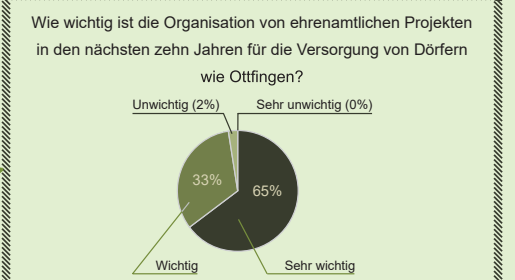
Die Schließung der Nahversorgungseinrichtungen in Dörfern ist ein weit verbreitetes Problem.<sup>1</sup> Häufig fällt dadurch die Nahversorgung in Wohnortnähe ersatzlos weg.<sup>2</sup> Daher müssen die Bewohner\*innen für den Wocheneinkauf längere Strecken zurücklegen. Gleiches gilt für den Schulweg und den Weg zum Arbeitsplatz. Aus diesem Trend heraus gibt es für viele junge Menschen wenige Anreize in den Dörfern zu bleiben, in denen sie aufgewachsen sind. Hinzu kommt, dass immer weniger neue Menschen in den ländlichen Raum ziehen.<sup>3</sup>

Inwiefern kann mit Hilfe von ehrenamtlichen und darüber hinaus öffentlichen Maßnahmen die kommunale Daseinsvorsorge gestärkt und somit ein Beitrag zur Zukunftssicherung der Dörfer geleistet werden? Als Fallbeispiel wird insbesondere das Dorf Ottfingen betrachtet.

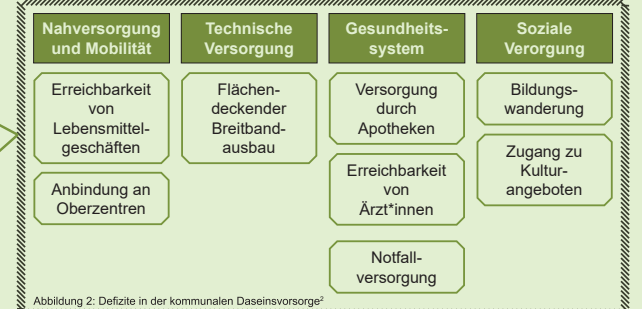
Forschungsfrage

### Ehrenamtliche & öffentliche Maßnahmen

Zur Erstellung der Handlungsempfehlungen für die Zukunftssicherung von Dörfern bezieht sich die Projektgruppe auf ehrenamtliche und öffentliche Maßnahmen. Die kommunale Daseinsvorsorge fällt zwar unter das Selbstverwaltungsrecht der Kommunen, aber Gemeinden legen diese Pflichtaufgabe oft unterschiedlich aus.<sup>4</sup> Das Ehrenamt bietet als Ergänzung zu den öffentlichen Maßnahmen den Vorteil, dass es auf Eigeninitiative der jeweiligen Dorfbewohner\*innen beruht und individuell auf die Bedürfnisse der Bevölkerung eingehen kann.<sup>5</sup> Auch die vorläufigen Ergebnisse einer Befragung in Ottfingen ergeben, dass die Einwohner\*innen der Meinung sind, dass für die Zukunftssicherung der Dörfer ehrenamtliches Engagement notwendig ist.



### 1 Welche Defizite bestehen in den Teilbereichen der kommunalen Daseinsvorsorge im ländlichen Raum?



### 2 Welche Lösungsansätze zur Verbesserung der kommunalen Daseinsvorsorge werden in dem Fallbeispiel Ottfingen ergriffen?



### Fallbeispiel Ottfingen

Im nordrhein-westfälischen Dorf Ottfingen wurden die Bewohner\*innen mit den typischen Problemen des ländlichen Raumes konfrontiert. Ottfingen fielen durch die Schließung der Grundschule, der Bank sowie der Kneipe und des Lebensmittelgeschäftes nicht nur die Nahversorgungsmöglichkeiten, sondern auch wichtige soziale Treffpunkte weg. Engagierte Bewohner\*innen gründeten deshalb zur Stärkung der Dorfgemeinschaft und Dorfstrukturen die Zukunftswerkstatt Ottfingen e.V.. Mit Hilfe des Vereins wurde u. a. ein genossenschaftlich organisierter Dorfladen aufgebaut.

### 4 Welche Handlungsempfehlungen für die Zukunftssicherung der Dörfer lassen sich daraus ableiten?

### 3 Welche weiteren Maßnahmen werden über bürgerschaftliches Engagement oder öffentliche Institutionen organisiert und welche Grundvoraussetzungen müssen dafür bestehen?



Das Ziel des A-Projektes *Dorfentwicklung 2.0 - Die Zukunftswerkstatt Ottfingen* ist die Formulierung von Handlungsempfehlungen für die Qualitätssteigerung der kommunalen Daseinsvorsorge im ländlichen Raum. Dabei werden sowohl ehrenamtliche als auch öffentliche Maßnahmen betrachtet. Der Fokus liegt auf der Zukunftssicherung der Dörfer.

Projektziel

IMPRESSUM

Technische Universität Dortmund  
Fakultät Raumplanung SoSe 2022  
A-Projekt 12  
Dorfentwicklung 2.0 - Die Zukunftswerkstatt Ottfingen

Projektbetreuung: Dr. Tanja Fleischhauer  
Projektberatung: M.Sc. Antonia Pfeiffer  
Projektleitung: Ilka Leising  
Teilnehmer\*innen: Lona Benker, Eileen Brix, Melanie Hanfand, Jana Holländer, Johanna Junglas, Julius Kagelmacher, Saskia Köhle, Sophie Lamche, Frieda de Wildt, Jona Meixner, Hannah Schmidt

Quellen:  
Zöfel, Carole (2018): Förderung der Nahversorgung in ländlichen Räumen. In: Standard Zeitschrift für Regionalgeographie, 42 (2), S. 198-202. DOI: 10.1007/s12048-018-00028-4  
Zöfel, Barbara, Dax, Janni, Reitz, Henning, Inge, Prieß, Petra, Baum, Hendrik, Scholz, Franko (2015): Zukunft der Nahversorgung in ländlichen Räumen. Bestandsbericht und Maßnahmen.  
gepubliziert. In: Uwe Fathgen und Harald Körschard (Hg.): Generationen und ländlicher Raum. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 141-163.  
Reuter, Clemens (2018): Das neue Dorf. Gestalten, um zu überleben - vier Handlungsebenen zum Erhalt ländlicher Gemeinden. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.  
Siegler, Frank (2008): Kommunale Daseinsvorsorge. Strukturen kommunaler Daseinsvorsorge im Rechtsvergleich. Wien, Springer (Frankfurt am Main und Berlin, 191). Online verfügbar unter <https://doi.org/10.1007/978-3-211-38230-7>. Berlin et al. 2018: 10.  
Abbildung 1:  
Eigene Erhebung, Frage 26, n = 88, Stand: 23.02.2022  
Abbildung 2:  
Lutz/Pfeil, Leif/Alf, Grundschule und Dorfladen sind Themen in Ottfingen - Hauptversammlung des Vereins Zukunftswerkstatt Ottfingen e.V. (2022). Online verfügbar unter <https://www.kreispa.de/medienbilder/verhaeltnisse-werden-labils-grundschule-und-dorfladen-sind-themen-in-ottfingen-34839>, zuletzt geprüft am 24.02.2022.  
Eigene Aufnahme

# Abstract A13

## Künftige Entwicklungsperspektiven im Stadtteil Hamm-Herringen

Das A-Projekt 13 hat es sich zur Aufgabe gemacht, künftige Entwicklungsperspektiven für Hamm-Herringen zu erarbeiten. Herringen ist ein Stadtteil der Stadt Hamm in Westfalen und war jahrzehntelang Standort mehrerer Zechen, die den Ort in seiner heutigen Form gezeichnet haben. Durch den ab den 1960er-Jahren vollzogenen Strukturwandel in der gesamten Montanindustrie hat der Stadtteil sein wirtschaftliches - und soziales - Rückgrat verloren. Hierdurch ist dem einst durch den Bergbau dominierten Stadtteil ein umfassender Wandel der sozioökonomischen Struktur widerfahren, der bis heute den Stadtteil vor allem im Negativen prägt. Viele Bewohner sind vom Strukturwandel persönlich betroffen und der gesamte Stadtteil droht zu verwahrlosen. So ist der Zustand der Bausubstanz im Plangebiet mangelhaft und Herringen weist viele Defizite in der Einzelhandels-, Versorgungs- und Infrastruktur auf. Herringen ist überwiegend durch den motorisierten Individualverkehr geprägt, durch die Hauptverkehrsstraße Dortmunder Straße wird der Ortsteil räumlich in zwei Hälften separiert und verliert massiv an Aufenthaltsqualität. Darüber hinaus ist die Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr unzureichend. Das Potential des Marktplatzes wird nicht ausgeschöpft - er wird als Parkplatz genutzt. Des Weiteren ist im Ort ein Trend der Filialisierung zu beobachten. Herringen repräsentiert eine Vielzahl an Städten und Stadtteilen im gesamten Ruhrgebiet mit den gleichen Herausforderungen; an dem konkreten Beispiel Herringens können so viele spezifische Prozesse und Entwicklungen in den Städten der Region nachvollzogen werden.

Es ist das Ziel Herringen, hier im Speziellen bezüglich der Struktur und des Angebots Einzelhandels und der Verkehrssituation zu verbessern. So kann den Bewohnern eine höhere Lebensqualität gegeben werden und der Ortsteil wird in Hinsicht der Nachhaltigkeit und seiner zukünftigen Herausforderungen gut aufgestellt. Daher hat das Projekt folgende Forschungsfrage formuliert:

Wie lässt sich Herringen durch die Abkehr vom motorisierten Individualverkehr sowie einer Aufwertung im Bereich der ortsnahen Versorgung und des Einzelhandels zu einem attraktiven Stadtteil gestalten?

Bis zur Abgabe des Zwischenberichts erfolgte durch das Projekt eine umfassende analytische Arbeit, um die räumlichen Gegebenheiten und konkrete Handlungsfelder in Herringen auszumachen. Dazu gehörten mehrere Ortsbegehungen im Stadtteil. Zur Erarbeitung des Zwischenberichts haben die Projektmitglieder unterschiedliche Informationen zusammengetragen und ausgewertet. Zu Beginn des Sommersemesters wird sich das Projekt intensiver mit Herringens Bevölkerung auseinandersetzen, indem zum Beispiel Befragungen der Bewohner durchgeführt werden, um zielgerichtet von der Bevölkerung empfundene Potentiale und Defizite in Herringen zu ermitteln. Auf Basis des Zwischenberichts, der Interviews und einer hierauf folgenden SWOT-Analyse, wird das Projekt perspektivisch im Anschluss in die konzeptionelle Phase übergehen und die Entwicklung interdisziplinärer planerischer Maßnahmen forcieren, um die Situation in Herringen speziell in Hinblick auf die Forschungsfrage zu verbessern.

## A13 - Zukünftige Entwicklungsperspektiven für Hamm-Herringen

Wie lässt sich Herringen durch die Abkehr vom motorisierten Individualverkehr, sowie einer Aufwertung im Bereich der ortsnahen Versorgung und des Einzelhandels, zu einem attraktiven Stadtteil gestalten?

### 1 Probleme in Herringen

Zechen  
Sanierungsbedarf  
Fußläufigkeit  
Verkehr  
Anbindung  
Attraktivität  
Arbeitsstätten  
Johannes-Rau-Straße  
Fritz-Husemann-Straße  
Verkehrslösung  
ÖPNV  
Versorgung  
Fahrradwege  
MIV  
Einzelhandel  
Spaltung  
Marktplatz  
Mobilität  
Parkplätze  
Dortmunder Straße  
Abwertung  
Lärmbelastung  
Leerstände  
Ruhgebiet

Spaltung durch Dortmunder Straße



### 2 Angewandte Methodik

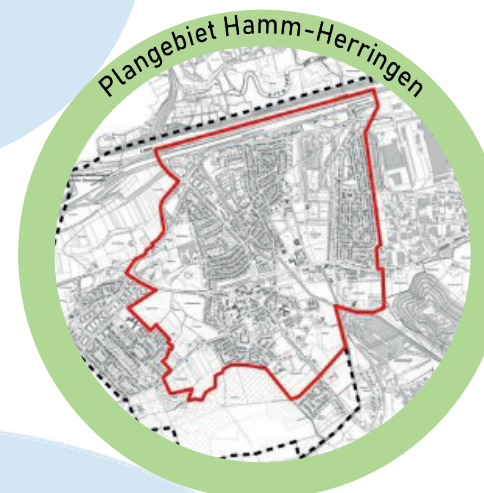
Bislang hat das Projekt folgende Methoden angewendet:

- Ortsbegehung
- Referate
- Literaturrecherche
- Experteninterview

Diese weiteren Methoden plant das Projekt anzuwenden:

- SWOT-Analyse
- Experteninterview
- Bewohnerbefragung

Plangebiet Hamm-Herringen



### 3 Zielsetzung des Projekts

Durch eine Stärkung der ökonomischen Lage sollen Leerstände minimiert werden und neue Arbeitsplätze entstehen. Zudem soll der Marktplatz wieder eine zentrale Rolle übernehmen und für Lebendigkeit sorgen. Auch soll eine Lösung für die Dortmunder Straße gefunden werden, hier spielt die Anbindung an das Zentrum Hamms mit ÖPNV und Fahrrad eine wichtige Rolle. Insgesamt soll die Attraktivität des Stadtzentrums erhöht, und ein Gemeinschafts- und Kulturaustausch gefördert werden.



# Abstract A14

## „Wochenmarkt mit Zukunft“

Das AnfängerInnenprojekt (A14) „Wochenmarkt mit Zukunft“ befasst sich im Studienjahr 2021/22 mit der Attraktivitätssteigerung des Wittener Wochenmarktes für junge Erwachsene. Bei der Forschungsarbeit liegt der Fokus auf Personen zwischen 18 und 29 Jahren, da diese auf den meisten Wochenmärkten selten oder gar nicht vertreten sind. Dies konnten die ForscherInnen bei zahlreichen Wochenmarktbesuchen in NRW beobachten. Auch auf dem Wittener Wochenmarkt ist die genannte Problematik zu erkennen. Aufgrund von positiven Grundvoraussetzungen für einen attraktiven Wochenmarkt, wie zum Beispiel gute Verkehrsverbindungen, ein optisch ansprechender Standort und die demographische Eignung, fiel die Wahl des Forschungsstandorts auf den Wittener Wochenmarkt am Rathausplatz. Um die jungen Erwachsenen als potenzielle KundInnen zu gewinnen, richtet sich die Forschung nach folgender Hauptforschungsfrage:

„Wie kann die Attraktivität des Wochenmarkts in der Wittener Innenstadt für junge Erwachsene gesteigert werden und damit zur Innenstadtbelebung beitragen?“

Zur Beantwortung der Forschungsfrage wird zunächst in einer ersten Teilfrage die aktuelle Situation auf dem Wittener Wochenmarkt beobachtet und analysiert, damit ein Stimmungsbild der Gesellschaft bezüglich des Einkaufsverhaltens auf dem Markt dargestellt werden kann. Diese erste Teilfrage wird mit Hilfe von HändlerInneninterviews, BesucherInneninterviews, Ortsbegehungen und einem ExpertInnenengespräch beantwortet. Während der Ortsbegehungen auf dem Wochenmarkt konnten maximal 11 von 17 im Internet gelisteten Ständen festgestellt werden, die die Fläche des Rathauses nicht komplett ausnutzen. Des Weiteren gibt es nur eine geringe Auswahl verschiedener Produkte. Dies trägt dazu bei, dass der Markt eine geringe Attraktivität aufweist. Einfluss darauf haben ebenfalls wenig einladend gestaltete Stände sowie ein Fehlen von Begrünung und Sitzmöglichkeiten auf dem Rathausplatz generell.

