

STUDIENPROJEKTE
STUDIENPROJEKTE
STUDIENPROJEKTE
STUDIENPROJEKTE

STUDIENPROJEKTE

im Bachelor- und Master-Studiengang Raumplanung
2020/2021

Inhaltsverzeichnis

A-Projekte	
Umnutzung des Zanders-Areals in Bergisch Gladbach	6
Wie löse ich Probleme in der Planung?	7
Dortmunder Kiosk-Kultur	8
Kurzfristig zu viel, langfristig zu wenig	9
Juist-Besucher:innen im Nationalpark gleich Nationalparkbesucher:innen?	10
Effects of Gentrification	11
Digitalisierung und Georeferenzierung	12
Raumplanung im Systemwandel	13
Städte für Menschen	14
Reclaiming the City	15
Windenergienutzung als Beitrag zum Klimaschutz in Klein- und Mittelstädten	16
Studieren bewegt: Mobilitätsmanagement an deutschen Hochschulen	17
Ideen für zukunftsfähige Ortsteilzentren:	18
Stadtentwicklung in Vechta-Hagen	19
Geht doch! Bewegungsfreundliche Innenstädte	20
Urbanes Grün gleich Grün?	21
F-Projekte	
Zukunftsweisende Quartiersentwicklung:	24
There is an app for that	25
Resilient Upgrading of Informal Settlements in Metro Manila	26
ErFAHRbare Naturräume im Ruhrgebiet?!	27
Commoning durch Storytelling	28
Ein Instrument, viele Interessen	29
Inklusives Wohnen/Inklusive Quartiersentwicklung	30
„Superblocks“ – Ein Ansatz zur Gestaltung nachhaltiger und lebenswerter Städte und Nachbarschaften?	31
Südwestfalen	32
Segregation durch Alltagsmobilität	33
Wohnen im Wandel	34
resour_city	35
M-Projekte	
Wintersemester 2020/21	
Bewegungsräume in der Stadt Gelsenkirchen	38
Bewegungsräume in der Stadt Gelsenkirchen	39
Fahrradfreundliche Städte Realität oder Illusion?	40
Hybride Räume	41
Planung der zukünftigen Wasserstoff-Infrastruktur	42
Städtebauliche Sanierungsmaßnahme	43
M-Projekte	
Sommersemester 2021	
Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme	46
Wie möchtest du wohnen?	47
UN-Habitat - Reshaping Westwood-Highland Park Area	48

Impressum

Herausgabe dieser Veröffentlichung

Dipl.- Ing. Ulla Greiwe
Sandra Fortuna

Layout

Sophie Weidig, ReproZentrum

Bild- und Abbildungsnachweis

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

Druck

Zentrale Vervielfältigung der TU Dortmund

Kontakt

Dipl.- Ing. Ulla Greiwe, Sandra Fortuna

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

SPZ Service-Büro

📍 Campus Süd, GB III, R. 3.207

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

☎ 0231 / 755-4853

📠 0231 / 755-2273

✉ spz.rp@tu-dortmund.de

A-PROJEKTE
A-PROJEKTE
A-PROJEKTE
A-PROJEKTE

A-PROJEKTE

Umnutzung des Zanders-Areals in Bergisch Gladbach

Chancen und Risiken für die Stadtentwicklung



tu technische universität dortmund

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

Um die Leitfragen zu beantworten hat die Projektgruppe zunächst eine Ortsbegehung durchgeführt, auf die eine ausgiebige Literatur- und Dokumentenanalyse folgte. Das erarbeitete Wissen ist anhand verschiedener Expert*innen-Interviews manifestiert worden. Anhand einer umfassenden SWOT-Analyse, einer Eigendefinition der Begriffe Zukunftsfähigkeit eines Stadtquartiers und den dazu gehörigen Kriterien, hat die Projektgruppe den Handlungsbedarf in Bergisch Gladbach priorisiert. Zusätzlich dazu ist das Fallbeispiel der Bahnstadt Opladen analysiert und mit einem weiteren Expert*inneninterview abgesichert worden. Als Abschluss der vorangegangenen Projektarbeit hat die Projektgruppe Handlungsempfehlung entwickelt, um den weiteren Planungsverlauf mitzugestalten.

Das Ergebnis der Projektarbeit soll einen Überblick über die Komplexität eines Konversionsprozesses ermöglichen. Außerdem unterbreitet die Projektgruppe Handlungsempfehlungen für die konkrete Stadtentwicklung in Bergisch Gladbach, die voraussichtlich prägende Jahre vor sich hat.

Umnutzung des Zanders-Areals in Bergisch Gladbach

Chancen und Risiken für die Stadtentwicklung

Zwischenbericht
Projekt A01
Studienjahr 2020/21

Das Projekt A01 behandelt das Thema der Umnutzung des Zanders-Areals in Bergisch Gladbach und welche Chancen und Risiken sich daraus für die Stadtentwicklung ableiten. Derzeit arbeiten an dem Projekt 10 Studierende.

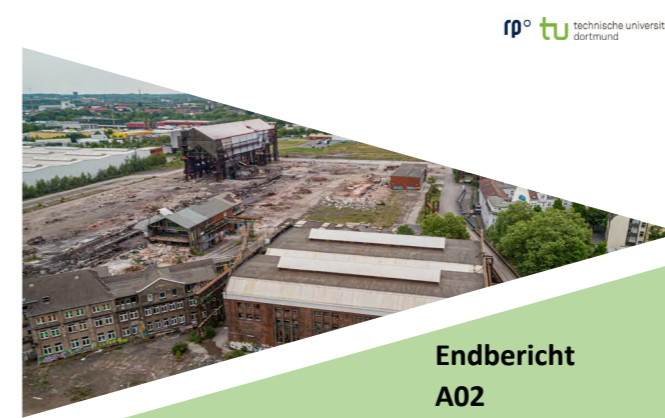
Der Untersuchungsraum befindet sich im Bergisch Gladbach auf dem sogenannten Zanders-Areal. Dort befand sich bis zum April 2021 eine Papierfabrik, die die Stadt über einhundert Jahre stark geprägt hat. Im Hinblick auf die absehbare Stilllegung wurde seit einigen Jahren die Konversion, also die Umnutzung des Areals geplant. Das Areal liegt in direkter Angrenzung südöstlich der Innenstadt von Bergisch Gladbach und bietet mit seiner Fläche von 37ha einen idealen Ort für die Stadtentwicklung. Durch die industrielle Vornutzung birgt es jedoch auch verschiedene Herausforderungen, die es im Planungsprozess zu bewältigen gilt.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Jan Niklas Lenßen
Beratung: Dipl.-Ing. Ulla Greiwe
Fachgebiet/e: Extern, DEK
Projektnummer: A01

Wie löse ich Probleme in der Planung?