Die vorläufigen Ergebnisse der BesucherInneninterviews spiegeln eine hohe Besucherfrequenz von Personen über 50 Jahren wider, welche den Wochenmarkt aufgrund der Regionalität, Frische und Qualität der Produkte sowie des geringen Anteils an Plastikverpackungen aufsuchen. Im ExpertInnenengespräch wurde deutlich, dass die Stadtmarketing Witten GmbH bereits Umstrukturierungen des Marktes plant.

Um zu überprüfen, ob die aktuelle Situation auf dem Wittener Wochenmarkt mit den idealen Anforderungen von jungen Erwachsenen übereinstimmt, werden innerhalb von drei weiteren Teilfragen gewünschte Standortanforderungen, Öffnungszeiten und Angebote mit Hilfe einer Online-Befragung erhoben. Zusätzlich werden externe Statistiken zu den oben genannten Attributen ausgewertet und Literaturrecherche bezüglich Gesetzgebungen betrieben.

Im Anschluss werden aus den erhobenen Daten der genannten Erhebungsmethoden Handlungsempfehlungen für unterschiedliche Akteure aufgestellt, die dazu verhelfen sollen, den Markt als Einkaufsort für junge Erwachsene zu etablieren und die Innenstadt um den Rathausplatz zu beleben.

## A14 Wochenmarkt mit Zukunft

Die Hauptforschungsfrage des Projekts A14 lautet:

„Wie kann die Attraktivität des Wochenmarkts in der Wittener Innenstadt für junge Erwachsene gesteigert werden und damit zur Innenstadtbelebung beitragen?“

Bei den jungen Erwachsenen handelt es sich um die zukünftigen KundInnen des Wochenmarkts. Nur wenn der Wochenmarkt diese als StammkundInnen gewinnt, kann er auch in Zukunft bestehen bleiben. Zurzeit wird er hauptsächlich von der älteren Generation besucht. Negativ aufgefallen sind auf dem Wittener Wochenmarkt unter anderem **fehlende junge Kundschaft** und eine **geringe Aufenthaltsqualität**.

Der Markt liegt jedoch **zentral in der Stadt** auf einem **großflächigen Platz** und verfügt über eine **gute Verkehrsanbindung**. Darüber hinaus gibt es viele engagierte junge Menschen in Witten und ein offenes BetreiberInnenteam. Die Projektgruppe hat deshalb den Eindruck, dass dieser Wochenmarkt gute Voraussetzungen besitzt, das Potential jedoch erst noch ausgeschöpft werden muss.



### Methodik



Zum jetzigen **Stand der Forschung** lässt sich festhalten, dass Beobachtungen der aktuellen Situation durchgeführt und ausgewertet worden

**Geringe Auswahl**

**Marktfläche nicht vollständig genutzt**

**Stände nicht einladend**

Zusätzlich lässt sich hervorheben, dass der Rathausplatz sowohl positive Aspekte, wie das Rathaus, die Johanniskirche und eine Statue, als auch negative Aspekte, wie fehlende Begrünung und Sitzmöglichkeiten aufweist.

Des Weiteren wurden BesucherInnen-Interviews auf dem Wochenmarkt durchgeführt. Die vorläufigen Ergebnisse dieser spiegeln wider, dass Wochenmärkte überwiegend von über 50- Jährigen und aufgrund folgender Aspekte besucht werden:

**Regionalität**

**Frische Qualität**

**wenig Plastikverpackungen**

**Frische Luft**

**Soziale Kontakte (mit HändlerInnen)**

**Atmosphäre**

Die KundInnen gaben an, dass jedoch Folgendes auf dem Wittener Wochenmarkt verbessert werden sollte:

**Produktauswahl Erreichbarkeit Soziale Kontakte Aufmachung der Stände**

Um die gewonnenen Einblicke noch zu vertiefen, werden im weiteren Verlauf nicht nur MarktbesucherInnen, sondern auch eine breite Masse der jungen Erwachsenen befragt. Dies soll in Form einer Online-Umfrage stattfinden.



Teilnehmer:

Blumenstein, Felia  
 Cremer, Franziska  
 Drescher, Elena Marie  
 Gehrman, Jule Marie  
 Hantke, Marie

Killmann, Pauline  
 Schmitt, Laura  
 Strauch, Fiana  
 Stuhm, Tabea  
 Wecker, Alina

Impressum:

Projekt A14  
 Projektmarkt SoSe 2022  
 Fakultät Raumplanung  
 Betreuerin: Dr. Anne Weber  
 Tutor: Janis Hanefeld

Google Maps (2022): Karte von Witten. verfügbar unter: <https://www.google.de/maps/place/Witten/@51.42718,7.264418,12z/data=!3m1!1e3!1s0x47b92189f00700b3:0x4272813154881018m2!3d51.443892614d7353197> [abgerufen am 06.04.2022]  
 Google Maps (2022): Karte von NRW. verfügbar unter: <https://www.google.de/maps/place/Nordrhein-Westfalen/@51.4217391,6.5429891,8z/data=!3m1!1e3!1s0x47b9167c8e4248a1:0x214c327e4fd78f5f18m2!3d51.433236714d76615938> [abgerufen am 06.04.2022]

# Abstract A15

## Reallabore auf Quartiersebene zur Stärkung der urbanen Klimaresilienz

(am Beispiel der Dortmunder Nordstadt)

Klimabedingte Katastrophen wirken sich zunehmend stärker auf den Urbanen Raum aus, da dieser von enger Bebauung und teilweise großen versiegelten Flächen geprägt ist. Dadurch kommt es zu Hitze- und Wasserstaus. Das Projekt A15 befasst sich im Zuge dessen mit der Erarbeitung von Maßnahmen der Klimaresilienz in den Reallaboren des Projekts iResilience.

Mithilfe des Projekts iResilience wird in der Dortmunder Nordstadt, welche unser Untersuchungsgegenstand ist, sensibilisiert, indem Themen der Hitze- und Starkregenvorsorge sowie Städtisches Grün anhand von Reallaboren bearbeitet werden. iResilience nutzt dafür die wissenschaftliche Methode des Reallabors um verschiedenste Akteur:innen zusammenzuführen und neue Erkenntnisse zu gewinnen. Zusätzlich werden unterschiedliche Zielgruppen wie Anwohner:innen für das Thema mobilisiert und sensibilisiert.

Das Ziel des A-Projekts ist die Evaluierung der Übertragbarkeit der Forschungsergebnisse von iResilience auf andere Quartiere anhand des Reallaborbeispiels der Dortmunder Nordstadt. iResilience erstellt eine Roadmap, in welcher die aus den Reallaboren hervorgehenden Forschungsergebnisse gebündelt werden. Außerdem fließen die Ergebnisse des A-Projekts in die Roadmap mit ein. In der Roadmap werden alle vergangenen und zukünftigen Vorgehensweisen und Innovationen von iResilience festgehalten, wodurch die Sensibilisierung und Mobilisierung der Bürger:innen erreicht werden soll.

Im Rahmen des Projekts wollen wir mit folgenden Forschungsfragen das Ziel des A-Projekts erreichen:

Wie sind die vorangegangenen Maßnahmen des Projekts iResilience in der Dortmunder Nordstadt in Bezug auf Klimaresilienz zu beurteilen? Inwiefern sind die Ergebnisse des Projekts iResilience auf andere Quartiere übertragbar?

Mithilfe der qualitativen Methoden Literaturrecherche, Ortsbegehung und Expert:innen- und Anwohner:inneninterviews werden wir die Forschungsfragen beantworten. Durch die Literaturrecherche erhalten wir Basiswissen über die Thematik. Die Methode Ortsbegehung ist relevant, um einen Eindruck über das Stadtquartier und weitere interessante Fakten zu gewinnen. Um an exklusive Informationen zu gelangen, führen wir Interviews durch. Unsere Expert:inneninterviews führen wir mit einer städtischen Mitarbeiterin im Projekt iResilience, einem Mitarbeiter der Stadtentwässerungsbehörde, dem Leiter des Quartiersmanagements, einer Angestellten aus dem Umweltamt und der Bezirksbürgermeisterin der Dortmunder Nordstadt durch. Des Weiteren interviewen wir Anwohner:innen der Dortmunder Nordstadt.

Im nächsten Schritt werden wir die Interviews mithilfe der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring und die Ortsbegehung auswerten. Abschließend nutzen wir die Ergebnisse dieser Auswertung, um die Übertragbarkeit von iResilience auf andere Quartiere zu ermitteln. Im weiteren Vorgehen erhoffen wir uns zur Roadmap beitragen zu können und das Projekt iResilience voranzubringen.

# A15 Reallabore auf Quartiersebene zur Stärkung der urbanen Klimaresilienz am Beispiel der Dortmunder Nordstadt

## Anlass und Problemstellung

Aufgrund des voranschreitenden Klimawandels wird der Bezug von klimatischen Veränderungen bei der Stadtentwicklung zunehmend wichtiger (Umweltbundesamt 2019). Städte sind aufgrund der hohen Dichte der Bevölkerung, Infrastrukturen und Gebäuden sehr verwundbar. Zudem kommt es durch den Klimawandel verstärkt zu Starkregeneignissen und Hitzewellen. Die versiegelten Flächen im urbanen Raum hindern das Regenwasser beim Abfließen, wodurch Überschwemmungen auftreten können (Climate Service Center Germany 2015). Da Klimaschutz allein nur Maßnahmen zum Schutz vor weiteren klimatischen Auswirkungen thematisiert, beschäftigen sich Klimaanpassung und Klimaresilienz mit der aktuellen Ausgangslage und Möglichkeiten sich an diese anzupassen. Sie gehen damit über den herkömmlichen Klimaschutz hinaus. (Stadt Esslingen am Neckar o.J.)

## Reallabore

Reallabore stellen eine Forschungsmethode dar, in der transdisziplinär zwischen Wissenschaft und Praxis an Transformationswissen geforscht und an der Umsetzung gearbeitet wird. In Reallaboren treffen verschiedene Wissensträger mit verschiedenen Wissenstypen aufeinander, sodass gemeinsam vor dem

Hintergrund der Transdisziplinarität wissenschaftlich fundiertes Wissen und durch Erfahrungen gewonnenes Wissen zu sozial robustem Handlungswissen vereint wird (Borner und Kraft 2018: 5). Vereint wird das Wissen von Expert:innen sowie das lokale Erfahrungswissen von Bürger:innen, sodass Reallabore die Schnittstelle zwischen Wissenschaft, Gesellschaft und Politik (vgl. ebd.: 1).

## iResilience

Das Projekt iResilience ist ein gefördertes Forschungsprojekt, das sich mit dem Thema der Klimaanpassung im Urbanen Raum befasst. Im Projekt iResilience wird seit November 2018 in drei Reallaboren zusammen gearbeitet. Ein Reallabor befindet sich in der Dortmunder Nordstadt. Enden wird das Projekt mit der Fertigstellung eines Drehbuchs sowie einer Roadmap für jedes Quartier. In dem Drehbuch werden Erfahrungen, die in den Reallaboren gesammelt wurden, aufgeführt und an die Wissenschaft sowie an die kommunalen Verwaltungsmitarbeiter:innen adressiert (Deutsches Institut für Urbanistik 2019). Die Roadmap hingegen wird den Bürger:innen zur Verfügung gestellt. Sie gilt als „Fahrplan“ für die Entwicklung eines klimarobusten Quartiers und enthält die gebündelten Forschungsergebnisse, die aus den Reallaboren hervorgehen (iResilience o.J. a).

Im Rahmen unseres Projektes ist es unser Anliegen, iResilience bei der Erstellung der Roadmap zu unterstützen. Dies mithilfe der Beantwortung der Forschungsfragen gewährleistet werden.



## Dortmund Nordstadt

- 1.442 Hektar
- Drei Abschnitte: Hafenviertel (1), Nordmarkt (2), Borsigplatz (3)
- 59.479 Bewohner:innen
- ca. 300 Hektar Wohnfläche

## Projektschwerpunkte

### Urbanes Grün



Abbildung 2: city Plattform.com o.J. a)

Urbanes Grün umfasst nach dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), „alle Formen grüner Freiräume und begrünter Gebäude“ (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 2015: 7). Es bringt positiven Nutzen in Bereichen der sozialen Zusammenkunft, der psychischen und physischen Gesundheit, als Temperaturregulator sowie Hilfe bei der Regenwasserversickerung (Bundesministerium für Umwelt und Naturschutz und Reaktorsicherheit o.J.).

### Hitzevorsorge

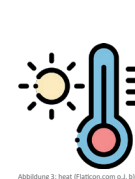


Abbildung 4: heat Plattform.com o.J. b)

Durch den Klimawandel und der daraus resultierenden Erderwärmung können Hitzeballungen im urbanen Raum entstehen. Aufgrund einer hohen Bebauungsdichte gibt es weniger Grünflächen, somit weniger Schatten und die Hitze staut sich zunehmend an (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2015: 32). Der Begriff Hitzevorsorge beschreibt demnach das Entgegenwirken von Hitze durch Maßnahmen wie das Begrünen, Kühlen und Verschatten (ebd.: 36). Ebenfalls kann versucht werden mit Sensibilisierung und Aufklärung der Bürger der Hitze entgegenzuwirken (iResilience o.J. b).

### Starkregenvorsorge



Abbildung 4: heat Plattform.com o.J. c)

Der Begriff Starkregen wird verwendet, wenn innerhalb kurzer Zeit eine außergewöhnlich starke Menge an Niederschlag auftritt (Umweltbundesamt 2019: 37). Um Schäden durch die Wassermassen zu verhindern, können technische Lösungen wie Zisternen oder Rückstauklappen genutzt werden (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz o.J.). Urbanes Grün bietet hingegen eine natürliche Lösung zur Aufnahme und Speicherung des Wassers, da bei entsiegelten Flächen das Wasser deutlich besser abfließen kann (Umweltbundesamt 2019: 37).

## Die Forschungsfragen

Wie sind die vorangegangenen Maßnahmen des Projekts iResilience in der Dortmunder Nordstadt in Bezug auf Klimaresilienz zu beurteilen? Inwiefern sind die Ergebnisse des Projekts iResilience auf andere Quartiere übertragbar?

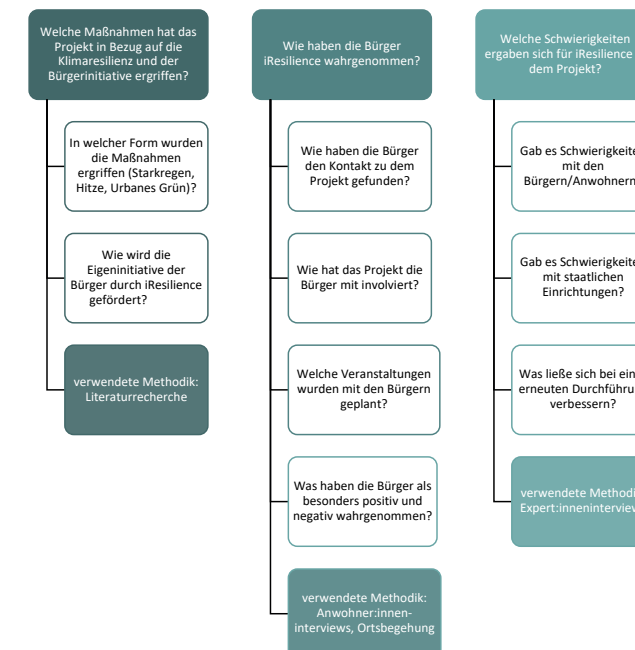


Abbildung 3: Forschungsfragen eigene Darstellung

## Das Forschungsdesign

### Literaturrecherche



Abbildung 5: heat Plattform.com o.J. d)

Die Literaturrecherche stellt die Grundlage der vorliegenden Projektarbeit dar. Sie dient dazu Quellen zu sammeln und anschließend auszuwerten um zielführend unsere Forschungsfragen beantworten zu können (Kleibel und Mayer 2011). Die Methode wurde bereits für das wissenschaftliche Arbeiten im Exposé und im Zwischenbericht verwendet und wird uns auch für den Endbericht von Nutzen sein.

### Qualitative Interviews

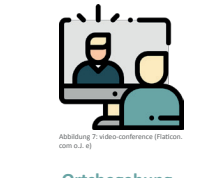


Abbildung 7: video conference Plattform.com o.J. e)

Damit wir unsere Forschungsfragen beantworten können, haben wir uns unter anderem für die Forschungsmethode der Interviews entschieden. Hierzu wurden vorab individuelle Leitfäden erstellt und anschließend die Interviewpartner:innen kontaktiert. Insgesamt werden 5 Expert:innen- und 4 Anwohner:inneninterviews geführt, unter anderem mit der Bezirksbürgermeisterin der Dortmunder Nordstadt, mit der städtischen Mitarbeiterin des Projektes iResilience und dem Mitarbeiter der Stadtentwässerungsbehörde.

### Ortsbegehung



Abbildung 8: heat Plattform.com o.J. f)

Im Rahmen des Projektes wurden insgesamt zwei Ortsbegehungen durchgeführt. Während die erste Ortsbegehung im November darauf abzielte, erste Eindrücke des Quartiers zu gewinnen, diente die zweite Ortsbegehung im Februar der visuellen Beobachtung. Hierzu wurden vorab zwei Routen durch das Hafenquartier gewählt und anschließend Beobachtungsbögen erstellt. Diese sollten uns helfen, die wichtigsten Eigenschaften der Nordstadt festzuhalten, damit wir unser Verständnis für die Stadt und die dort lebenden Personen erweitern können.

## Weiteres Vorgehen

Die bereits geführten Anwohner:innen- und Expert:inneninterviews werden bis zum Endbericht transkribiert und anschließend mit der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring analysiert. Die gewonnenen Informationen werden zur Beantwortung unserer Forschungsfragen verwendet. Des Weiteren werden die ausgefüllten Beobachtungsbögen der Ortsbegehung ausgewertet. Beides ermöglicht uns letztlich das Unterstützen der Erstellung der Roadmap von iResilience.

# F-Projekte

03



# Abstract F01

## Not in my Baulücke!

### Strategien kommunaler Bodenpolitik

Der Druck auf den Wohnungsmarkt in Großstädten steigt stetig. Auch in angrenzenden Klein- und Mittelstädten ist dieser Druck bereits angekommen. In Anbetracht der politischen Zielsetzung des Flächensparens erscheint Nachverdichtung als eine effektive Antwort zur Wohnraumbereitstellung. Dabei gilt es für Kommunen, vorhandene Brachflächen und Baulücken zu aktivieren. Die Bauleitplanung schafft für diese Flächen ein Angebot für die Grundstücksbebauung. Von diesem angebotenen Baurecht machen Eigentümer\*innen zum Teil keinen Gebrauch. In der Konsequenz werden die Grundstücke ebendieser Eigentümer\*innen nicht bebaut oder nicht optimal genutzt. Somit wird das bestehende Baulandpotenzial zur Schaffung von Wohnraum nicht ausgenutzt. Dieser Umstand zeigt, dass eine Aktivierung von Nachverdichtungspotenzialen besonders abhängig von den jeweiligen Grundeigentümer\*innen ist. Für eine effektive Umsetzung kommunaler Strategien zur Nachverdichtung ist ein Fokus auf diese Akteur\*innengruppe unerlässlich.

Ziel der Forschung ist die effektive Gestaltung kommunaler Strategien im Umgang mit den Eigentümer\*innen. Daher stellt sich die Frage, welche kommunalen Strategien eine effektive Reaktion auf die Rationalitäten von Grundstückseigentümer\*innen potenzieller Nachverdichtungsflächen sind. Dazu werden diese anhand möglicher Interessen typologisiert. Dies reduziert die Komplexität der in der Praxis teils sehr intransparenten Eigentumsstrukturen. Die Ergründung der Rationalitäten von Eigentümer\*innen und deren Umgang mit Grund und Boden bildet den Kern der Forschung. Damit zielt die Forschung auf ein Verständnis der Handlungslogiken von Eigentümer\*innen in Bezug auf ihr Eigentum ab. Auf dieser Grundlage können kommunale Strategien zur Nachverdichtung identifiziert werden, die zur Umsetzung der politisch formulierten Ziele des Flächensparens beitragen, indem sie Grundstückseigentümer\*innen zur Bebauung bewegen. Der Mehrwert der Forschung liegt dabei in der Ergründung von Handlungsmustern und Wertesystemen von Grundstückseigentümer\*innen und der systematischen Verbindung mit kommunalen Handlungsspielräumen.

Am Forschungsprojekt beteiligen sich bislang vier Kommunen unterschiedlicher Größenordnung. Alle Forschungspartner haben das Potenzial der vorhandenen Baulücken in der Kommunalpolitik als Problem identifiziert. Im Rahmen der Forschung wurden dazu in den Kommunen Osnabrück, Illertissen, Büren, und Ense Eigentümer\*innengespräche durchgeführt.

Die empirische Forschung basiert auf der Q-Methode. Damit sollen die Beweggründe der befragten Grundstückseigentümer\*innen im Umgang mit ihrer nicht- oder untergenutzten Baulücke ergründet werden. Die Rationalitäten nach Mary Douglas' Cultural Theory rahmen dabei Analyse und Interpretation der Daten. Es werden mögliche kommunale Strategien identifiziert, die zu Verhaltensänderungen der Baulückeneigentümer\*innen führen können. Diese Strategien zur Aktivierung von Baulücken werden in einem Planspiel auf ihre Realisierbarkeit geprüft. Durch eine gezielte Ausrichtung der kommunalen Strategien steigt die Hoffnung darauf, dass Eigentümer\*innen, die von ihrem bestehenden Baurecht bislang keinen Gebrauch machen, zu einer Verhaltensänderung gebracht werden können. Letztlich schließt sich damit ein Stück weit die Forschungslücke, Interessen von Eigentümer\*innen unbebauter Grundstücke zu ergründen, und formuliert einen Lösungsansatz für den Konflikt zwischen Flächensparen und Wohnraumbereitstellung.

## Not in my Baulücke!

### Strategien kommunaler Bodenpolitik

#### (Bau)Lücken in der Planung



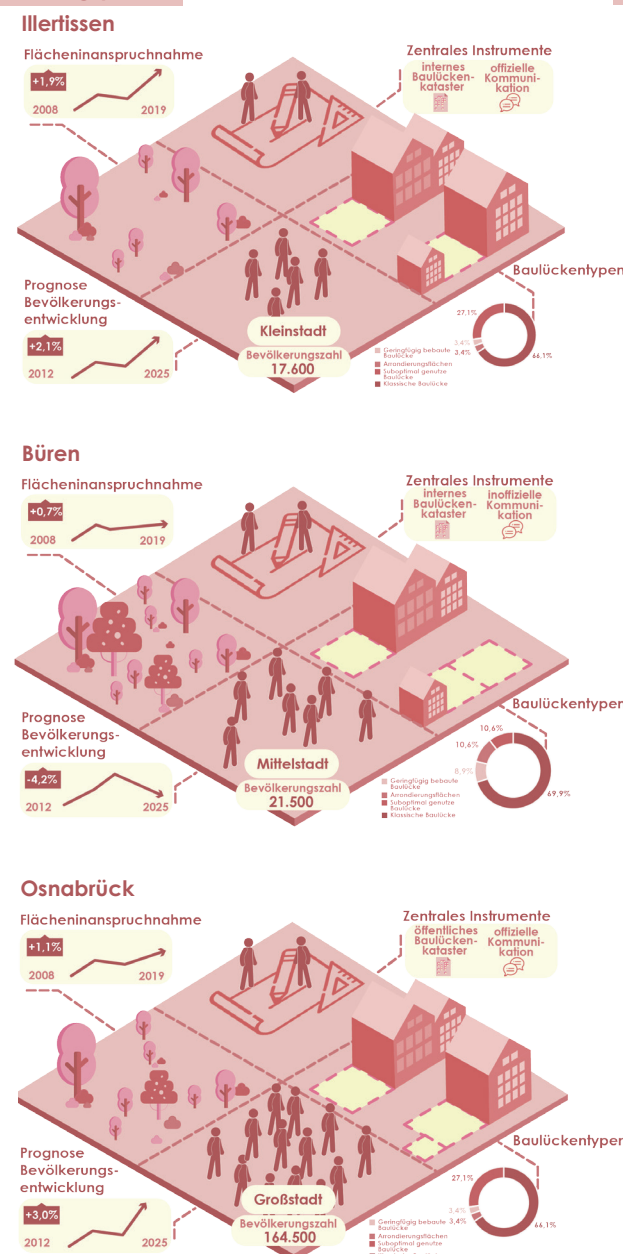
**Die Krise mit der grünen Wiese:** Das von der deutschen Bundesregierung angestrebte Ziel, die Inanspruchnahme von Flächen für Siedlungs- und Verkehrsflächen auf 30 Hektar pro Tag bis 2030 zu reduzieren, bedarf einer effektiven Umsetzung von Nachverdichtungsstrategien. Im Jahr 2019 wurden noch pro Tag 52 Hektar versiegelt, vor allem auf der grünen Wiese. Dies resultiert unter anderem aus der anhaltenden Urbanisierungstendenz. Somit ergibt sich der Konflikt zwischen der Einsparung von Flächen einerseits und Wohnraumbeschaffung andererseits.

**(Un)Mut zur Baulücke:** Die Schließung von Baulücken schafft dringend benötigten Wohnraum und wertet ein Quartier städtebaulich auf. Bevor Flächen auf der grünen Wiese neu erschlossen werden, sollte das Flächenpotenzial, welches zwischen bestehender Bebauung vorhanden und Erschließungsanlagen ist, genutzt werden.

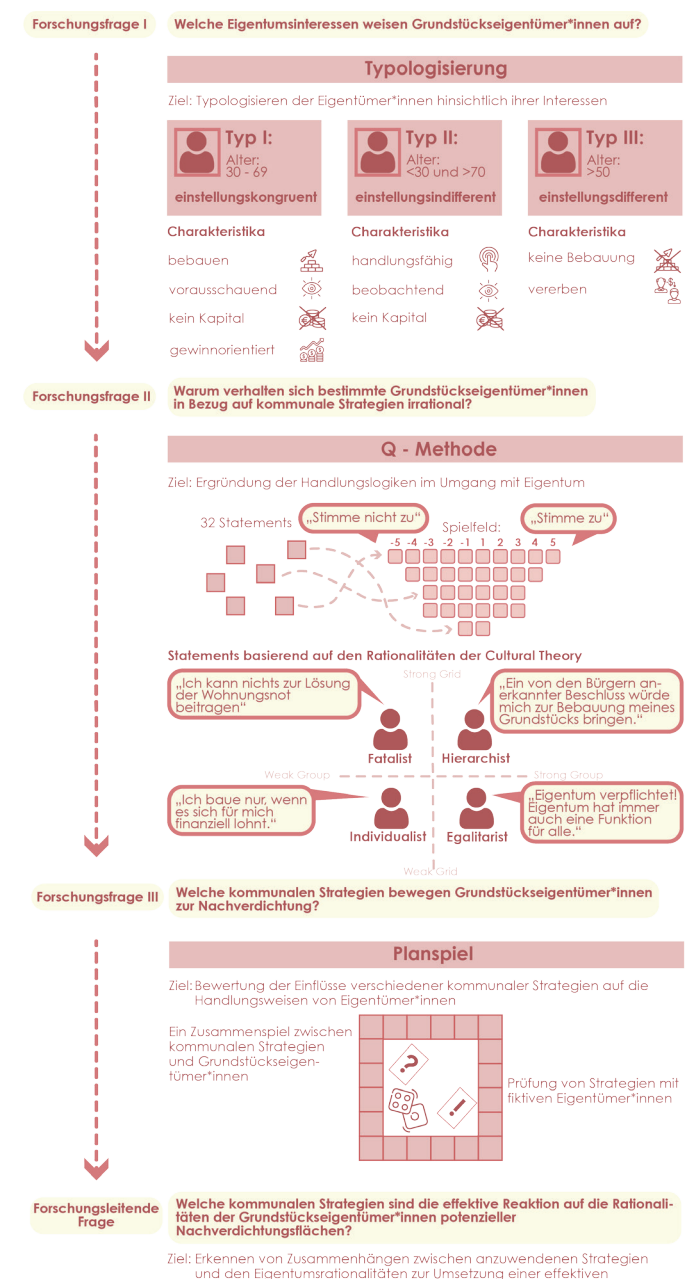
**Keine Nachverdichtung ohne Eigentümer\*innen:** Zur Aktivierung von Nachverdichtungspotenzialen müssen sich Planer\*innen mit Eigentümer\*innen auseinandersetzen. Hierbei besteht vor allem bei der Entwicklung von Brachflächen und Baulücken eine komplexe Situation von Eigentümer\*innenstruktur. Die Aktivierung der Nachverdichtungsflächen ist demnach abhängig von den Eigentümer\*innen innerstädtischer Flächen. Allen voran muss die Effektivität kommunaler Strategien in Abhängigkeit der Interessen der Eigentümer\*innen betrachtet werden.

**Kommunale Strategien und ihre Eigentümergeitigkeit:** Eine Wohnraumbereitstellung ohne Erschließung von Flächen auf der grünen Wiese kann nur im Einklang aller Betroffenen stattfinden. Grundstückseigentümer\*innen müssen dazu gebracht werden, ihre Potentialflächen zu bebauen. Die Kommune spielt hierbei eine Schlüsselrolle, indem sie die richtigen Anstöße liefert, die zu einer Bebauung führen. Kommunale Strategien der Nachverdichtung sind häufig eindimensional ausgerichtet und verkennen die weit aus komplexere Wirklichkeit.

#### Forschungspartner



#### Forschungsdesign



# Abstract F02

## When social meets digital

### gerechte Stadt durch digitale Planung

Betreuung: M.Sc. Lena Unger  
 Beratung: Dr. Katrin Gliemann  
 Studienjahr 2021/2022

Eine gerechte Stadtentwicklung ist ein Entwicklungsprozess, in dem die Stadtplanung einen Zustand hervorrufen will, bei dem der Bedarf der Stadtbewohner:innen im Fokus steht. Die Effizienz von Planungsprozessen und die Art und Weise, wie Akteur:innen der Stadtplanung Entscheidungen über die Gestaltung und Nutzung von Städten treffen, hat direkte Auswirkungen auf die Realisierung konkreter Stadtplanungsziele. Die Konstruktion von Planungsprozessen hat somit einen unmittelbaren Einfluss auf die Entwicklung einer gerechten Stadt und das Streben nach gerechteren und gleichwertigen Lebensverhältnissen. Das Bewusstsein für die Notwendigkeit der Digitalisierung wächst in Deutschland seit einigen Jahren. Digitalisierung beeinflusst bereits die Stadtentwicklung, indem digitale Partizipationssysteme und standardisierte Datenformate in kommunalen Softwarelösungen angewendet werden. Die Bundesregierung legt im aktuellen Koalitionsvertrag von 2021 die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung durch Digitalisierung als Ziel fest. Somit wird die Stadtentwicklung zukünftig in einem stärkeren Ausmaß beeinflusst. Digitalisierung kann in Form von digitalen Planungstools ein Werkzeug zur Verwirklichung einer gerechten Stadtentwicklung sein, indem beispielsweise die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum durch eine effizientere Planung und schnellere Genehmigung beschleunigt werden kann. Andererseits können durch digitale Planungstools Risiken entstehen, wie die Problematik, wer über die städtischen Daten verfügt.

Ob und in welchem Umfang Digitalisierung zu einer gerechten Stadtentwicklung beitragen kann, ist noch weitgehend unerforscht. Aufgrund der Forschungslücke setzt sich das Projekt F02 mit dieser Thematik am Beispiel von Hamburg auseinander. Hamburg ist eine der ersten Städte, die Digitalisierung in die Stadtentwicklung durch die Schaffung der Digitalstrategie für Hamburg 2020 integriert hat und gilt somit als eine der Vorreiterstädte. Die Analyse am Beispiel Hamburg ermöglicht eine Erarbeitung einer Handlungsempfehlung im Umgang mit städtischer Digitalisierung im Hinblick auf eine gerechte Stadtentwicklung für weitere deutsche Städte.