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



rp° tu technische universität dortmund

Endbericht A02

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



Betreuung: M.Sc. Lena Unger, M.Sc. Dahae Lee,
Univ.-Prof. Dr. Karsten Zimmermann
Beratung: M.Sc. Robert Barbarino

08.07.2021
SoSe 2021

Technische Universität
Dortmund
Fakultät Raumplanung

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

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

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

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

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

Informationen zum Projekt

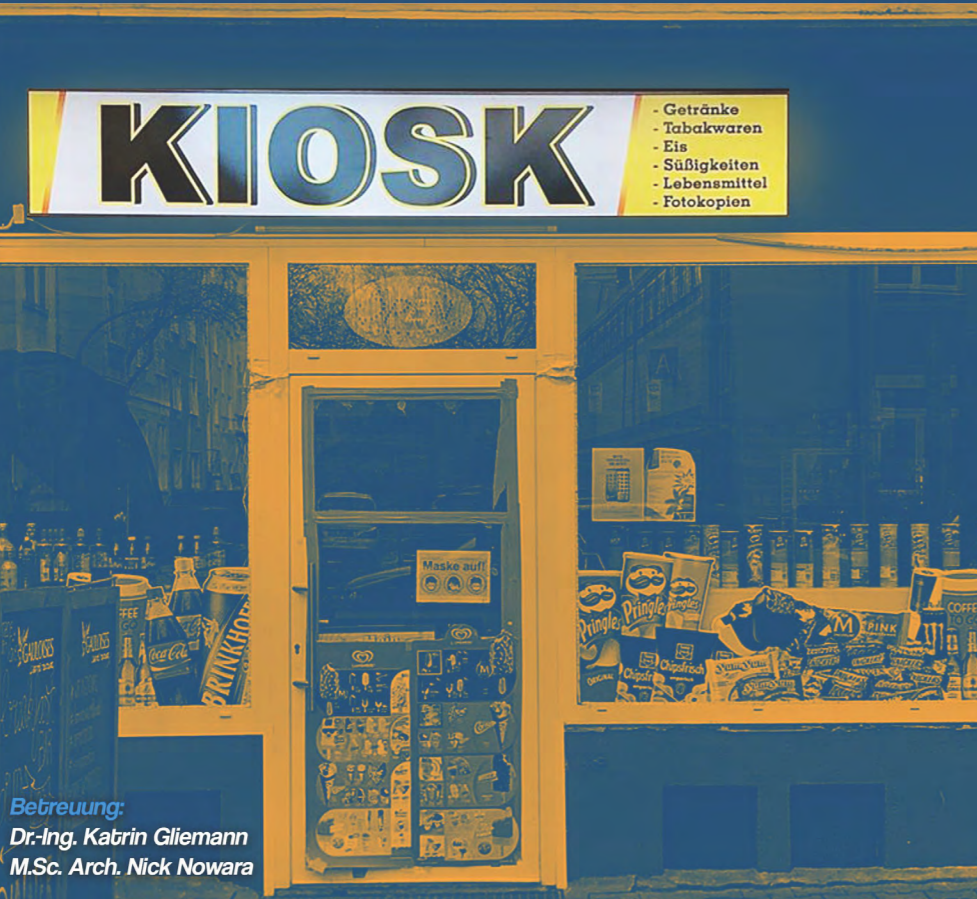
Betreuung: Lena Unger, Dahae Lee
Beratung: Robert Barbarino
Fachgebiet/e: EPK
Projektnummer: A02

Dortmunder Kiosk-Kultur

Der Trinkhalle auf der Spur

tu technische universität dortmund | rp° fakultät raumplanung

Modul 2: A-Projekt Endbericht A03



KIOSK

- Getränke
- Tabakwaren
- Eis
- Süßigkeiten
- Lebensmittel
- Fotokopien

Betreuung:
Dr.-Ing. Katrin Gliemann
M.Sc. Arch. Nick Nowara

Beratung:
M.Sc. Hanna Seydel

Wintersemester 2020/2021
Sommersemester 2021

Abgabedatum: 05.07.2021

**Dortmunder Kiosk-Kultur:
Der Trinkhalle auf der Spur**

Informationen zum Projekt
Betreuung: Nick Brian Nowara
Beratung: Dr. Katrin Gliemann
Fachgebiet/e: IPS
Projektnummer: A03

Kurzfristig zu viel, langfristig zu wenig

Wie Stadtplanung im Umgang mit Starkregen und Trockenheit beitragen kann

tu technische universität dortmund | rp° Fakultät Raumplanung

A04

Kurzfristig zu viel,
langfristig zu wenig



Wie Stadtplanung im Umgang mit Starkregen und Trockenheit beitragen kann

Endbericht

27.06.2021
Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
Sommersemester 2021
Modul 2 – A-Projekt

M.Sc. Philip Kruse, M.Sc. Tanja Schnitfinke
Betreuung
M.Sc. Carolin Bauer
Beratung
Alexander Thüs
Tutor

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

Als Untersuchungsraum wurde das Hafenquartier in der Dortmunder Nordstadt gewählt. Anhand dieses Quartiers wurden die Ausprägungen, der in der Forschungsfrage integrierten Aspekte der Gefährdung, Vulnerabilität und Resilienz weitgehend untersucht. Für die Erforschung wurde ein Mixed-Methods Ansatz, bestehend aus Literaturrecherchen, Expert:inneninterviews sowie einer Ortsbegehung verwendet. Dabei wurden die maßgeblichen Faktoren mithilfe von ausgewählten Indikatoren beleuchtet und ausgewertet. Ausgehend von den Untersuchungsergebnissen wurden unter Einbezug von bereits implementierten Konzepten, anschließend beispielhafte, bauliche und nicht bauliche Maßnahmenkonzepte entwickelt, die an die vorliegende Problematik anknüpfen und die Resilienz des Quartiers gegenüber den Folgen von Starkregen und Dürre erhöhen sollen. Die baulichen Maßnahmen sollten dabei direkt an, im Laufe der Untersuchung auftretende Bereiche im Quartier mit erhöhtem Verbesserungspotenzial bzw. Anpassungsbedarf, anknüpfen. In diesem Fall würde dies etwa Bereiche mit erhöhter Gefährdung umfassen. Dabei wurde sowohl an die quartierspezifischen Eigenschaften angeknüpft als auch eine gewisse Übertragbarkeit auf ähnliche Gebiete berücksichtigt. Die Konzepte sollten im Idealfall als Orientierungsmöglichkeit für Planer:innen und Akteur:innen aus der Stadtverwaltung oder im Quartier wirkende Akteur:innen dienen, und im Sinne einer nachhaltigen, resilienten Stadtentwicklung einen Beitrag leisten.