Geforscht wird anhand der folgenden Fragestellung: "Welchen Beitrag kann die Digitalisierung von Planungsprozessen zu einer gerechten Stadtentwicklung leisten?"

Die Forschungsfrage wird in drei Unterfragen geteilt, um die Beantwortung der Hauptforschungsfrage zu erleichtern:

1. "Welche Ziele werden mit der Digitalisierung in der Planung verfolgt und welche Relevanz nimmt gerechte Stadtentwicklung ein?"
2. "Welche Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für eine gerechte Stadtentwicklung stellt die Digitalisierung in der Planung dar?"
3. "Wie kann die Digitalisierung in der Planung gestaltet werden, ohne dass Kommunen ihre Souveränität verlieren?"

**PROJEKTANLASS**

**Eine gerechte Stadtentwicklung** ist ein Entwicklungsprozess, bei dem eine Stadt durch Stadtplanung einen Zustand anstrebt, bei dem der Bedarf der Stadtbewohner:innen im Fokus steht. Eine gerechte Stadtentwicklung ist in vielen europäischen Ländern der Maßstab für die zukünftige Stadtentwicklung, welcher durch die Verabschiedung der Neuen Leipzig Charta im Jahr 2020 von den für Stadtentwicklung zuständigen Minister:innen als anzustrebendes Ziel in der EU fundiert wurde.<sup>2</sup>

**Ausgangspunkt der Forschungsarbeit** sind die ausgehenden Ungerechtigkeiten einer Stadt, wie der ungleicher Zugang zu Wohnraum, Bildung, Gesundheitsdienstleistungen und Mobilität, welche durch ungerechte Stadtentwicklung entstehen. Die Forschung zielt auf Ergebnisse, die Kommunen zukünftig dabei helfen sollen, eine gerechtere Stadt durch Digitalisierung in der Planung zu realisieren.

**FORSCHUNGSFRAGE**

**WELCHEN BEITRAG KANN DIE DIGITALISIERUNG VON PLANUNGSPROZESSEN ZU EINER GERECHTEN STADTENTWICKLUNG LEISTEN?**

**METHODEN**

**MIT DER Stakeholderanalyse** werden die Ziele, Motivationen und Machtverhältnisse der Akteur:innen analysiert. Stakeholder sind all jene Gruppen und Individuen, die die Erreichung der Ziele einer Organisation oder eines Projekts beeinflussen können oder von der Organisation bzw. vom Projekt beeinflusst werden. Die Datenerhebung erfolgt auf Grundlage einer Literatur- und Internetrecherche, sowie einem Brainstorming der Forschungsgruppe. Resultierend aus der Stakeholderanalyse wurden die technische, politische, zivilgesellschaftliche, privatwirtschaftliche Dimension, sowie die Dimension der Stadt und Verwaltung generiert.

**DAS Expertinneninterview** ist ein leitfadengestütztes Interview mit Expert:innen, welches darauf abzielt besonderes Wissen zu erschließen. Eine Expert:in ist eine Person mit Sonderwissen, über das sie z.B. aufgrund ihrer beruflichen Stellung verfügt. Die Expert:innen wurden aus der zuvor durchgeführten Stakeholderanalyse ermittelt.

**MITTELS DER SWOT-Analyse** werden basierend auf den Ergebnissen der Literaturrecherche und den Expert:inneninterviews, die Stärken und Schwächen, sowie die Chancen und Risiken der Digitalisierung bezüglich der gerechten Stadtentwicklung herausgearbeitet. Zusätzlich erfolgt die Analyse der Stärken und Schwächen akteur:innenbezogen. Die gewonnenen Ergebnisse sollen in die Erstellung der Handlungsempfehlung einfließen.

**FALLBEISPIEL**

Eine Fallstudie ist eine qualitative Forschungsmethode, welche empirisch vorgeht und einen bestimmten Fall aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet.

Die Projektgruppe hat sich für eine Fallstudie am Beispiel **Hamburg** entschieden, da die Stadt als ein "Best Practice-Beispiel" gilt. Hamburgs Digitalstrategie wurde als ein Vorzeigebispiel für eine gemeinsame ressort- und ämterübergreifende Strategie im kooperativen Ansatz ausgezeichnet. Anhand des Fallbeispiels soll ein Ausblick bzw. eine Handlungsempfehlung für zukünftige Digitalisierungsprojekte der Stadtentwicklung erstellt werden, ohne dass Kommunen dabei ihre Souveränität verlieren.

**BEWERTUNG**

**FORSCHUNGSZIEL**

Ziel dieser Forschungsarbeit ist es, Digitalisierung und gerechte Stadtentwicklung miteinander zu verknüpfen, um aufzudecken, **welche Effekte die Digitalisierung von Planungsprozessen auf die Stadtentwicklung hat und welchen Beitrag sie für die Gestaltung einer gerechten Stadtentwicklung leisten kann.**

Im Zuge dieser Erkenntnisse sollen Handlungsempfehlungen erstellt werden, **wie der Umgang mit der Digitalisierung und ihre Rahmenbedingungen für deutsche Kommunen weiterentwickelt werden können, um sie als funktionales Mittel für eine gerechte Stadtentwicklung nutzbar zu machen.**

**Handlungsempfehlung**

Konkrete Lösungsvorschläge und Ratschläge im Bereich soziale Ungleichheit, öffentliche Räume, soziale Dienste und öffentliche Güter durch Digitalisierung.

**RECHTSPROJEKT** Technische Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, Studienjahr 2021/2022

**F-Projekt 02:** When Digital Meets Social  
 Projektbetreuung: M.Sc. Lena Unger  
 Projektberatung: Dr. Kathrin Gliemann

**RECHTSPROJEKT** Ramona Diercks, Annika Eisenberg, Marie Goll, Kinaya Sajadi, Lennart Kantarik, Noella Kumpmann, Aleksandra Liaskovets, Nicolas Mayer, Malik Nowoczyn, Adi Oh, Leon Reckers, Nicola Weber, Nadine Wittke

**QUELLEN** <sup>1</sup>Freiwilligenarbeit Hamburg (2021) Daten, gerichte, wachsendes Stadt und Wohnen: Perspektiven der Stadtentwicklung für Hamburg, Hamburg

<sup>2</sup>Forschungsforum (2020) Neuen Leipzig Charta. Die transformationale Kraft der Städte in der Corona-Zeit

# Abstract F03

## Displaced, Misplaced or Replaced? Spaces of Urban Regeneration in Inclusivity

Currently over half of the world's population lives in cities and this is expected to rise to 70 percent by 2050. Due to this, cities experience an increased pressure concerning this rapid growth resulting in a plethora of urban problems. European cities are no exception to this. The most distinct problems in Europe are connected to housing issues and the growing trend to transform housing spaces into financial assets. On national levels, public expenditures on supply-side housing measures like the development of social or affordable housing have been decreasing in past years. On top of that, housing prices have been increasing due to the application of demand-side policies and a lack of focus on lower-income households and affordable housing. Other substantial problems European cities face include social inequality, exclusion, unemployment and segregation. Social and spatial disputes in urban areas can be linked to economic decline during the last thirty years which has led to exclusion related to employment, social status and ethnicity. This exclusion of certain groups of people can be based on factors like race, class, religion or income and usually denies them access to participate in certain urban spaces. As a result, local authorities are challenged by a growing range of needs and demands towards urban spaces put forward by a more diverse population.

As a planning response to these challenges, urban policies and political planning strategies aiming to regain and regenerate are applied. Measures under this guide are called urban regeneration (UR). UR involves the revival of underutilised or unused spaces like derelict land, especially former industrial sites turned brownfields, and it often aims to increase the market value of land. Projects regarding UR put a major focus on demand for housing, social and physical infrastructures and creating job opportunities in response to growing pressures on urban areas. This can occur on a physical, social, environmental and economic level and the actions taken can either be state-led, civic-led or private sector interventions or through public-private partnerships.

UR seeks to solve urban problems. Yet, it is not always clear whose problems or interests are taken into account when land becomes an asset and the attention of capital speculation. UR may run the risk of creating further conflicts between planners, developers and residents. As a result, UR might misplace the identity of a space, push out and hence displace the residents who cannot meet the new cost of pro-

perty and change or replace the functions of a space.

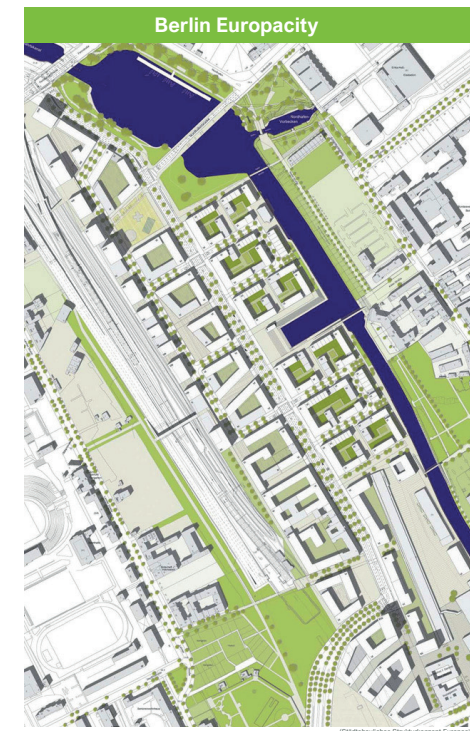
Under the banner „Displaced, Misplaced or Replaced?“, potential impacts on the urban fabric in terms of socio-economic effects will be examined. To compare and examine different approaches, the group decided on conducting two case studies, being 'Europacity' in Berlin, Germany and 'King's Cross' in London, UK. The research is structured through three research questions, the first and second one being: 'How do urban regeneration measures contribute to creating inclusive urban spaces?' and 'How are policies regarding urban regeneration implemented into the planning process?'. These questions serve to prepare the answer to our final research question: 'How can the planning and implementation process of urban regeneration be improved towards shaping inclusive spaces?' aims to provide a comparison of both projects. By answering the research questions, we want to draw up a catalogue of recommendations for future UR projects, especially with regard to the prevention of exclusion, i.e. displacement, misplacement and replacement.

To answer the research questions, theoretical and empirical research is conducted. The theoretical part serves to build a foundation for the following empirical research. For this purpose, the concept of inclusion, UR and the basics of the UR process in Berlin and London are highlighted through a secondary analysis. Building on this, the empirical part will further analyse UR and the creation of inclusive spaces on the basis of the two case studies. This will be derived from interviews with experts, including representatives of the city, developers, external consultants and architects. An excursion to Berlin will help to highlight aspects of an inclusive space.

Supervisor: Dr.-Ing. Genet Alem Gebregiorgis,  
Dorcas Nthoki Nyamai

Leander Laurin Brandt;  
Annalena Möbius;  
Alexander Stephanblome;  
Paula Tubbenthal

## Displaced, Misplaced or Replaced? Spaces of Urban Regeneration and Inclusivity



Europacity Development

area size	40 ha
location	Muhle, Borsig Mitte, Berlin, Germany
landowners and stakeholders	CA Berlin, Deutsche Bahn, Senat Berlin, Besondere zone
planning actors	CA Berlin, Deutsche Bahn, Senat Berlin, Besondere zone
costs of development	17,34 Mio. €
start of construction	September 2009
date of master plan publication	2009
amount of created housing	3.000
amount of created job opportunities	14.500

After developing the new main station in Berlin in 2006 the city viewed the site to the north of the station as a possibility to expand. Strategic goals for this project were the creation of a new quarter close to the political and geographic centre of Berlin. Additionally, it was meant to fulfil highest sustainability requirements and should be an inclusive and open part of Berlin.



Timeline Europacity



### References

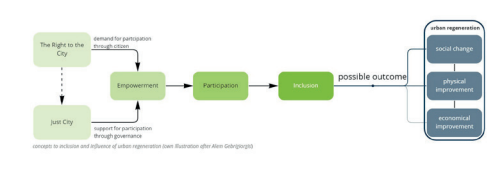
Brandt, L., Möbius, A., Stephanblome, A., Tubbenthal, P. (2020). Displaced, Misplaced or Replaced? Spaces of Urban Regeneration in Inclusivity. In: ...

### Theoretical Context

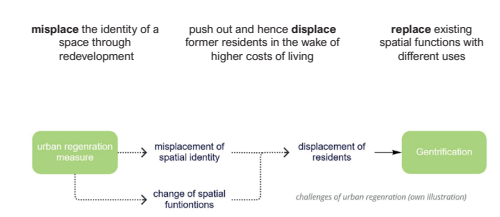
**Inclusive Spaces**  
Public spaces should allow partaking and interaction for and between every city-dweller and not exclude individuals or groups by making them feel uncomfortable being in that space. This concept is a possible approach to introduce inclusionary policies to urban planning.

**Urban Regeneration**  
As a planning concept, urban regeneration is the strategic redevelopment of urban areas that promote economic and social activity. It aims for a long-term improvement of physical as well as economic and social conditions.

The concepts of urban regeneration and inclusive spaces can interlock when regeneration development measures aim to create spaces without exclusion and are implemented through and within a participatory and communicative planning process.



### Challenges of Regeneration Processes



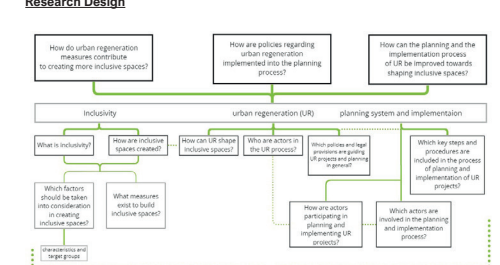
### Research Objective and Research Design

#### Research and Methodology

To answer the three research questions (1) 'How do urban regeneration measures contribute to creating inclusive urban spaces?', (2) 'How are policies regarding urban regeneration implemented into the planning process?', (3) 'How can the planning and implementation process of urban regeneration be improved towards shaping inclusive spaces?' the project conducts theoretical and empirical research. The theoretical research aims to form a common ground off of which the following empirically collected data is examined. The research on urban regeneration is going to be conducted from a European perspective, as European cities face similar metropolitan issues.

Therefore, the research group decided on reviewing a case in Berlin, Germany and a case in London, United Kingdom. Hence, secondary data analysis aims to highlight the concepts of inclusion and urban regeneration as well as the basics of the process in Berlin and London. Going into further detail, the empirical data will analyse urban regeneration and the creation of inclusive spaces on two comparative case studies. This data will be derived from interviews with experts, including representatives of the city, developers, external consultants and architects. Additionally an excursion to Berlin and a site visit are thought to bring aspects of an inclusive space into focus.

#### Research Design



#### Two cases of Urban Regeneration measures

This project aims to compare two cases of urban regeneration measures against each other. To form a comparative basis, both projects were formerly brownfields with temporary industrial or logistic use. Both sites are characterized by railwaylines and are part of large public transportation hubs which drove the development of the site. The timescale as well as the financial aspects of the projects are similar and development was driven by private investment. Both projects will be examined regarding their planning process and policies regarding regeneration and inclusivity and whether these have been implemented.

### London King's Cross



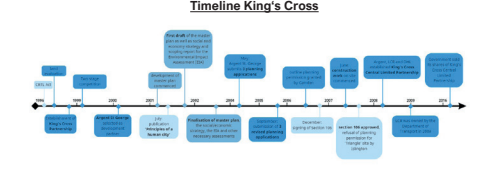
King's Cross Development

area size	27 ha
location	Borough of Camden & Borough of Stirling, London, England, UK
landowners and stakeholders	King's Cross Central Limited Partnership LLC, DHL, Argent St. Georg
planning actors	Borough of Camden, King's Cross Limited Partnership, Allies and Moor Property Associates, Twinnel Landscape Architects
costs of development	£250 million
start of construction	June 2007
date of master plan publication	2002 - 2006
amount of created housing	1.900
amount of created job opportunities	22.100

The railwaylines leading to the stations of King's Cross and St. Pancras in London form a drop-shaped area that has been used for warehouses and other industrial functions. Local authorities aimed to redevelop the site with support from private planning practices and set out to create an open and pleasant realm that interacted with its surroundings.



Timeline King's Cross



### Imprint

**Students**  
Leander Brandt (220685)  
Annalena Möbius (221871)  
Alexander Stephanblome (219306)  
Paula Tubbenthal (205201)

**Supervisors/ advisors**  
Dorcas Nthoki Nyamai, M. Sc. (IPS)  
Dr.-Ing. Genet Alem Gebregiorgis (IPS)

**Contact details**  
International Planning Studies  
Department of Spatial Planning  
TU Dortmund  
ips.rp@tu-dortmund.de







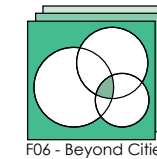
# Abstract F06

## Beyond Cities

In an ever more connected world, the number of large-scale infrastructure projects, facilitating global trade, is growing fast. Constructions such as canals, highways, railway lines, and ports, have various impacts on the urban environment and the people inhabiting it. Traffic-generated air pollution, which typically encompasses some of the mentioned transport infrastructures, is a shared issue for many cities, especially those involved in shipping and commodity transportation. Its effects on the people inhabiting the urban environment can be quite severe and seriously endanger local health. Similarly, land use change, accommodating and allowing TI and its global trade facilities, might lead to fragmentation and reduction of green areas, thereby depriving residents of opportunities for recreation and potentially damaging the natural qualities of their environment.

With large-scale infrastructures spanning multiple continents, the local level is endangered to become a faceless place, not visible for those who make decisions on the grand scale. To shed light on the local impacts and associated risks, this project zooms in on the systems of traderelated transport infrastructure in the city of Duisburg, Germany, where a network of highways and railway lines permeates the city's urban fabric, anchored by Europe's largest inland port, the Duisport. Since 2013, the Duisport has been the western terminus of the New Silk Road, the ambitious infrastructure project that aims to foster Asian-European trade. The city's essential role in the New Silk Road and its increasing responsibilities and entanglement with the global trade industry makes it the ideal place to investigate local impacts and risks up close.

Following a narrative that at its core has the local people's well-being and interest in mind, the main research question of "what parts of Duisburg are the most endangered by the impacts of trade-related transportation infrastructure?" was developed. The answer to this question will give new insights about the integration of large-scale infrastructures into the local urban environment, inform about the spatial patterns that it follows, and subsequently detect potential points of interest within the city. To do so, a research design consisting of two stages was conceptualized. The first stage seeks to match patterns in the city's air pollution dynamics and land use change, with the spatial distribution and development of the trade related infrastructure in Duisburg. The timeline for the investigation of land use change spans over an interval of 10 years, specifically observing the situation in the years of 2008, 2012, and 2018. This interval covers both the pre-New Silk Road time and post-New Silk Road time and will allow for reliable conclusions, due to its fairly large time span. The pollution timeline reaches from 2008 to 2016 also covering the time before and after partaking in the New Silk Road. Using the most recent data available, the second stage then aims to identify High-Risk Areas (HRA) within the city, which are defined as zones where high air pollution levels and problematic land uses meet the most vulnerable parts of the population, expressed by specific socio-economic indicators. The identification of those High-Risk Areas will then provide an answer to the main research question and lay an evidence-based foundation for future research on the topic of trade-related infrastructure impact in Duisburg, while bringing forth necessary insights for policymakers to bear in mind in their decision making.



# The Impact of Global Trade Infrastructure on the Urban Environment of Duisburg

## 1. The Problem

In order to sustain themselves, cities and their urban environments are inevitably hosts to trade oriented, large-scale infrastructures. Those structures, such as highways, canals, railway lines, and port and logistics facilities, often mean a significant intervention in the natural processes and dynamics of the urban environments they are built around. Two major impacts are traffic related air pollution and transport infrastructure induced land use change.



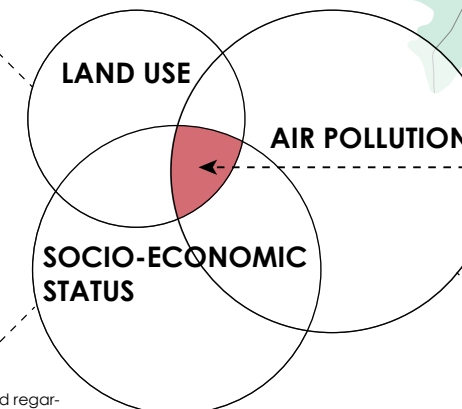
## Why Duisburg?

Duisburg, Germany, has a deep and strengthening position in the European trade network. It is host to Europe's largest inland port, the Duisport, which, since 2013, has been the western terminus of the New Silk Road, the largest infrastructure project to date. The city's essential role in the New Silk Road and its increasing responsibilities and entanglement with the global trade industry makes it the ideal place to investigate local impacts and risks of trade related transportation infrastructure.



## 2. Research Question

What Parts of Duisburg are Most Endangered by the Impacts of Trade-Related Transportation Infrastructure?



The **land use** categories are particularly important as they frame the **urban environment** for the research. The **categories** are:  
 (1) natural areas  
 (2) urban green spaces  
 (3) residential areas  
 (4) commercial areas  
 (5) industrial areas

The indicators defining **SES** were selected regarding how well they express vulnerability towards TI impacts. The **indicators** are:  
 (1) unemployment rate  
 (2) proportion of under 14 year olds  
 (3) proportion of over 60 year olds  
 (4) participation rate in screening exams  
 (5) population density

## 3. Research Design

**First Stage**  
 How do the distribution of land use change and pollution match the distribution of the infrastructure?

**Second Stage**  
 Where are High Risk Areas for TI impact in Duisburg?

**High Risk Areas?**  
 High Risk Areas are defined as zones where **TI impacts** (land use and air pollution) intersect with **high vulnerability** considering the **socio-economic and demographic status** of the residents.

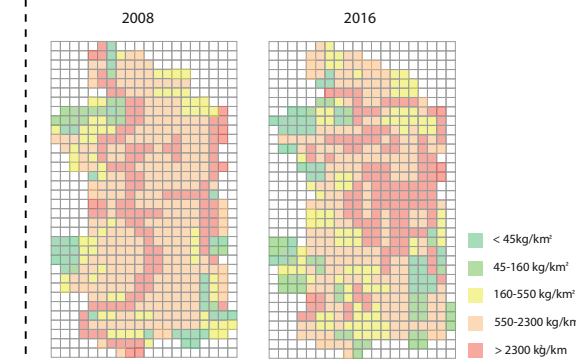
Air pollution refers specifically to **PM10** fine dust particle pollution, a pollutant typically associated with traffic.



## First Stage Results 4.

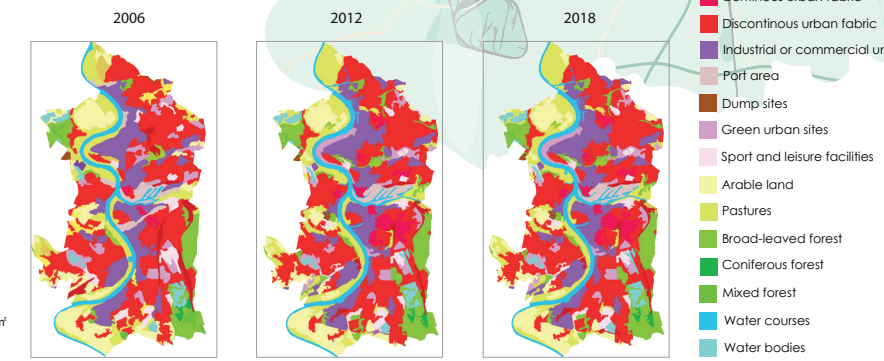
### Air Pollution (PM10)

The investigation for the pollution levels in 2008 and 2016 showed a great shift in the distribution of air pollution. In 2008, the highest levels of pollution were located mainly along the canal, most likely as a result of shipping and industries located at the waterfront. In 2016 this pattern dissolved and instead shows higher pollution levels within the city center, closer to where the highways are.



### Land Use Change

The analysis of the land use change showed that the composition of land uses and their proportions stayed about the same. Minor changes in some places were equalized by minor changes elsewhere. It is noticeable though that considerably more changes occurred from 2006 to 2021, then from 2012 to 2018.



To be continued...



**Impressum**  
 Supervisor: Viktor Csiszar, M.Sc.  
 Advisor: Daniela Bertram, M.Sc.  
 Participants: Sarah Legner, Christoph Kopp, Benjamin David Schäfer, Maria Imboden

# Abstract F07

## Hochwasser- und Überflutungsvorsorge

in betroffenen Gebieten des Landkreises Ahrweiler nach den Flutkatastrophen im Juli 2021

Im Juli 2021 führte ein Starkregenereignis mit intensiven Niederschlagsschauern zu verheerenden Überschwemmungen mit katastrophalem Ausmaß. Besonders betroffen war der Landkreis Ahrweiler im Norden von Rheinland-Pfalz, in dem innerhalb kürzester Zeit Regenmengen fielen, dass der Ahrpegelstand Schätzungen zu Folge auf sieben bis acht Meter anstieg. Allein im Ahrtal wurden 134 Tote sowie 766 Verletzte gezählt. Ebenso wurden zahlreiche Gebäude wie auch Infrastrukturen beschädigt, sodass sich allein der finanzielle Schaden auf mindestens sieben Milliarden Euro beläuft.

Das Ereignis hat aufgezeigt, dass Hochwasser- und Überflutungskatastrophen als ernst zu nehmende Bedrohung für Mensch und Umwelt zu sehen sind, welche sich hinsichtlich ihrer Häufigkeit und Intensität durch die Folgen des Klimawandels in naher Zukunft zusätzlich verstärken können. Neben einem zuverlässigen Katastrophenschutz und Wiederaufbau bedarf es daher auch einer Verbesserung der Vorsorgemaßnahmen, um das Ausmaß zukünftiger Ereignisse präventiv zu reduzieren.

Mithilfe von mehr Retentionsflächen und einer verbesserten Bodenversickerungsfähigkeit können die Hochwasserschäden gemindert werden. Als geeignete Maßnahmen dienen hierbei die Ausweisung von Hochwasserrückhaltebecken wie auch Flächen zur Entsigelung. Geeignete Flächen werden im Laufe der Projektforschungsarbeit im Untersuchungsgebiet der Ahr detektiert und analysiert. Da diese flächenbezogenen Handlungsempfehlungen unterschiedliche räumliche Anforderungen aufweisen, tragen die Zuweisungen auch Konflikte durch ihre diversen Nutzungsinteressen mit sich. Wie können jedoch in einem 400 km<sup>2</sup> großen Untersuchungsraum die am besten geeigneten Flächen zeitsparend und objektiv erörtert werden?

An diese Fragestellung setzt das Forschungsprojekt F07 an. Mithilfe eines GIS-basierten Ansatzes soll eine multikriterielle Bewertung zur Prüfung geeigneter Flächen zur Verbesserung der Vorsorge aufgestellt und damit die geeigneten Flächen ermittelt werden. Das übergeordnete Ziel ist es somit Handlungsempfehlungen auszugeben, die den Hochwasser- und Überflutungsschutz verbessern.

Hierbei wurde auf Basis der Literaturrecherche ein Kriterien- und Indikatorensystem gebildet, um wichtige Faktoren zur Flächeneignung herauszufiltern. Aus den generierten Indikatoren wurden mithilfe des „Compromise Programming“ Ansatzes die Flächen mit den besten Kompromisslösungen bezüglich aller Indikatoranforderungen bestimmt. Zur Validierung der Ergebnisse besuchte die Forschungsgruppe das Ahrtal im März 2022. Die Exkursion bildet damit einen wichtigen Teil der Projektarbeit und dient dazu ortsspezifische und vorher unbekannt Informationen festzuhalten. Vor Ort wurden Aufnahmen mittels Drohnenüberfliegungen der potenziellen Flächen gemacht. Außerdem wurden die Flächen mithilfe eines Erhebungsbogens auf die Eignung der Maßnahmen geprüft. Dabei stellte die Forschungsgruppe schon einen ersten Verbesserungsbedarf vor allem im Hinblick der Gewichtung der gewählten Indikatoren fest.

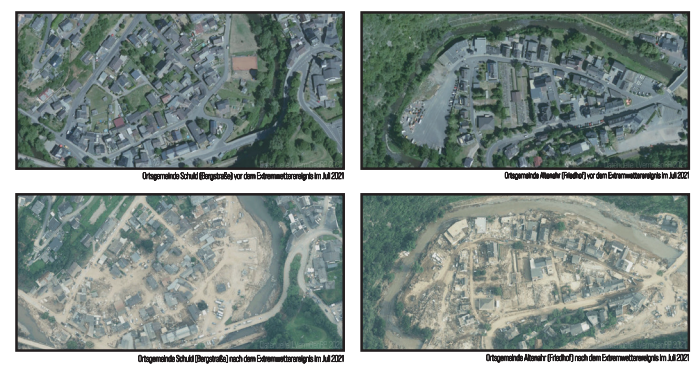
Im weiteren Verlauf des Projektes werden nun die gesammelten Informationen ausgewertet und analysiert. Zusätzlich werden Expert:inneninterviews durchgeführt, die ebenfalls der Verbesserung des Kriterien- und Indikatorensystems dienen sollen.

Das anvisierte Ergebnis der Projektarbeit sind Handlungsempfehlungen in Form von Flächenausweisungen für geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Hochwasser- und Überflutungsvorsorge im Ahrtal.

# F07 HOCHWASSER- UND ÜBERFLUTUNGSVORSORGE

IN BETROFFENEN GEBIETEN DES LANDKREISES AHRWEILER NACH DEN FLUTKATASTROPHEN IM JULI 2021

## 1 ANLASS & PROBLEMSTELLUNG



**AUSWIRKUNGEN & FOLGEN**

- 122 Verstorbene
- 766 Verletzte
- 2 Vermisste
- 738 zerstörte Wohngebäude
- 7829 beschädigte Wohngebäude
- 79 km beschädigte Verkehrsinfrastruktur
- von insgesamt 178,7 km

## 2 FORSCHUNGSFRAGEN & METHODIK

WIE KANN DIE HOCHWASSER UND ÜBERFLUTUNGSVORSORGE IM AHR TAL VERBESSERT WERDEN?

**1. FORSCHUNGSUNTERFRAGE**

Anhand welcher Kriterien und Indikatoren lässt sich die Eignung von Flächen für die Entsigelung und den Hochwasserrückhalt bewerten?

**2. FORSCHUNGSUNTERFRAGE**

Welche Flächen eignen sich für Maßnahmen zur Entsigelung und zum Hochwasserrückhalt?

**III. Durchführung der Eignungsanalyse**

- Compromise Programming
- Validierung der Ergebnisse durch Ortsbegehung, Drohnenbefliegung und Experteninterviews

**IV. Ausweisung von Handlungsempfehlungen**

- Eventuelle Anpassung der zuvor lokalisierten Flächen
- Ableitung und Beschreibung von Handlungsempfehlungen

**Die Überflutung ist eine Überschwemmung, welche aus starken Hochwassern und unabhängig von Gewässern entsteht (Düwe et al. 2018: 94)**

**Die Überflutung ist eine Überschwemmung, welche aus starken Hochwassern und unabhängig von Gewässern entsteht (Düwe et al. 2018: 94)**

## 3 UNTERSUCHUNGSRAUM

**UNTERSUCHUNGSGBIET**

**INFORMATIONEN**

- 44 Ortsgemeinden
- Landesfläche ca. 400km<sup>2</sup>
- Siedlungsflächenanteil ca. 19%

**WEITERE INFORMATIONEN IN UNSERER STORYMAP**

## 4 EIGNUNGSANALYSE

Die Grundlage der Projektarbeit bildet eine Eignungsanalyse mit dem Compromise Programming (CP), welche mittels eines Geographischen Informationssystem (GIS) durchgeführt wird. Mithilfe der Eignungsanalyse sollen geeignete Flächen für die Retention und die Entsigelung im Ahrtal identifiziert werden. Das Ziel der Eignungsanalyse ist es, eine Kompromisslösung aus den ermittelten Indikatoren für potenzielle Flächen der Retention und der Entsigelung, generieren. Aufgrund der hohen Komplexität der Aufgabe der Indikatoren handelt es sich um eine Multikriterienoptimierung, bei der eine Bestlösung nicht möglich ist. Bei dieser multikriteriellen Bewertungsmethode wird die Distanz zwischen der Bestlösung und der Kompromisslösung mit Hilfe einer Metrik gemessen (Kogut 2012: 30). Hierbei werden zwei Bestlösungen benötigt. Zum einen die Best- und die Worst-Indikatoren und zum anderen die Gewichtung dieser. Die beiden Indikatoren (CP-Bewertung) werden die Indikatoren gleich gewichtet, dies soll jedoch durch Experteninterviews angepasst werden.