In den vergangenen Jahren ist eine Zunahme von Extremwetterereignissen in Deutschland zu verzeichnen. Diese Zunahme an Häufigkeit und Intensität wird laut Wissenschaft durch den Klimawandel, also den Anstieg der weltweiten Temperatur verursacht (vgl. Deutscher Wetterdienst (DWD) o.J.). Besonders in urbanen Räumen können die Auswirkungen dieser Extremwetterereignisse ausgeprägt auftreten, etwa in Form von Überflutungen oder Dürre. Aufgrund der Ausprägung der Extremwetterereignisse im städtischen Raum lässt sich ein dringender Handlungsbedarf in diesem Bereich feststellen und veranlasst zu Erforschung und Entwicklung von Ansatzpunkten zur Linderung und Bewältigung dieser Problematik. Im Rahmen des Projekts sollte daher geklärt werden, wie Stadtplanung zum Umgang mit Starkregen und Trockenheit im urbanen Raum beitragen kann. Das Projekt Team stellte sich daher die Frage:

Informationen zum Projekt
Betreuung: Philip Kruse, Tanja Schnitfinke
Beratung: Carolin Bauer
Fachgebiet/e: IRPUD
Projektnummer: A04

Juist–Besucher:innen im Nationalpark gleich Nationalparkbesucher:innen?

Reisemotive und Naturschutz auf der Nordseeinsel Juist im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer



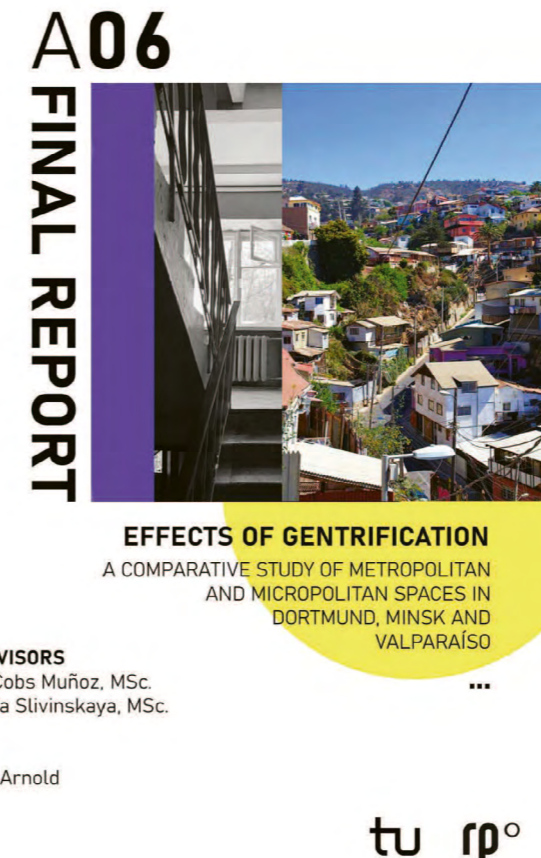
einen wichtigen Faktor bei der Destinationsauswahl der Besucher:innen darstellt. Daraus ergab sich die Hauptforschungsfrage: Wie beeinflussen sich der Nationalpark und das Reiseverhalten der Tourist:innen auf der Nordseeinsel Juist? Im Zuge der Projektarbeit wurden drei thematische Schwerpunkte gesetzt: Tourismus, Nationalpark und Naturschutz. Diese stehen in einem engen Verhältnis zueinander. Der Naturschutz, zu welchem auch der Klimaschutz zählt, ist von großer Bedeutung der ansässigen Insulaner auf Juist. Jedoch wurde der Fokus in der Projektarbeit auf den Tourismus und den Nationalpark gelegt und wie das Zusammenspiel dieser funktioniert. Zudem wurde das Reiseverhalten der Tourist:innen untersucht, um herauszufinden ob und wie dieses mit dem Nationalpark zusammenhängt. Zusätzlich zu der bereits erwähnten Hauptforschungsfrage wurden zwei weitere Unterforschungsfragen formuliert. Diese sollten bei der Beantwortung der zuvor erläuterten Hauptforschungsfrage helfen und wurden wie folgt formuliert: 1. Welche Faktoren spielen für die Tourist:innen eine Rolle bei der Entscheidung für einen Urlaub auf Juist und welche Bedeutung hat der Nationalpark dabei? 2. Welche Auswirkungen hat der Tourismus auf den Nationalpark? Zur konkreten Beantwortung der Fragen wurden zwei Methoden erarbeitet und im Anschluss, auf Grund der Covid-19-Pandemie online durchgeführt. Zum einen die Befragung und zum anderen das Experteninterview mit dem Leiter des Nationalparkhauses der Insel Juist, Jens Heyken. Im Anschluss daran galt es die Ergebnisse beider Methoden zu erarbeiten und festzuhalten. Diese konkreten Darstellungen der Ergebnisse, sowie die Beantwortung und damit das Ergebnis der Forschungsarbeit lassen sich in Folgendem nachlesen.

Die 17 km lange Nordseeinsel Juist ist mit einer empfindlichen Landschaft durch den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer geprägt und dient als Lebensraum für diverse Tier- und Pflanzenarten. Um die Artenvielfalt zu schützen wurde das Wattenmeer 2009 zum UNESCO-Weltnaturerbe ernannt und unterliegt somit einem strengen Schutz der EU-Richtlinien. Gleichzeitig ist Juist ein beliebtes Urlaubsziel. Der Tourismus ist dadurch eine wichtige wirtschaftliche Einnahmequelle. Im Jahr 2016 wurden auf Juist mehr als 110,4 Mio. Euro mit den Erträgen aus den Übernachtungen eingenommen. Die Tourismusbranche, in Form von Naturtourismus, ist auf eine intakte Natur angewiesen, weshalb eine unberührte Landschaft eine grundlegende Voraussetzung darstellt. Aus dem Zusammenspiel zwischen Naturschutz und Tourismus ergibt sich durch die widersprüchlichen Raumnutzungsansprüche beider Bereiche ein hohes Konfliktpotenzial. Dabei ist der Tourismus abhängig von der Natur, da sie

Informationen zum Projekt
 Betreuung: Florian Klopfer
 Beratung: Annika Guhl
 Fachgebiet/e: LLO, SOZ
 Projektnummer: A05

Effects of Gentrification

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



SUPERVISORS
 Víctor Cobs Muñoz, MSc.
 Liudmila Slivinskaya, MSc.
TUTOR
 Marius Arnold

Gentrification is one of many commonly known urban dynamics occurring in different forms all over the world. Being a multi-faceted process, it affects among others urban, social, functional, physiognomic, and economic dimensions. These were used to define positive and especially negative effects of the gentrification process, incentivising a reassessment of gentrification. Three micropolitan areas were selected to explore different types and effects of gentrification: Phoenix-See in Dortmund, Germany; Oktyabrskaya Street in Minsk, Belarus, and the hills of Alegre and Concepción in Valparaíso, Chile.

In order to comprehend the different gentrification processes, a descriptive overview of each study area, a defined understanding of micropolitan spaces, gentrification processes, and procedural justice, serving as a lens of study, have been developed. By a micropolitan space, we understand a distinct complex system inserted in a metropolitan space, with characteristics of being unique, attractive, and increasing several forms of wealth,

such as social and cultural. It is not classified by official districts, but rather feelings of affiliation and strong neighborhood identity. The study areas are micropolitan areas because of their crucial role in urban life and the ongoing gentrification processes having severe effects on the surrounding city.

The other concept, procedural justice, aims to shape and coordinate social interactions during the planning process and stimulate cooperation between both individuals and groups, as well as between individuals and society. Through its application, marginalized groups should be supported in voicing and acknowledging their opinions, needs, and wants especially in a gentrification process.

Furthermore, both a SWOT Analysis and a survey were used to gather information about the study areas. Along with the economic, social, functional, and physiognomic effects of gentrification in each study area, these methods helped to create a comparative framework. The survey was used as a way to not only gain possible new perspectives from locals but also to compare them to preliminary results. Furthermore, the individual processes in each area were compared to give an overview of similarities and differences that consider their divergent backgrounds. Since the gentrification process involves different stakeholders such as spatial planners, local communities, and the real estate market, the goal was to identify how they interact and how they may support or oppose spatial planning in achieving a procedurally just development. Therefore, a stakeholder map for every study area was created to clarify the impact of different actors on the planning process. The three study areas were evaluated according to the SWOT analysis from the perspective of procedural justice. The focus was put especially on the connections of the stakeholders as well as possible enabling conditions which can help or hinder the use of procedural justice and show the importance of this concept.

Some point out existing and possible future injustices could be mitigated to some extent by the implementation of procedural justice and connected participatory planning practices.

Informationen zum Projekt
 Betreuung: Víctor Cobs Muñoz
 Beratung: Liudmila Slivinskaya
 Fachgebiet/e: RIM, IRPUD
 Projektnummer: A06

Digitalisierung und Georeferenzierung

von Maßnahmen im Rahmen einer wassersensiblen Stadt in der Stadt Dortmund

Abschlussbericht

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



Betreuung: Michaela Lödige, M. Sc.
Marius Trzeciński, M. Sc.
Beratung: Philip Kruse, M. Sc.
Tutor: Uwe Tiemann

TU Dortmund
Fakultät Raumplanung
A-Projekt 07
SuSe 2021
Abgabetermin: 05.07.2021

Die Projektgruppe A08 beschäftigte sich mit den persönlichen Systemwechselerfahrungen von ehemaligen DDR-Planer*innen. Der Systemwechsel war eine Folge der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten im Jahr 1990, die sich 2020 zum 30. Mal jährte. Der Systemwechsel bedeutete für viele Menschen Veränderung, besonders aber für die ehemaligen Bürger*innen der DDR. Wir haben unseren Fokus insbesondere auf die Veränderungen, die sich im Planungsalltag ehemaliger DDR-Planer*innen vollzogen und wie sie diesen Umbruch erlebt haben, gerichtet.

Unser Ziel ist es, herauszufinden, wie sich die beruflichen und gestalterischen Handlungsspielräume von DDR-Planer*innen durch den Systemwechsel veränderten, welche Folgen sich durch den Systemwechsel für die Stadtentwicklung in Ostdeutschland ergaben und welche Erkenntnisse diese aus der DDR-Planung und dem Systemwechsel ziehen.

Die Projektgruppe hatte sich für einen qualitativen Forschungsansatz entschieden, da sie sich vor allem für die individuellen Erfahrungen der Raumplaner*innen interessierte und das qualitative Paradigma einen offenen Spielraum in Bezug auf neue oder unerwartete Erkenntnisse gibt. Die Gruppe fand heraus, dass die verschiedenen Planer*innen sehr unterschiedliche Erfahrungen gemacht haben. Es ist abhängig von dem individuellen Erlebnis der Personen, ob sich ihre Handlungsspielräume vergrößert, verkleinert oder anderweitig verändert haben, dementsprechend fällt auch die Bewertung der Handlungsspielräume nach dem Systemwechsel anders aus. Durch den Systemwechsel erlebte die Stadtentwicklung in Ostdeutschland eine enorme Veränderung. Einerseits war beispielsweise der Materialmangel oder die sozialistischen Stadtplanungszielsetzungen nicht mehr relevant, sodass unter anderem Straßen und Gebäude erneuert werden konnten. Viele Zeitzeug*innen und Expert*innen heben des Weiteren übereinstimmend die Folgen der Privatisierung der Flächen und der Betriebe in Ostdeutschland nach der Wende als besonders hervor, da hiermit viele weitere Prozesse ausgelöst wurden. Außerdem lässt sich sagen, dass den Planer*innen aus der DDR nach der Wende viel abverlangt wurde, da sie sich an neue Gesetze und neue Mitarbeiter*innen aus dem Westen gewöhnen mussten. Des Weiteren waren sich die Zeitzeug*innen und Expert*innen einig, dass es vor allem kurz nach dem Systemwechsel häufig eine Abwertung planerischer Kompetenz von DDR-Planer*innen gab. Jedoch gab es neben dem von Misstrauen geprägten Arbeitsverhältnis auch positive Erfahrungen, wie zum Beispiel die Entstehung von Kooperationen und langjährigen Freundschaften. Somit wurde der Systemwechsel von Planer*innen sowohl als Herausforderung, als auch Geschenk angesehen. Abschließend lässt sich sagen, dass die Projektgruppe ihr Zielsetzungen erreicht hat. Außerdem erhofft sie sich, dass bei stattfindenden oder zukünftigen Umbruchsituationen allen betroffenen Seite die gleiche Kompetenz zu gesprochen wird und nicht einfach ohne zu reflektieren, wo die Stärken und Schwächen des eigenen Systems liegen, dieses auf ein anderes Land oder Region u.a. Überstülpt.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Michaela Lödige, Marius Trzeciński
Beratung: Philip Kruse
Fachgebiet/e: RAM
Projektnummer: A07

Raumplanung im Systemwandel

Erfahrungen und Perspektiven von DDR-Planer*innen

Endbericht SoSe 2021
Abgabe: 22.07.2021
Anfänger*innenprojekt 08
Betreuerin: Dr. Sandra Huning
Beraterin: Dr. Anne Volkmann



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



Informationen zum Projekt

Betreuung: Dr. Sandra Huning
Beratung: Dr. Anne Volkmann
Fachgebiet/e: SOZ, Extern
Projektnummer: A08