**Oberziel: Geeignete Flächen zur Entsigelung des Bodens**

**Oberziel: Geeignete Flächen für Hochwasserrückhaltebecken**

**Indikatoren**

- Raumstruktur
- Retentionslage
- Baulicher Bestandsschutz
- Schutzwürdigkeit

## 5 FELDFORSCHUNG

Vom 28. bis 30. März besuchte die Forschungsgruppe den Untersuchungsraum im Ahrtal. Ziel der Ortsbegehung war die Überprüfung und Verbesserung der bisherigen Ergebnisse und die Gewinnung von Informationen für die Entsigelung oder Rückhaltebecken. Die Flächen wurden mithilfe eines Erhebungsbogens auf die Eignung der Maßnahmen geprüft. Außerdem wurde die Situation der Befragung der Flächen mit einer Drohne, um weitere Informationen zu den ausgewählten Flächen zu sammeln. Vor Ort befragte die Forschungsgruppe Anwohner:innen um zusätzliche Informationen zu erhalten. Schon während der Exkursion konnte die Forschungsgruppe feststellen, in welcher Hinsicht Verbesserungsbedarf besteht. Im Anschluss wurden nun die Analysen nach der weiteren Auswertung angepasst. Dazu gehörte unter anderem eine kritische Analyse der Indikatoren der Hangneigung bei Flächen zum Hochwasserrückhalt. Dabei ergaben sich Erkenntnisse über die Hangneigung für diese Maßnahmen zu groß ist. Im Anschluss werden nun die Analysen nach der weiteren Auswertung angepasst.

## 6 ZWISCHENERGEBNISSE

**OBERZIEL HOCHWASSERRÜCKHALTEFLÄCHEN**

KOMPENSATION: EUKLIDISCHE NORM (CP2)

**KRITERIEN**

- Raumstruktur
- Retentionslage
- Baulicher Bestandsschutz
- Schutzwürdigkeit

**OBERZIEL ENTSEIGELUNG**

KOMPENSATION: EUKLIDISCHE NORM (CP2)

**INDIKATOREN**

- Vorsiegelungsgrad
- Nutzungsbeschränkung
- Hangneigung

# Abstract F08

## Gemeinschaftliche Wohnprojekte

### Beitrag zu suffizientem Wohnen und einer kommunalen Suffizienzstrategie?

Besonders in Großstädten spitzt sich der Zielkonflikt zwischen dem politischen Ziel des Flächensparens und der Anspannung auf dem Wohnungsmarkt zu. Einerseits gilt es Klimaschutz lokal umsetzen, andererseits die Wohnraumbereitstellung, inklusive eines angemessenen Angebots an bezahlbarem und geeignetem Wohnraum, in den Städten zu sichern. Hier setzt die Nachhaltigkeitsstrategie der Suffizienz an, der es mit dem Ziel einer genügsamen Lebensweise darum geht, den Ressourcen- und Naturverbrauch durch die Veränderung von Verhaltens- und Nutzungsmustern zu verringern, und die zugleich einen Gewinn an Lebensqualität verspricht.

In Bezug auf Wohnen fragt Suffizienz danach, welche unterschiedlichen Bedürfnisse mit dem Wohnen verbunden werden und wie diese ohne stetigen Wachstumsdrang erfüllt werden können: In der langfristigen Entwicklung zeigt sich ein kontinuierlicher Anstieg der durchschnittlichen Wohnfläche pro Kopf von 34,9 qm auf 47,4 qm zwischen 1991 und 2020 in Deutschland. Im Sinne suffizienten Wohnens geht es darum, Vorhandenes zu nutzen, Wohnräume an die Lebensphase und individuelle Anforderungen anzupassen. Sie setzt aber nicht allein an der Einsparung von (Wohn-)Fläche an: Gerade gemeinschaftliche Wohnformen, Organisations- und Sharing-Konzepte können hier Ressourcen-Einsparungen erzielen und somit als Orte sozialer und ökologischer Innovation angesehen werden. Inwiefern die Reduktion individueller Wohnflächeninanspruchnahme im Sinne der Suffizienz auch einen positiven Effekt auf den Wohnungsmarkt hat, ist im Zuge der Projektarbeit zu klären. Die Einsparungspotentiale und weitere positive Wirkungen - und damit die Relevanz der Suffizienz werden zunehmend auch im Zuge der nachhaltigen Stadtentwicklung von der Politik erkannt und - wenn auch bislang nur in wenigen Fällen - in kommunalen Suffizienzstrategien ausformuliert.

Im Mittelpunkt des studentischen Forschungsprojekts (F08) mit dem Titel „Gemeinschaftliches Wohnen - Beitrag zu suffizientem Wohnen und einer kommunalen Suffizienzstrategie?“ (Laufzeit 10/2021 – 07/2022) steht der Zusammenhang von Suffizienz und gemeinschaftlichen Wohn- und Lebensformen.

Ziel des Forschungsprojekts ist es einerseits die Suffizienzpotentiale gemeinschaftlicher Wohnprojekte zu analysieren und darauf aufbauend Handlungsempfehlungen zur Suffizienz bestehender und künftiger gemeinschaftlicher Wohnprojekte zu erstellen. Andererseits wird die Einbindung gemeinschaftlicher Wohnprojekte in kommunale Suffizienzpolitiken untersucht sowie Handlungsempfehlungen hinsichtlich der Einbettung und Umsetzung von Suffizienzstrategien in der Wohnungspolitik aufgestellt.

Die Beantwortung der Forschungsfrage erfolgt im Rahmen von Fallanalysen zu ausgewählten gemeinschaftlichen Wohnprojekten in Tübingen, Stuttgart, Hannover und in NRW. Im Zuge des qualitativen Forschungsdesigns werden dabei Dokumentenanalyse, Literaturrecherche und (Expert\*innen-)Interviews miteinander kombiniert. Für die Ebene der Wohnprojekte wird ein Kriterienkatalog aufgestellt, anhand dessen die jeweiligen Suffizienzeigenschaften und -potentiale herausgearbeitet werden. Darauf aufbauend wird auf der Ebene der Kommunen eine Analyse der jeweiligen Wohnsuffizienzpolitiken (bzw. Bestrebungen hierzu) hinsichtlich der Maßnahmen, deren Implementierung, der Akteursstrukturen und Erfahrungen in der Umsetzung sowie dem Stellenwert gemeinschaftlicher Wohnprojekte durchgeführt.

# F08 Gemeinschaftliche Wohnprojekte - Ein Beitrag zu suffizientem Wohnen und einer kommunalen Suffizienzpolitik?

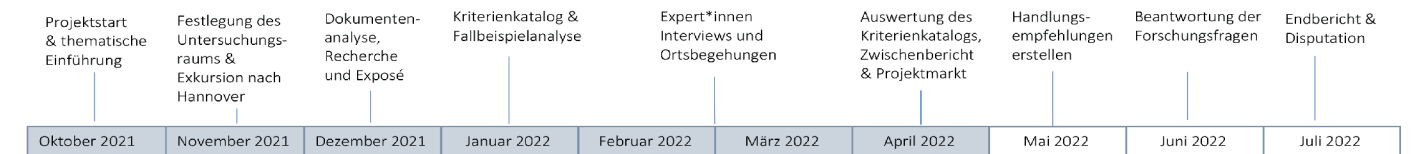


### PROJEKTANLASS

Wie wollen wir in Zukunft leben? Großstädte stehen vor dem Problem eines Wohnraummangels, während die Nachfrage nach Wohnungen stetig steigt. Dies führt zu einem Spannungsfeld zwischen den raumplanerischen Zielen: Schaffung von Wohnraum und Reduktion der Flächeninanspruchnahme. Hier setzt die Nachhaltigkeitsstrategie der Suffizienz an. Ein Beispiel für einen suffizienten Wohn- und Lebensstil können gemeinschaftliche Wohnprojekte sein, die als Orte sozialer und ökologischer Innovation angesehen werden. Für diese gesellschaftliche Transformation braucht es einen politischen Rahmen, welcher durch Verankerungen in kommunalen Strategien die Potentiale des gemeinschaftlichen Wohnens verstärkt.

### FORSCHUNGSFRAGE

Welchen Beitrag können gemeinschaftliche Wohnprojekte zu suffizientem Wohnen und zu einer kommunalen Suffizienzpolitik leisten?



## 1 Suffizienzpotentiale gemeinschaftlicher Wohnprojekte

- 1.1 Welche unterschiedlichen Bedürfnisse werden mit Wohnen verbunden? Wie können diese suffizient erfüllt werden?
- 1.2 Inwiefern können gemeinschaftliche Wohnprojekte suffizient sein?
- 1.3 Welche sozialen und prozessbezogenen Innovationen ermöglichen gemeinschaftliche Wohnprojekte im Rahmen des suffizienten Wohnens?



Die Auswahl der Gemeinschaftlichen Wohnprojekte  
Die Gründung von Rechtsformen bieten den Wohnprojekten die Möglichkeit die eigene Organisation zu strukturieren und als juristische Person Verträge zu schließen. Zu den Relevantesten zählen der Verein, die Genossenschaft, sowie das Syndikat und die GmbH. Die unterschiedlichen Vor- und Nachteile dieser Rechtsformen ist die Grundlage der Auswahl unserer untersuchten Wohnprojekte.



Die **Suffizienz** ist eine nachhaltige & ressourcenschonende Lebenshaltung, welche danach fragt "wie viel genug ist".

Das **suffiziente Wohnen** beschreibt das ressourcensparene Wohnen & damit auch das Einsparen von Flächen.

**Gemeinschaftliches Wohnen** meint gemeinsam zu leben, zu teilen & den eigenen Ressourcenverbrauch zu verringern.

**Suffizienzstrategie** versteht sich als Empfehlungen für das kommunale Handeln, um klimaschonende Ziele zu erreichen.

**Suffizienzpolitik** meint die politische Verwirklichung der Suffizienz, welche dabei einen Rahmen vorgibt & limitiert.

## 2 Gemeinschaftliche Wohnprojekte in der kommunalen Suffizienzpolitik

- 2.1 Welche Maßnahmen und Instrumente im Bereich suffizientes Wohnen verfolgen Kommunen (im Rahmen ihrer Suffizienzpolitik) bereits?
- 2.2 Welchen Mehrwert haben gemeinschaftliche Wohnprojekte für Suffizienzstrategien?
- 2.3 Welche Hemmnisse und Benefits gibt es bei der Implementierung von Wohnsuffizienzpolitik?
- 2.4 Welche Förderungsmöglichkeiten zur Verbreiterung und Steigerung der Attraktivität gemeinschaftlicher Wohnprojekte gibt es?



**Die Rolle der Kommune**  
Für viele Kommunen bilden gemeinschaftliche Wohnprojekte aufgrund vieler Vorteile einen interessanten Ansatz. Wie erfolgreich die Realisierung eines solchen Projektes ausfällt, hängt dabei stark von der Unterstützung der Kommune ab. Als Teil des Umsetzungsprozesses ist die Kommune mitverantwortlich bei der Ausführung, der Förderung bürgerschaftlicher Beteiligung, der Begünstigung neuer sozialer Netze sowie der Entwicklung innovativer Hilfesysteme.

Ziel ist es, die wenig erforschten Suffizienzpotentiale von gemeinschaftlichen Wohnprojekten zu untersuchen und daraus eine Handlungsempfehlung für Wohnprojekte und Kommunen zu erstellen.





# Abstract F10

## Zweitwohnsitze in ländlich peripheren Räumen – Fluch oder Segen?

Freizeitbedingte Zweitwohnsitze (ZW) haben schon seit Jahren in Deutschland immer mehr an Bedeutung gewonnen. V. a. ländliche Räume sind besonders beliebt, da Urlauber\*innen dort in der Natur dem Alltag entkommen und Ruhe finden können. Auch durch die Covid-19-Pandemie wurde die Nachfrage weiter verstärkt.

Je nach Region werden ZW mehr als Fluch oder als Segen angesehen. Die deutschen Nordseeinseln kämpfen bspw. mit hohem saisonalen Leerstand und u. a. aufgrund der begrenzt verfügbaren Fläche mit stark steigenden Immobilien- und Bodenpreisen, was zu Verdrängung führen kann. Hingegen profitieren andere, von Abwanderung bedrohte, ländlich periphere Räume von ZW, da diese mehr Einnahmen erzeugen und den Ort beleben. Um diese Unterschiede weiter zu untersuchen, hat das Projekt die Nordseeinsel Borkum und die Verbandsgemeinde (VG) Gerolstein als Untersuchungs-räume ausgewählt.

ZW haben unterschiedliche Auswirkungen auf die Gemeinden und ihre Bewohner\*innen. Einerseits sind die ZW ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor, der für die Gemeinde viel Geld bringt, wovon sowohl Zweitwohnungsbesitzende (ZWB) als auch Bewohner\*innen profitieren. Auch der kulturelle Austausch zwischen Einwohner\*innen und ZWB kann ein Gewinn für alle sein.

Andererseits können sich die ZW auch negativ auf das soziale Miteinander zwischen Einheimischen und ZWB sowie auf die Umwelt auswirken, z. B. durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Die saisonale Abwesenheit von ZWB sorgt für leerstehende Gebäude oder sogar leere Straßenzüge. Diese stellen besonders im ländlich peripheren Raum eine Gefahr für das soziale Gefüge dar, indem z. B. heruntergelassene Rollläden und ungepflegte Vorgärten zum Konfliktthema werden.

Die von ZW im deutschen ländlich peripheren Raum ausgehenden Auswirkungen sind noch weitgehend unerforscht. Ziel der Projektarbeit ist es, die positiven und negativen sozialen, ökologischen und ökonomischen Auswirkungen von ZW auf die deutsche Nordseeinsel Borkum und die VG Gerolstein zu untersuchen und zu vergleichen. Aus den gewonnenen Erkenntnissen werden in einem weiteren Schritt Handlungsempfehlungen für den raumplanerischen Umgang mit ZW im ländlich peripheren Raum formuliert.

Um eine effiziente und strukturierte Zielerreichung zu gewährleisten, orientiert sich die Forschungsarbeit an folgender Forschungsfrage: Welche positiven und negativen Auswirkungen haben ZW auf den ländlich peripheren Raum und wie kann damit raumplanerisch umgegangen werden?

Mithilfe von vier Unterfragen wird der Forschungsprozess gegliedert und ein systematisches Vorgehen ermöglicht. Zunächst wurde sich mittels Literaturrecherche ein Überblick über die bereits bekannten raumplanerisch relevanten Auswirkungen von ZW verschafft. Um weitere Auswirkungen zu erheben, wurden Online-Befragungen, Expert\*inneninterviews und Walking Interviews durchgeführt. Im nächsten Schritt sollen Gemeinsamkeiten und Unterschiede der beiden Untersuchungs-räume herausgearbeitet werden. Dieser Vergleich dient dazu, raumplanerische Strategien und Instrumente aufzuführen, die den Umgang mit ZW in anderen ländlich peripheren Räumen verbessern können.

### F10 Zweitwohnsitze in ländlich peripheren Räumen Fluch oder Segen?

**1 Was sind freizeitleitbedingte Zweitwohnsitze?**

Zweitwohnsitze haben in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen und die Nachfrage ist ununterbrochen groß. Zudem machen sie einen bedeutenden Anteil des Tourismus aus. Der Fokus des Projektes liegt auf freizeitleitbedingten Zweitwohnsitzen, also zusätzlichen Wohnsitzen, die dem temporären Aufenthalt zu Freizeit- und Erholungszwecken dienen und im ländlich peripheren Raum liegen. Eine erhöhte Nachfrage nach Zweitwohnsitzen ist v. a. in ländlichen Regionen zu verzeichnen. Viele möchten dem Leben in der Großstadt entkommen, um an einem Ort in der Natur zur Ruhe zu kommen.