Städte für Menschen

Urbanes Leben im öffentlichen Raum



Das Anfänger*innenprojekt (A09) „Städte für Menschen: Urbanes Leben in öffentlichen Räumen“ ist ein Projekt aus 14 Studierenden des Wintersemesters 20/21 des Studienganges Raumplanung an der Technischen Universität Dortmund im Fachgebiet Stadt- und Regionalplanung. Unterstützt wurde die Forschung durch Sabine Bongers-Römer M.Sc., Lars Sievers M.Sc. in betreuender Funktion, Annika Guhl M.Sc. in beratender Funktion, sowie durch Maximilian Keicher B.Sc. als Tutor. Ziel der Forschungsarbeit ist es, Maßnahmen und Methoden zu identifizieren, mit deren Hilfe Planer*innen die Qualität urbaner öffentlicher Räume steigern können, damit diese, den Idealen des urbanen öffentlichen Raumes möglichst nahekommen. Infolgedessen, lautet die übergeordnete Hauptfrage: „Wie lässt sich die Attraktivität urbaner öffentlicher Räume in Anbetracht der aktuellen Herausforderungen steigern?“. Zur Beantwortung dieser, werden drei weitere, methodisch aufeinander aufbauende, Teilfragen gestellt, die den groben Ablauf der Forschung vorgeben, und letztlich auch der Beantwortung der Hauptfrage dienen. Diese lauten: „Was sind die aktuellen Herausforderungen der urbanen öffentlichen Räume und welche Anforderun-

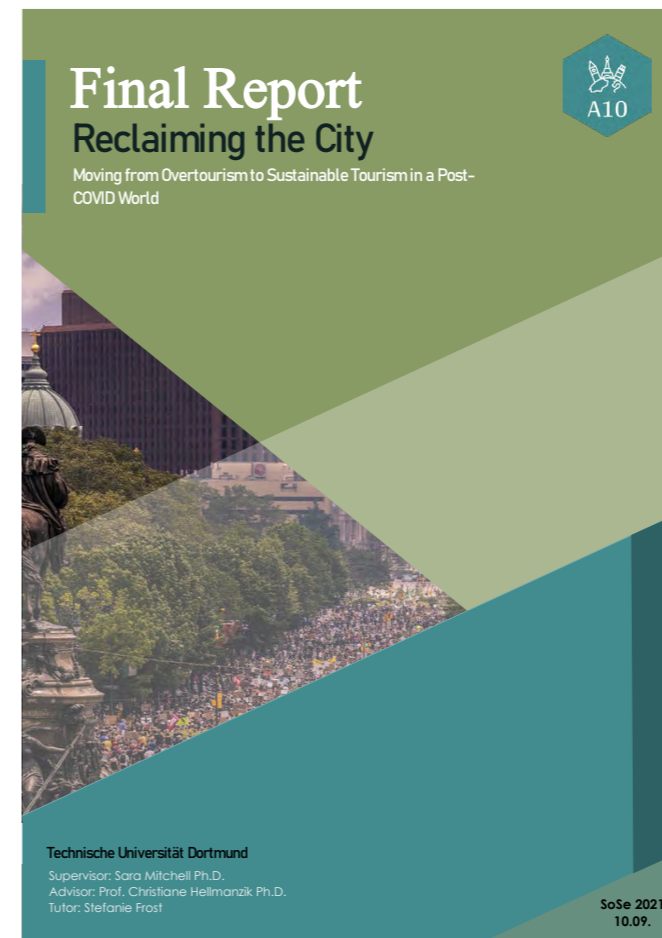
gen resultieren aus diesen?“, „Welche Qualitätsmerkmale urbaner öffentlicher Räume lassen sich aus den Anforderungen der Nutzer*innen ableiten?“, sowie „Mit welchen planerischen Maßnahmen kann die Attraktivität des urbanen öffentlichen Raumes in Anbetracht der aktuellen Herausforderungen gefördert werden?“. Eine Mischung aus quantitativen und qualitativen Ansätzen eignet sich aufgrund des facettenreichen Forschungsgegenstands und der vielen Einflüsse, am besten zur Erhebung. Aus der vorhandenen Literatur zu urbanen öffentlichen Räumen, werden für die Beantwortung der ersten Teilfrage die akutesten Herausforderungen für die Entwicklung des urbanen öffentlichen Raumes erarbeitet, und so die Grundlage für die zweite Teilfrage Qualitätsmerkmale für diese geschaffen. Die Ergebnisse werden in der Ortsanalyse zweier Fallbeispiele in Dortmunder Innenstadtgebieten mit dem Status-quo verglichen. Außerdem werden, auch im Rahmen der zweiten Teilfrage, die Ergebnisse einer von den Forschenden durchgeführten Online-Umfrage der Anwohner*innen- und Nutzer*inne der Untersuchungsräume zu den dortigen urbanen öffentlichen Räumen analysiert, um die Nutzungsansprüche der Bevölkerung an den urbanen öffentlichen Raum zu erheben und die, aus der Literatur entwickelten Qualitätsmerkmale zu validieren. Die letzte Teilfrage wird neben der Recherche von bestehenden Lösungsansätzen und Maßnahmen durch die codierte Auswertung von fünf Expert*inneninterviews erörtert. Die Ergebnisse der drei Forschungsschritte dienen der Beantwortung der Hauptfrage. Das Projekt wird letztlich durch das Aufstellen von Handlungsempfehlungen für Planer*innen zur bestmöglichen Gestaltung urbaner öffentlicher Räume komplettiert. Die Arbeit leistet einen Beitrag zum besseren Verständnis der Einflüsse und Interessen, die auf den urbanen öffentlichen Raum wirken. Im Sinne des Projekttitels „urbanes Leben im öffentlichen Raum“, können durch die integrierte Betrachtung des Gesamttraumes in Stadtquartieren, Maßnahmen und weitere Möglichkeiten zur Bewältigung der Herausforderungen und Ausgleich der Interessen aufgestellt werden und Aspekte des städtischen Lebens beleuchtet werden, die bei der Anschauung einzelner urbaner öffentlicher Räume nicht hätten beachtet werden können.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Sabine Bongers-Römer, Lars Sievers
Beratung: Annika Guhl
Fachgebiet/e: SRP, SOZ
Projektnummer: A09

Reclaiming the City

Moving from Overtourism to Sustainable Tourism in a Post-Covid World



With tourism being one of the largest industries around the world, experiencing it for oneself is not uncommon. But seeing its impact and how much it was affected by the COVID-19 pandemic, as well as knowing how to cope with the situation sustainably is a discussion that should be held. In 2020, the tourism sector suffered from a decrease in global tourist numbers of as much as 74% compared to 2019 (UNWTO, 2021).

Not only is the tourism sector affected, but it also creates a big impact on tourism-dependent regions or countries, because of the number of employees in the sector and its revenue. The pandemic creates a unique situation, since for the first time in the 21st century, there could be a chance to fend off the biggest problems of mankind, being climate change and poverty. Even though the pandemic led to negative impacts on the economy, it also forms a huge possibility to move on from them.

Therefore, the following research question was chosen: How can spatial planners help overtouristed cities to permanently move to more sustainable tourism in a post-COVID world? To answer it, a literature review was conducted to develop better fitting definitions for overtourism and sustainable tourism, identify existing sustainable tourism concepts, and barriers to transitioning to sustainable tourism, as well as to determine the challenges and opportunities of COVID-19. Then data and literature reviews were combined to construct a list of indicators, which local policy makers can use to determine the degree to which a city suffers from overtourism. With a list consisting of 12 data-based indicators and six more subjective indicators, the list provides a wide spectrum of analyzable data. Data-based indicators are essential to get an overview on the touristic situation in a city in those 12 various aspects, whereas the subjective indicators give an insight on how the touristic sector is perceived by the inhabitants of each city.