Die Covid-19-Pandemie, die seit Anfang 2020 'Social Distancing' zum Alltag der Menschen gemacht hat, hat die Nachfrage nach Zweitwohnsitzen weiter verstärkt und die abgelegenen und ruhigen Orte wurden beliebter als zuvor. Urlaubsbereisen waren aufgrund des Infektionsgeschehens nur schwer möglich, weshalb der Zweitwohnsitz für viele Menschen eine Möglichkeit geboten hat, Urlaub zu machen.

### 2 Problemstellung und Untersuchungs-räume

Durch die zuziehenden Zweitwohnsitzbesitzer\*innen kommt es auf dem Wohnungsmarkt zur Wohnungsknappheit. Das Angebot wird der erhöhten Nachfrage nach Zweitwohnsitzen oft nicht gerecht. Durch den hohen Flächenverbrauch aufgrund der Zweitwohnsitze und die große Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt steigen die Immobilienpreise stark an. Aufgrund dessen können sich viele Einheimische die Preise in ihrem Heimatort nicht mehr leisten und ziehen weg.

Dadurch, dass Zweitwohnsitze besonders in touristischen Regionen gefragt sind, sind diese außerhalb der Saison häufig durch Leerstand gekennzeichnet. Dies hat negative Folgen für die Sozialstruktur des Ortes. Um diese Auswirkungen zu konkretisieren, wurden zwei Untersuchungsgebiete im ländlich peripheren Raum gewählt: Die Verbandsgemeinde Gerolstein in der Vulkaneifel und die Nordseeinsel Borkum, die aufgrund des begrenzten Baulandes eine besondere Ausgangslage hat.

Borkum	VG Gerolstein
Einwohner*innenzahl 5.200	33.762
Fläche 30,7 km²	452,8 km²
Bevölkerungsdichte 169 Einwohner*innen pro km²	67,6 Einwohner*innen pro km²
Touristische Übernachtungen jährlich 1.342.451 (2019)	79.401 (Durchschnitt)
Zweitwohnsitzquote 27%	Bei jeder Gemeinde unterschiedlich

### 3 Forschungsfragen und Zielsetzung

Ziel der Projektarbeit ist es, die positiven und negativen sozialen, ökologischen und ökonomischen Auswirkungen von Zweitwohnsitzen auf die deutsche Nordseeinsel Borkum und die Verbandsgemeinde Gerolstein zu untersuchen und zu vergleichen. Aus den gewonnenen Erkenntnissen werden in einem weiteren Schritt Handlungsempfehlungen für den raumplanerischen Umgang mit Zweitwohnsitzen im ländlich peripheren Raum formuliert.

Welche positiven und negativen Auswirkungen haben Zweitwohnsitze auf den ländlich peripheren Raum und wie kann damit raumplanerisch umgegangen werden?

Welche raumplanerisch relevanten Auswirkungen von Zweitwohnsitzen in ländlichen Räumen sind bekannt?

Welche sozialen, ökologischen und ökonomischen Auswirkungen haben Zweitwohnsitze auf die Nordseeinsel Borkum und die Verbandsgemeinde Gerolstein als ländlich periphere Räume?

Welche durch Zweitwohnsitze bedingten Gemeinsamkeiten und Unterschiede bestehen zwischen den beiden Untersuchungs-räumen?

Wie und mit welchen raumplanerischen Strategien und Instrumenten kann zukünftig mit Zweitwohnsitzen im ländlich peripheren Raum umgegangen werden?

#### Literaturrecherche

**Ergebnisse Literaturrecherche**

Während der Literaturrecherche für die Beantwortung der ersten Unterfrage wurde herausgefunden, dass Zweitwohnsitze sowohl negative als auch positive soziale, ökonomische und ökologische Auswirkungen haben. Es ist von den örtlichen und gesellschaftlichen Gegebenheiten abhängig, wie sich Zweitwohnsitze auf den Raum auswirken. Außerdem ist es von Bedeutung, diese drei Bereiche gemeinsam zu betrachten, da sie sich gegenseitig stark bedingen.

#### Methodenpfad

Methodenpfad: Literaturrecherche → Fallstudie → Online-Befragung → Expert\*inneninterviews → Walking Interviews → Vergleich → Handlungsempfehlungen

#### Nordseeinsel Borkum

**Fluch 62%** / **Segen 38%**

„Leider hat es sich in den letzten Jahren gezeigt, dass viele Nutzer, bei denen das finanzielle im Vordergrund steht, sich aus den Belangen der Gemeinde ausgrenzen.“

„Es findet ein guter Informationsaustausch statt. Örtliche Probleme werden von mehreren Blickwinkeln beleuchtet, es ist eine enorme Horizontverbreiterung.“

„Ökonomisch ist das schon sehr interessant für die Stadt Borkum, gerade weil bei der Berechnung der Kreisumlage die Zweitwohnsitzsteuer nicht mit eingerechnet wird.“

„Also was sicherlich schlimmer ist, ist die Versiegelung, die stattgefunden hat durch die ganzen Wohnheiten, die gebaut wurden und wo jetzt Ferienwohnungen bzw. Zweitwohnungen daraus geworden sind. Vielleicht der schlimmere ökologische Faupass.“

„Wenn bei diesen Zweitwohnungen und die Zweitwohnungsbesitzer aber auch die Touristen nicht gerne viele Jahre hier arbeiten.“

„Es hat viele Nachteile, zum Beispiel die Straßen wo alle Jalousien runter sind, die sind nicht schön, da fühlt man sich nicht wohl.“

„Für das Haus z. B. wurde auch von einem Festländer war's.“

#### Verbandsgemeinde Gerolstein

**Fluch 64%** / **Segen 36%**

„Es ist schön mit Menschen in Kontakt zu kommen, die gerne am Land leben teilhaben möchten und sich gerne integrieren.“

„Aufgrund der stark gestiegenen Nachfrage nach Zweitwohnsitzen im ländlich peripheren Raum und der daraufhin stark gestiegenen Preise ist es für Einheimische kaum mehr möglich, eine Immobilie zu erwerben. Das ist sehr schade.“

„Wir sind froh und dankbar, dass es hier Zweitwohnsitze gibt. Da gibt es eigentlich nur positive Aspekte, also für das Gemeinwohl ist das wirklich förderlich.“

„Aber die Hauptwohnsitzer sind einem natürlich am liebsten. Diese tragen ja das meiste für das gesamte Bild der Gemeinde bei.“

„Die Zugewogen haben die alten Häuser renoviert. Die Leute die von hier sind hätten das nicht gemacht, weil die Qualität dieser alten Häuser nicht so sehr schätzen.“

„Ich bin hier im Grunde mit niemandem befreundet. Das natürlich hier ist, das sind unterschiedliche Kulturen.“

„Also man in der Stadt groß wird oder hier lebt. Das macht sich in vielem bemerkbar und das bewirkt auch die Distanz.“

**Ergebnisse Online-Befragung**

**Ergebnisse Expert\*inneninterviews**

**Ergebnisse Walking Interviews**

**Vergleich zwischen den beiden Untersuchungs-räumen**

**Handlungsempfehlungen**

# Abstract F11

## Circular Cities - was Dortmund von Amsterdam lernen kann

Stetig steigende Emissionen und weitere Umweltverunreinigungen wirken sich negativ auf das Klima aus und treiben den Treibhauseffekt in der Atmosphäre der Erde weiter voran. Rohstoffvorkommen werden zukünftig ausgereizt sein, währenddessen die Weltbevölkerung stetig wächst. Es ist erforderlich, dass die Menschen ihr Konsumverhalten sowie ihre Lebensweise anpassen, um weiteren Generationen das Leben auf der Erde zu ermöglichen.

Das lineare Wirtschaftssystem und die etablierte Wegwerfgesellschaft schädigen den Planeten und sind nicht weiter tragbar. Zirkuläre Systeme nehmen an Relevanz zu. Ein Ansatz, um Ressourcen zu sparen, Konsummuster zu verbessern und die Gesellschaft mit in den Kreislauf einzubeziehen, ist das Konzept der Circular City. Die Stadt Amsterdam gilt als Pionierstadt im Themenfeld der Circular Cities und möchte laut eigener Aussagen bis 2050 eine hundertprozentige zirkuläre Wirtschaft erreichen. Durch verschiedene Maßnahmen in den Bereichen des Bauwesens, Verkehr sowie Ver- und Entsorgung will die Stadt ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen um 95% im Vergleich zum Jahr 1990 senken und somit eine nachhaltigere Lebensweise etablieren.

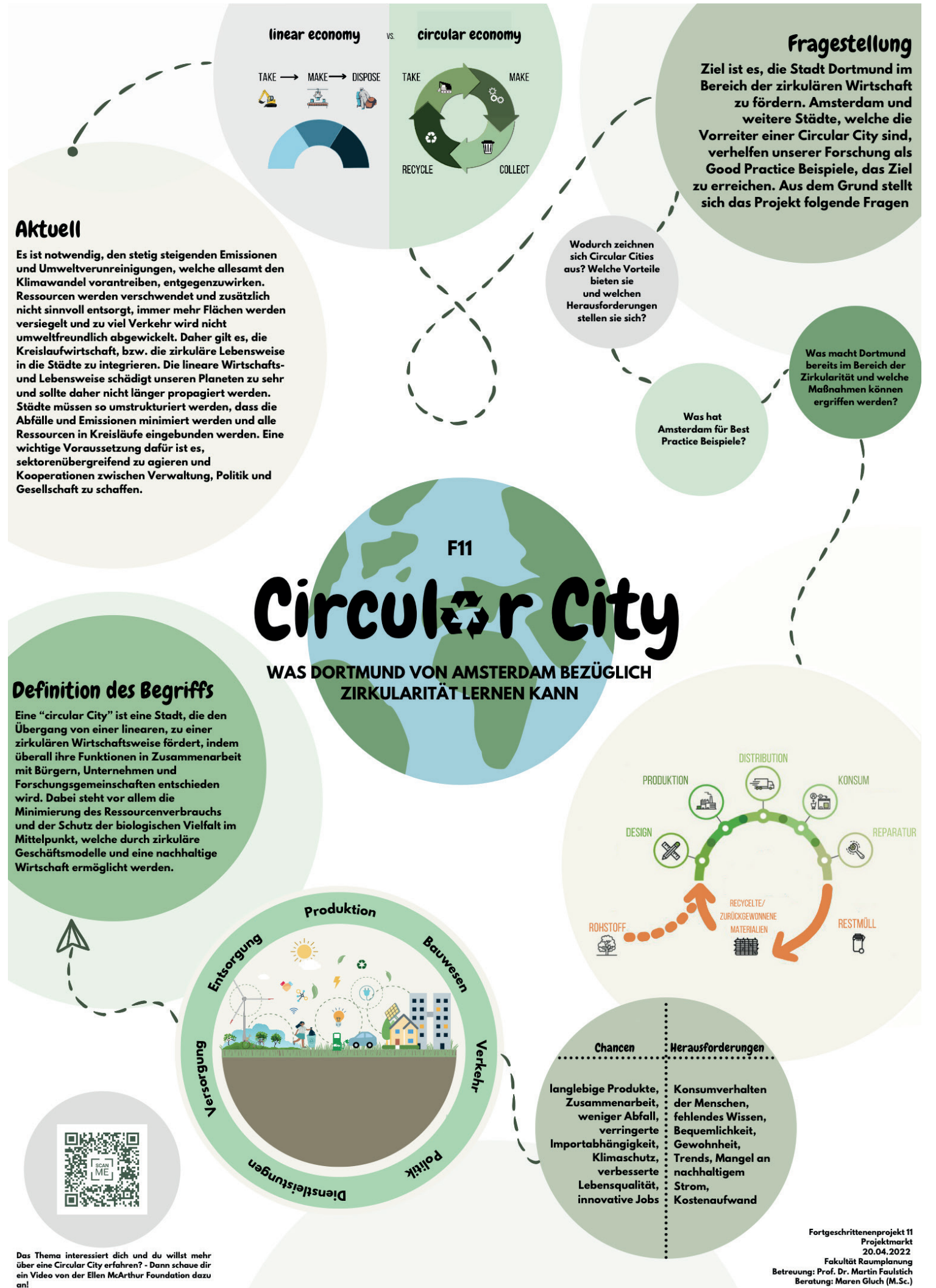
Die Projektgruppe F11 beschäftigt sich in diesem Zusammenhang mit Maßnahmen der Stadt Amsterdam, welche Zirkularität fördern und unterstützen, und der Frage, inwiefern sich der Begriff der Zirkularität in Dortmund widerspiegelt und in welchen Bereichen es Verbesserungspotenziale gibt. Ebenso sollen Ansätze, um zirkuläre Systeme einzuführen erforscht werden. Um die Frage Was kann Dortmund von Amsterdam bezüglich Zirkularität lernen zu beantworten und den Forschungsprozess besser zu gliedern hat die Gruppe die drei folgenden Fragen aufgestellt:

Wodurch zeichnen sich Circular Cities aus? Welche Vorteile bieten sie und welchen Herausforderungen stellen sie sich?

Was hat Amsterdam für Best Practice Beispiele?

Was macht Dortmund bereits im Bereich der Zirkularität und welche Maßnahmen können ergriffen werden?

Die methodische Arbeit besteht aus Literaturrecherchen, Expert: inneninterviews, einer SWOT-Analyse sowie der Methode des Benchmarkings, in der zusätzlich Best-Practice-Beispiele aus den Städten Stockholm, Paris und London analysiert werden. Ebenso wird die Forschungsarbeit durch eine Exkursion nach Amsterdam unterstützt. Das Ziel der Projektgruppe ist es eine Handlungsempfehlung für die Stadt Dortmund zu erstellen, die mögliche Ansätze und Maßnahmen für die Umsetzung einer Circular City darstellt.



# Abstract F12

## Gesundheitliche Aspekte der Alltagsmobilität

Die Projektgruppe F12 „Gesundheitliche Aspekte der Alltagsmobilität“ befasst sich mit dem Thema der Verkehrsverlagerung auf aktive Mobilität im Alltag, sowie ihrem potenziellen Einfluss auf die Gesundheit der Bürger\*innen.

Bewegungsmangel ist der viertgrößte Risikofaktor für frühzeitige Sterblichkeit und stellt somit eines der größten Gesundheitsrisiken der Weltbevölkerung dar (WHO 2019). Hinzu kommt, dass im Zuge der Digitalisierung viele Prozesse automatisiert werden, wodurch die Notwendigkeit der alltäglichen Bewegung für den Großteil der Bevölkerung abnimmt (Pawlik 2021: 1). Wie lässt sich also physische Aktivität besser in den Alltag integrieren?

Das F-Projekt widmet sich dieser Problematik und untersucht, welchen Beitrag die Raumplanung leisten kann, um die Voraussetzungen für mehr aktive Alltagsmobilität zu schaffen. Zwar wird der Ausbau der Geh- und Radverkehrsinfrastruktur durch die Verkehrspolitik gefördert, jedoch häufig aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Klimaschutzes (Becker & Gerlach 2020: 202). Der Aspekt der Gesundheitsförderung wird dabei trotz seines Potenzials zur Bewältigung des Bewegungsmangels kaum berücksichtigt (ebd.). Bereits zwanzig Minuten Fahrradfahren oder Zulußgehen pro Tag können die Gesundheit signifikant verbessern (London Authority 2021).

Daher verfolgt die Projektgruppe das Ziel mit der Identifizierung von planerischen Maßnahmen, die aktive Mobilität fördern, eine Handlungsempfehlung für den Untersuchungsraum Dortmund zu erstellen. In dieser soll verdeutlicht werden, wo durch Förderung von aktiver Mobilität die gesundheitliche Chancengleichheit verbessert werden kann.