The next step was to develop a table of actions, to help cities to become more sustainable. It is designed as a list of instructions that offers ways to improve the quality of life of every involved stakeholder of a destination. A SWOT-Analysis and a Multi-Criteria-Analysis were the main methods to find actions that can be measured easily, but which are also generally applicable. The table helps to achieve better surroundings by providing cities and their policy makers in their tourism sectors 14 different ways to improve overtouristed tendencies. The indicators and table of actions are designed to work together, so the list of indicators should be used first, and then the table of actions as an addition. Both of their results can then be used to develop an own tourism concept that suits best to the policy makers' cities. The existing list of indicators was applied to Prague, which serves as a case study to show how they can be used in practice in both the city's current situation, along with already existing measures.

Informationen zum Projekt

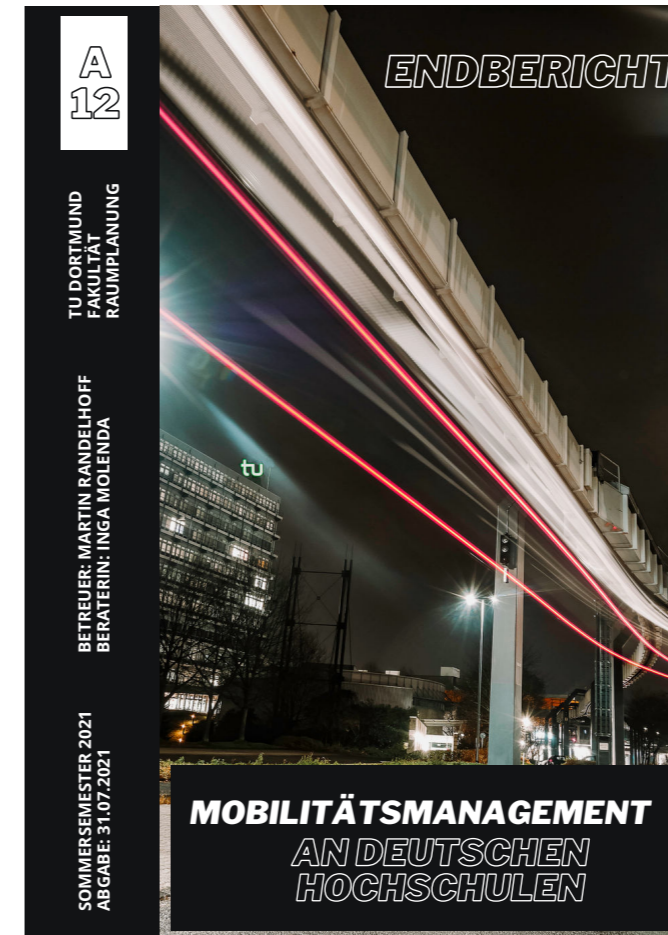
Betreuung: Sara Mitchell
Beratung: Prof. Christiane Hellmanzik
Fachgebiet/e: URI
Projektnummer: A10

Windenergienutzung als Beitrag zum Klimaschutz in Klein- und Mittelstädten

Informationen zum Projekt

Betreuung: Dr.-Ing. Jörg Fromme
 Beratung: Marius Pasquale Trzecinski
 Fachgebiet/e: RES, RIM
 Projektnummer: A11

Studieren bewegt: Mobilitätsmanagement an deutschen Hochschulen



Das tägliche Pendeln von zahlreichen Studierenden an deutschen Hochschulen erfordert eine fundierte Verkehrsplanung. Deshalb befasst sich das Anfänger:Innen-Projekt 12 der Fakultät Raumplanung an der TU Dortmund mit dem Mobilitätsmanagement (MM) an deutschen Hochschulen. Die Zahl der an deutschen Hochschulen immatrikulierten Studierenden steigt seit dem Wintersemester 2007/2008 stetig an. Im Wintersemester 2019/2020 waren knapp 2,9 Mio. Menschen an deutschen Hochschulen immatrikuliert. Das sind etwa 3,5% der deutschen Gesamtbevölkerung. Die Notwendigkeit der Präsenz an den Hochschulen bedingt bei Studierenden Mobilität. Je mehr Studierende es gibt, desto mehr Verkehr wird erzeugt. Die Mobilitätsnachfrage von Studierenden variiert je nach Standort, so unterscheidet sich diese beispielsweise an städtischen und ländlichen Hochschulen. Um eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität zu gewährleisten, benötigen Hochschulen daher ein Mobilitätsmanagement. Das Ziel der Projektgruppe ist es, die aktuelle Verbreitung von Mobilitätsmanagement -Konzepten in Deutschland zu erfassen und qualifiziert zu bewerten. Zudem soll mithilfe der Forschungsfragen Maßnahmen mit

Hinblick auf die Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit einer ausgewählten Hochschule verbessert oder entwickelt werden. Die aufgestellten Forschungsfragen lauten:

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

Mithilfe der Forschungsfragen sollen Stärken und Schwächen von bereits existierenden Mobilitätsmanagements analysiert und gegebenenfalls Maßnahmen zur Verbesserung erarbeitet werden. Zur Beantwortung der ersten Forschungsfrage liegt der methodologische Schwerpunkt auf der Sekundärdatenauswertung und Umfragen an Studierenden. Dadurch wird der Istzustand an den Hochschulen untersucht und sich ein Überblick über die verschiedenen Maßnahmen der Mobilitätsmanagements verschafft. Diese Ergebnisse können dann zusammen mit leitfadengestützten Expert:Inneninterviews zur Beantwortung der zweiten Forschungsfrage genutzt werden. Im Anschluss daran können diese Ergebnisse genutzt werden, um Maßnahmen zur Verbesserungen der ausgewählten Hochschulen zu erarbeiten. Die Ergebnisse der Forschung werden den jeweiligen Hochschulen zur Verfügung gestellt. Das Hauptergebnis der Forschung ist, dass Mobilitätsmanagement an deutschen Hochschulen bisher nur selten aufzufinden sind. Das kann zum einen den Grund haben, dass die Säule des Mobilitätsmanagements in der Integrierten Verkehrsplanung noch nicht lange vorhanden ist und dadurch bisher nur wenige Konzepte in dem Bereich erstellt wurden. Zum anderen ist auch der Begriff des MM-Konzeptes nicht weit verbreitet: Viele Hochschulen haben beispielsweise eine Art Wegeleitsystem oder ein Parkraummanagement, bezeichnen dieses aber nicht als MM. In den nächsten Jahren wird sich dieses Bewusstsein weiter entwickeln, sodass immer mehr Hochschulen ein MM implementieren werden.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Martin Randelhoff
 Beratung: Dr. Inga Molenda
 Fachgebiet/e: VPL, Extern
 Projektnummer: A12

Ideen für zukunftsfähige Ortsteilzentren:

Das Beispiel Lütgendortmund

tu technische universität dortmund **rp**

Endbericht

A13 - IDEEN FÜR ZUKUNFTSFÄHIGE ORTSTEILZENTREN: DAS BEISPIEL LÜTGENDORTMUND

Fakultät Raumplanung
Wintersemester 20/21
Sommersemester 21 Modul 2

BETREUT VON:
Dr. Tanja Fleischhauer
Dekanat

BERATEN VON:
M.Sc. Antonia Pfeiffer
Lehrstuhl Landschaftsökologie
und Landschaftsplanung

BEGLEITET VON:
Anna Knuerenhaus

Das Projekt A13 befasst sich mit den Herausforderungen von Ortsteilzentren und wie diese attraktiv und zukunftsfähig gestaltet werden können. Da der stationäre Einzelhandel in den letzten Jahren immer weiter an Bedeutung verlor, kam es in vielen Innenstädten zu einer Zunahme des Leerstands, was einen Verlust der Attraktivität von Städten zur Folge hat. Letztendlich stehen Innenstädte vor dem Hauptproblem der sinkenden Passantenfrequenz, dem Leerstand und einem allgemeinen Attraktivitätsverlust.

Als Untersuchungsgebiet wählte das Projekt das Dortmunder Ortsteilzentrum Lütgendortmunds, welches stellvertretend für die Probleme von Ortsteilzentren steht. Da auch dieses Ortsteilzentrum mit Herausforderungen wie dem zunehmenden Leerstand zu kämpfen hat, ist die Steigerung der Attraktivität mithilfe eines Maßnahmenkatalogs das Projektziel. Um dieses Ziel zu erreichen, baut die Forschung auf folgende Fragen auf:

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

Um diese Fragen zu beantworten, hat das Projekt verschiedene Forschungsstrategien entwickelt. Das Projekt begann die Forschungsarbeit mit einer allgemeinen Sekundäranalyse, die als Grundlage für die weitere Forschung diente. Mit den neu gewonnenen Erkenntnissen wurden zwei Experteninterviews mit Einzelhändlern aus Lütgendortmund geführt, wodurch das Projekt subjektive Meinungen zu der Attraktivität des Ortsteilzentrums erhielt.

Im selben Zeitraum wurde eine Kartierung erstellt, in welcher das Ortsteilzentrum Lütgendortmunds hinsichtlich seiner Funktionen anhand einer analytischen Ortsbegehung skizziert wurde. Der Mangel an vielfältigen Geschäften, sowie der Leerstand wurden dem Projekt so deutlicher. Darauf folgend wurde ein Experteninterview mit einem Stadtplaner der Stadt Dortmund durchgeführt, dessen Zuständigkeitsbereich Lütgendortmund umfasst, wodurch neue politische und planerische Erkenntnisse erlangt wurden. Parallel dazu wurde die standardisierte Befragung zu der Attraktivität Lütgendortmunds begonnen, die mithilfe eines Fragebogens die Sicht der Bewohner*innen und Passant*innen verdeutlichen soll. Die gesammelten Ergebnisse der verschiedenen Methoden wurden in einer SWOT-Analyse zusammengetragen, aus der wiederum der Maßnahmenkatalog entwickelt wurde, um die Forschungsfragen beantworten zu können. Der Maßnahmenkatalog umfasst inhaltlich die räumlichen Bereiche des Ortsteilzentrums, des Marktplatzes und des örtlichen Parks. Durch die Umsetzung dieses Maßnahmenkataloges soll die Vision des Projektes, eines für alle Altersgruppen gerechten, lebendigen, grünen, zukunftsfähigen und attraktiven Ortsteilzentrum greifbar sein.

Informationen zum Projekt
 Betreuung: Dr. Tanja Fleischhauer
 Beratung: Antonia Pfeiffer
 Fachgebiet/e: DEK, LLP
 Projektnummer: A13

Stadtentwicklung in Vechta-Hagen

Insbesondere im Hinblick auf den Klimawandel

Endbericht
Projekt A-14

Stadtteilentwicklung in Vechta-Hagen, insbesondere im Hinblick auf den Klimawandel

rp **tu**

Studienjahr: 2020/2021

Betreuer: Dr. Ing. Mehdi Vazifedoost
 Beraterin: Lydia Geerken (Stadt Vechta)
 Tutorin: Melissa Münster

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

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

eine hohe Relevanz.

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

Anhand dieser Ziele und Visionen wurde folgende Leitfrage aufgestellt:

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

Für die Beantwortung dieser Frage hat das Projekt mit Hilfe einer SWOT-Analyse einen Maßnahmenkatalog entworfen, welcher die Themenbereiche Wohnen, Soziales, Verkehr und Mobilität und Grün- und Freiflächen enthält. Das räumliche Leitbild und ein Rahmenplan runden die bisherige Planung ab. Sie stellen die Integration des Plangebiets in die nähere Umgebung sicher und halten die beschlossenen Maßnahmen räumlich fest. So sieht die Planung ein gemischtes Wohngebiet aus Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäusern vor, welches von Freiflächen und naturnahen Flächen durchzogen ist. Zudem sorgen soziale Einrichtungen für alle Altersklassen und eine Fahrrad und ÖPNV zentrierte Verkehrsplanung für die Beantwortung der Leitfrage. Mit den Ergebnissen des Projekts kann die Stadt Vechta die Chance nutzen, trotz Flächenversiegelung und -inanspruchnahme, ökologisch verträglich und sozial zu wirtschaften. Das Projekt kann so insgesamt einen Beitrag zur Realisierung des Klimaschutzziels leisten, während soziale Belange in die Erwägungen einbezogen werden.

Informationen zum Projekt
 Betreuung: Dr. Mehdi Vazifedoost
 Beratung: Lydia Geerken
 Fachgebiet/e: DEK, Extern
 Projektnummer: A14

Geht doch! Bewegungsfreundliche Innenstädte



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

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

Das Projekt beschäftigt sich mit der Forschungsfrage „Wie kann die Fußgängerfreundlichkeit in der Wittener

Innenstadt verbessert werden?“ Das Ziel ist es, Maßnahmen aufzuzeigen, die der Stadt und den Bürgern verhelfen, die Fußgängerfreundlichkeit zu erhöhen.

Dafür werden zwei ausgewählte Strecken in den Fokus genommen, die durch die Innenstadt verlaufen. Grund für die Auswahl von Strecken ist die hohe lokal-gesellschaftliche Bedeutung der Strecken. Um dieses Vorhaben zu verfolgen, wurden fünf Unterfragen entwickelt, anhand derer sie folgende Forschungsfrage beantworten.