Das Vorgehen der Forschung ist in drei Forschungsfragen aufgeteilt, die systematisch aufeinander aufbauen. Die erste Forschungsfrage fragt nach planerischen Maßnahmen aus der Praxis, die geeignet sind, eine Verkehrsverlagerung auf aktive Mobilität zu fördern. Für die Identifikation der Maßnahmen wurde neben einer Literaturrecherche eine Dokumentenanalyse durchgeführt. Die Maßnahmen wurden durch eine Nutzwertanalyse bewertet. Für diese wurden zunächst Kriterien durch eine Literaturrecherche gesammelt, die aktive Mobilität potenziell fördern. Die Kriterien wurden durch Motivationsfaktoren gewichtet. Schließlich erfolgte die finale Bewertung der identifizierten planerischen Maßnahmen durch ein Punktesystem.

Aufbauend darauf, untersucht die darauf folgende Forschungsfrage theoretisch inwieweit die identifizierten planerischen Maßnahmen die gesundheitliche Chancengleichheit fördern können. Für eine Beantwortung der Forschungsfrage wird eine Literaturrecherche durchgeführt.

Die dritte Forschungsfrage befasst sich mit dem Untersuchungsraum Dortmund auf Quartiersebene und fragt, welche dieser Maßnahmen in Dortmund bereits durchgeführt wurden und wo es potenzielle Handlungsmöglichkeiten in der Planung gibt, um gesundheitliche Ressourcen zu stärken. Dafür werden relevante Dokumente der Stadt Dortmund hinsichtlich der zuvor identifizierten Maßnahmen analysiert. Anschließend werden die Ergebnisse kartiert, um Aussagen über Quartiere in Dortmund treffen zu können, die besonderen Handlungsbedarf zur Förderung der aktiven Mobilität aufweisen.

F12

### Gesundheitliche Aspekte der Alltagsmobilität

#### Gesundheitsrisiko Bewegungsmangel

Laut einer Studie der WHO erreichten im Jahr 2016 27,5 % der Erwachsenen und 81 % der Jugendlichen nicht das empfohlene Mindestmaß an körperlicher Aktivität und waren damit von Bewegungsmangel betroffen (WHO 2020: 25). Dadurch sind sie einem erhöhten Risiko für Krankheiten, wie z. B. Diabetes Typ-2 oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen, ausgesetzt (ebd.).

#### Potenzial von aktiver (Alltags-)mobilität

Eine Möglichkeit, mehr Bewegung in den Alltag zu integrieren, ist die aktive Mobilität. Bereits zwanzig Minuten Zulußgehen oder Radfahren pro Tag reichen aus, um die Gesundheit signifikant zu verbessern (London Authority 2021). Maßnahmen, wie der Ausbau von Fahrradwegen oder die Integration von Schutzmaßnahmen für den Fuß- und Radverkehr, können die Voraussetzungen für mehr aktive Alltagsmobilität schaffen (UBA 2020).

**Aktive Mobilität**  
"Unter „aktiver Mobilität“ versteht man die Fortbewegung mit Hilfe der eigenen Muskelkraft wie zum Beispiel beim Zulußgehen und Radfahren“ (UBA 2021).

#### Aktive Mobilität in Planungsprozessen

In der Planung wird der Aspekt der Gesundheitsförderung im Zusammenhang mit aktiver Mobilität kaum berücksichtigt (Becker & Gerlach 2020: 202). Bei Maßnahmen für die Förderung der aktiven Mobilität wird meist aus Gründen des Klimaschutzes sowie der Verkehrssicherheit gehandelt (ebd.).

#### Gesundheitliche Chancengleichheit

"Chancengleichheit bezeichnet in modernen Gesellschaften das Recht auf eine gerechte Verteilung von Zugangs- und Lebenschancen. Gesundheitliche Chancengleichheit definiert dieses Recht gesundheitsbezogen, d.h. als Herstellung gleicher Chancen, gesund zu sein und gesund zu bleiben" (Altgeld 2010).

#### Forschungsdesign

**FF1** Welche planerischen Maßnahmen eignen sich für eine Verkehrsverlagerung auf aktive Mobilität?

**Methodik:** Literaturrecherche, Dokumentenanalyse, Inhaltsanalyse, Nutzwertanalyse

**Teilziel:** Maßnahmenkatalog mit geeigneten Maßnahmen für eine Verkehrsverlagerung auf aktive Mobilität

**FF2** Inwiefern können die identifizierten Maßnahmen die gesundheitliche Chancengleichheit verbessern?

**Methodik:** Literaturrecherche, Expert\*inneninterviews, Inhaltsanalyse

**Teilziel:** Identifizierung von Wirkungszusammenhängen zwischen aktiver Mobilität und Chancengleichheit

**FF3** Welche der Maßnahmen wurden im Untersuchungsraum bereits durchgeführt und wo gibt es potenzielle Handlungsmöglichkeiten, um gesundheitliche Chancengleichheit zu fördern?

**Methodik:** Dokumentenanalyse, Expert\*inneninterviews, Inhaltsanalyse

**Teilziel:** Identifizierung und Kartierung von Disparitäten

**Finales Ziel:** Handlungsempfehlung für den Untersuchungsraum Dortmund, in der aufgezeigt wird, wie durch eine Verkehrsverlagerung auf aktive Mobilität die gesundheitliche Chancengleichheit gefördert werden kann

#### Methodik: Nutzwertanalyse

Analyse- und Bewertungsverfahren für komplexe Entscheidungssituationen

**Ziel**  
Auf Grundlage einer Auswahl von gewichteten Kriterien wird ein Vergleich stark unterschiedlicher Handlungsoptionen ermöglicht (Forschungsstelle für Energiewirtschaft e.V. 2020).

1. Auswahl der Kriterien und Kriteriengruppen
  - Literaturrecherche: Kriterien, die aktive Mobilität potentiell fördern, identifizieren und diese übergeordneten Kriteriengruppen zuordnen
2. Skalen und Bewertungsvorschriften festlegen
  - 0 Punkte = Kriterium nicht erfüllt
  - 1 Punkt = Kriterium erfüllt
3. Auswahl der planerischen Maßnahmen
  - Dokumentenanalyse und Literaturrecherche: Geeignete planerische Maßnahmen sammeln und in Steckbriefen beschreiben, sowie erfüllte Kriterien festhalten
4. Gewichtung der Kriterien und Kriteriengruppen
  - Gewichtung anhand von Zuordnung der Motivationsfaktoren aus der Studie „Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen“ des Umweltbundesamtes zu Kriterien und Kriteriengruppen (Genike et al. 2020: 76-81)
  - Anhand zusätzlicher Quellen überprüfen und bedarfsweise subjektiv anpassen
5. Bewertung durchführen
  - Steckbriefe in das Bewertungstool einfügen
6. Auswertung und Interpretation der Ergebnisse
  - Maßnahme mit höchster Gesamtpunktzahl erfüllt Kriteriengruppen/Kriterien am besten
  - Diskrepanz zwischen Gewicht und der Erfüllung der Kriterien und Kriteriengruppen
  - Ergebnis kritisch überprüfen und reflektieren

Abbildung 1: Top 10 der bewerteten Maßnahmen auf Basis der Motivationsfaktoren (UBA-Studie) (eigene Darstellung)

Abbildung 2: Gegenüberstellung zwischen den gewichteten Kriteriengruppen auf Basis der Motivationsfaktoren (UBA-Studie) (blau) und der Nennung der Kriteriengruppen nach durchgeführter Nutzwertanalyse (grün) (eigene Darstellung)

**Identifizierung von Maßnahmen**

Um die dritte Forschungsfrage zu beantworten wird untersucht, welche der in der ersten Forschungsfrage identifizierten Maßnahmen im Untersuchungsraum durchgeführt wurden und wie diese räumlich verteilt sind.

**Expert\*inneninterviews**

Die Ergebnisse werden im Rahmen von Interviews mit verschiedenen Expert\*innen, wie dem Autor Johannes Fläcke von „Mapping Environmental Inequalities Relevant for Health for Informing Urban Planning Interventions - A Case Study in the City of Dortmund“, diskutiert.

**Literaturrecherche**

Die zweite Forschungsfrage wird in einem allgemeinen Rahmen durch Literaturrecherche beantwortet, ohne dabei näher auf jede der identifizierten Maßnahmen einzugehen.

**Lokalisieren von Hot-Spots**

Die räumliche Verteilung wird kartiert, wodurch Disparitäten zwischen Stadtteilen oder Quartieren festgestellt werden können. Somit lassen sich Hot-Spots lokalisieren, in denen besonders viele oder wenige Maßnahmen durchgeführt wurden.

**Erstellung einer Handlungsempfehlung**

Ausgehend von den gesammelten Informationen wird eine Handlungsempfehlung erstellt. Dessen Rahmen wird im Laufe der Forschung angepasst und wird sich entweder auf die Stadt Dortmund, einzelne Quartiere oder Stadtteile beziehen.

tu technische universität dortmund

TU Dortmund - Fakultät Raumplanung | Modul 3 - F-Projekt | Projektmarkt | SoSe 2022 | Betreuung: David Hölzel M.Sc. | Beratung: Dr. Paula Quentin | 08/04/2022

# Abstract F13

## “Klimaresiliente Region mit internationaler Strahlkraft am Beispiel der Stadt Oberhausen”

Das F-Projekt 13 beschäftigt sich mit dem Thema „Klimaresiliente Region mit internationaler Strahlkraft am Beispiel der Stadt Oberhausen“. Die Projektgruppe legt den Fokus auf die regionale Ebene. Die Stadt Oberhausen dient hier als Beispiel für eine typische Ruhrgebietsstadt. Oberhausen steht sowohl in Bezug auf den Klimawandel, als auch in Bezug auf den Strukturwandel vor ähnlichen Problemen und Herausforderungen, wie viele andere Städte in der Region. Um den Untersuchungsraum einzugrenzen, beschäftigt sich die Projektgruppe mit Teilen des Stadtbezirks Alt-Oberhausen. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes lässt sich durch die spezifischen Probleme, wie zum Beispiel der hohe Versiegelungsgrad und die geringe Aufenthaltsqualität, welche in Alt-Oberhausen besonders auffällig ist, ableiten. Diese und weitere Probleme wurden von der Projektgruppe als besonders schwerfällig sowie prägend wahrgenommen und erklären somit den dringenden Handlungs- und Anpassungsbedarf.

Im Zuge von Ortsbegehungen, die von der Projektgruppe zu Beginn der Forschung durchgeführt wurden, sind hauptsächlich Defizite im Bereich der Grün- und Freiflächenstruktur kenntlich geworden. Um in der Forschungsarbeit auf die Bedeutsamkeit dieser näher einzugehen, wählt die Projektgruppe folgende Forschungsfrage:

“Wie können Grünstrukturen im öffentlichen Raum weiterentwickelt werden, um die Aufenthaltsqualität und die Klimaresilienz in Alt-Oberhausen zu verbessern?”

Die Projektgruppe legt als Schwerpunkt das Thema der Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität fest, da diese bedeutende Aspekte der nachhaltigen Stadtentwicklung sind. Ein weiterer wichtiger Aspekt des Projektes in Bezug auf die Klimaresilienz sind die öffentlichen Räume, welche auch Einfluss auf die Aufenthaltsqualität haben. Damit eine umfassende Beantwortung der Forschungsfrage möglich ist, erarbeitete die Projektgruppe spezifische Zielsetzungen. Diese gehen über die Gestaltung der öffentlichen Räume durch Grünstrukturen, die Aufwertung der Aufenthaltsqualität, hin zur Untersuchung und Auswahl der passenden Maßnahmen.

Die methodische Vorgehensweise startete mit der Analyse der Ergebnisse der Ortsbegehungen und einer ausgewogenen Literaturrecherche sowie einer Sekundärdatenanalyse. Bei der weiteren Projektarbeit wurde der Mixed-Methods Ansatz verfolgt, wobei qualitative sowie quantitative Methoden Anwendungen fanden. Die Projektgruppe beschloss für eine genauere Analyse des Untersuchungsraums eine SWOT-Analyse und Umfragen durchzuführen. Vertiefende Erkenntnisse und Informationen sowie mögliche Handlungsvorschläge sollen ExpertInneninterviews mit verschiedenen InterviewpartnerInnen aus dem Bereich Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität liefern.

Das Ziel der Projektarbeit ist eine tiefgehende Analyse der aktuellen Situation in Alt-Oberhausen in Bezug auf Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität. Beide Aspekte sollen durch eine Aufwertung der Grün- und Freiflächen gesteigert werden. Dafür erarbeitet die Projektgruppe ein thematisches Konzept mit Maßnahmen. Abschließendes Vorhaben ist es, Handlungsempfehlungen für die Stadt Oberhausen zu erstellen. Diese sollen Oberhausen als ein positives Beispiel, in Bezug auf Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität, mit einer Vorreiterfunktion für andere Städte darstellen.

### F 13

## Klimaresiliente Region mit internationaler Strahlkraft am Beispiel der Stadt Oberhausen

**Was machen wir als F-Projekt 13?**

Als Hauptziel hat sich die Projektgruppe die Etablierung Oberhausens als klimaresiliente Region mit hoher Aufenthaltsqualität gesetzt.

Dies soll durch die Weiterentwicklung öffentlicher Räume verwirklicht werden, wobei der Fokus vor allem auf der Klimaanpassung und -widerstandsfähigkeit liegt.

Um empirisch belegbare Daten zu erhalten, verfolgt die Projektgruppe mit den Methoden Umfrage, ExpertInneninterviews und der SWOT-Analyse den Mixed Methods Ansatz.

Abschließend erfolgt auf Grundlage dessen die Entwicklung allgemeiner Handlungsempfehlungen und konkreter Maßnahmen zur nachhaltigen Stadtentwicklung.

Resultierend daraus soll Oberhausen neben ihrer internationalen Strahlkraft auch als eine klimaresiliente Region wahrgenommen werden und so als Vorreiter für andere Ruhrgebietsstädte fungieren.

**Wie können Grünstrukturen im öffentlichen Raum weiterentwickelt werden, um die Aufenthaltsqualität und die Klimaresilienz in Alt-Oberhausen zu verbessern?**

Schaffung und Weiterentwicklung von Grünflächen und öffentlichen Räumen

**Aufenthaltsqualität:**

- Lebens- und Aufenthaltsqualität verbessern
- Stärkung der Attraktivität
- Erweiterung des Angebots
- Naherholung fördern

**Klimaresilienz:**

- Klimaresilienz stärken
- Hitzeinseln verringern
- Starkregenvorsorge
- Stadtklima optimieren

**Umfragen:**

**Ziel:**

- Erkennen an welchen Stellen BürgerInnen Schwachstellen in Alt-Oberhausen sehen, um später mögliche Handlungsempfehlungen entwickeln zu können

**Ablauf:**

- Digitaler Fragebogen an verschiedene Einrichtungen versendet
- Zusätzlich analoge Befragungen in Alt-Oberhausen
- Auswertung ab Mai

**ExpertInneninterviews:**

**Ziel:**

- Spezielle Expertise bezüglich Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität in Alt-Oberhausen
- Informationen aus Interviews für spätere Handlungsempfehlungen sammeln

**Ablauf:**

- ExpertInnen wurden durch die Projektgruppe angefragt
- Durchführung der Interviews seit Februar

**SWOT-Analyse:**

**Ziel:**

- Untersuchungsgebiet soll auf Stärken und Schwächen untersucht werden, um Chancen und Risiken herauszuarbeiten
- Daraus resultierende Maßnahmen und Strategien für spätere Handlungsempfehlungen erarbeiten

**Ablauf:**

- Start der Analyse ab Mai

**Mixed Methods**

Du kommst aus Oberhausen?  
Hier geht es zu unserer Umfrage!

Fortgeschrittenen Projekt 13  
SoSe 2022  
Betreuer: Dr.-Ing. Mehdi Vazifdoost  
Beraterin: Dipl.-Ing. Semaneh Naseri

Karte und Bilder nach eigener Darstellung  
Kartengrundlage: ©OpenStreetMap