Die ersten beiden Unterfragen „Was sind die Voraussetzungen für eine fußgängerfreundliche Innenstadt?“ und „Wo gibt es Stärken und Defizite in der Wittener Innenstadt in Bezug auf Fußgängerfreundlichkeit?“ werden mithilfe von Literaturrecherche, Ortsbegehung, Online-Befragung sowie Expertengesprächen beantwortet. Zunächst werden dadurch die Grundlagen einer fußgängerfreundlichen Innenstadt erarbeitet, sodass das Projekt in der Lage ist, die Stärken und Schwächen der der Wittener Innenstadt zu erheben und zu bewerten. Hierbei wird durch die Auswahl der Erhebungsmethoden sowohl die Sicht der Fußgänger selbst als auch die, der Experten also der Stadt, berücksichtigt.

Um sicherzustellen, dass die von dem Projekt zu erarbeitenden Maßnahmen auch rechtlich umsetzbar sind, lautet die dritte Unterfrage: „Auf welcher rechtlichen Grundlage lässt sich die Fußgängerfreundlichkeit in der Wittener Innenstadt optimieren?“.

Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse, wurden die letzten beiden Unterfragen „Welche Maßnahmen können von der Stadt Witten zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit in der Wittener Innenstadt beitragen?“ und „Welchen Beitrag können die Bürger zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit in der Wittener Innenstadt leisten?“ beantwortet.

Mit den Ergebnissen möchte das Projekt einen Beitrag des gesellschaftlichen bzw. politischen Diskurs zum Thema Fußgängerfreundlichkeit leisten. Weitergehend möchte das Projekt anhand des Untersuchungsraumes Witten aufzeigen, inwiefern Fußgängerfreundlichkeit auf (klein-)städtischer Seite wirksam und pragmatisch umgesetzt werden kann. Informationen zum Projekt.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Dr. Anne Weber
Beratung: Dr. Andrea Rüdiger
Fachgebiet/e: DEK, SRP
Projektnummer: A15

Urbanes Grün gleich Grün?

Bewertung der Sozialgerechtigkeit von urbanem Grün als Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung am Beispiel der Stadt Dortmund



Urbanes Grün kann mit seiner Multifunktionalität die Lebensqualität der Menschen in Städten deutlich verbessern, indem es beispielsweise Raum für Spiel und Sport bietet, luftreinigende Eigenschaften hat und nachweislich Entspannung und Erholung ermöglicht. Gerade in einem dicht besiedelten Gebiet ist es wichtig, sich der Vielfalt der sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Funktionen und Auswirkungen bewusst zu sein, die urbanes Grün haben kann. Dabei kommen Analysen des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR) zu dem Ergebnis, dass Grünflächen in Stadtgebieten ungleich verteilt sind und sowohl urbane, hoch verdichtete Quartiere als auch sozial benachteiligte Stadtteile oftmals nur unzureichend mit Grünraum versorgt sind (vgl. BMUB 2015:96f.). Aus diesem Grund ist es gerade im Kontext der Sozialgerechtigkeit wichtig, dass alle Einwohner:innen Zugang zu urbanem Grün haben. Die Stadt Dortmund als altindustrieller Raum mit historisch gewachsener Grünraumverteilung eignet sich besonders gut, um das gravierende Problem der sozial ungleichen Verteilung von urbanem Grün zu untersuchen.

Das Ziel des Projektes ist es deshalb, neben der Definition von urbanem Grün Handlungsbedarf in Bezug auf dessen Verteilung und Gestaltung festzustellen und daraus folgend, sofern erforderlich, Handlungsempfehlungen für das möglicherweise defizitäre urbane Grün in Dortmund zu entwickeln. „Wie kann urbanes Grün in Dortmund sozialgerecht gestaltet und verteilt werden, um zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beizutragen?“ ist dabei die übergeordnete Forschungsfrage, die es zu beantworten gilt. Um herauszufinden, ob das urbane Grün in Dortmund sozialgerecht verteilt und gestaltet ist, wurde ein Bewertungssystem zur Untersuchung der vorhandenen Flächen entwickelt. Die räumliche Verteilung des urbanen Grüns wurde so zunächst quantitativ bewertet. Das Ergebnis zeigte, dass das urbane Grün in Dortmund nicht sozialgerecht verteilt ist und vor allem hochverdichtete und sozial schwächere Bezirke unzureichend mit urbanem Grün versorgt sind. Aus diesem Grund wurde aufbauend auf der unzureichenden Verteilung die Qualität von ausgewählten Einzelflächen bewertet. Es konnte festgestellt werden, dass die Einzelflächen der quantitativ schlecht versorgten Bezirke auch in ihrer Qualität, also der konkreten Gestaltung, Erschließung und Aufenthaltsqualität Defizite aufweisen. Diese deuten auf einen Handlungsbedarf hin, um Dortmund zu einem sozialgerechten urbanen Grün zu verhelfen und damit einen Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten. Dieser Handlungsbedarf kann im Einzelnen durch eine Vielzahl an konkreten Handlungsempfehlungen für eine sozialgerechte Verteilung und Gestaltung gedeckt werden.

Die dafür herangezogenen Best-Practice-Beispiele ermöglichen es, die Handlungsempfehlungen auf bereits erfolgreich umgesetzte Maßnahmen zu stützen. Das entwickelte Bewertungssystem sowie vorgestellte Maßnahmen können darüber hinaus auch auf andere Städte und Gemeinden angewendet werden, um im Gesamttraum Deutschland und möglicherweise auch darüber hinaus den urbanen Raum mithilfe von urbanem Grün lebenswerter, sozialgerechter und insgesamt nachhaltiger zu gestalten.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Antonia Pfeiffer
Beratung: Dr. Tanja Fleischhauer
Fachgebiet/e: LLP, DEK
Projektnummer: A16

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

F-PROJEKTE

Zukunftsweisende Quartiersentwicklung:

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



Da die Medien ein innovativeres und nachhaltigeres Bild von der niederländischen Quartiersentwicklung vermitteln, erweckt es den Anschein, als könne sich Deutschland diesbezüglich mehr an seinem Nachbarland orientieren. Inwiefern die niederländischen Projektentwickler*innen damit Recht behalten, dass Deutschland durch die Vielzahl an Gesetzen, bei nachhaltigen und innovativen Ansätzen innerhalb der Quartiersentwicklung sich selbst bremst, steht im Vordergrund der Projektarbeit. Schwerpunkt sind hierbei die steigenden Herausforderungen für die Planung zukünftiger Quartiere, wie z. B. eine anhaltende Flächenversiegelung, angespannte Wohnungsmarktverhältnisse, die Folgen des Klimawandels sowie die des demografischen Wandels. Um für zukünftige Generationen die Daseinsversorgung zu sichern, werden nachhaltige und innovative Ansätze in der Quartiersentwicklung mitgedacht wie Mobilitätskonzepte mit „grünen Verkehrsmitteln“, Nutzungsmischung, Klimaneutralität. Untersucht wird, inwiefern diese Ansätze in entstehenden Quartie-

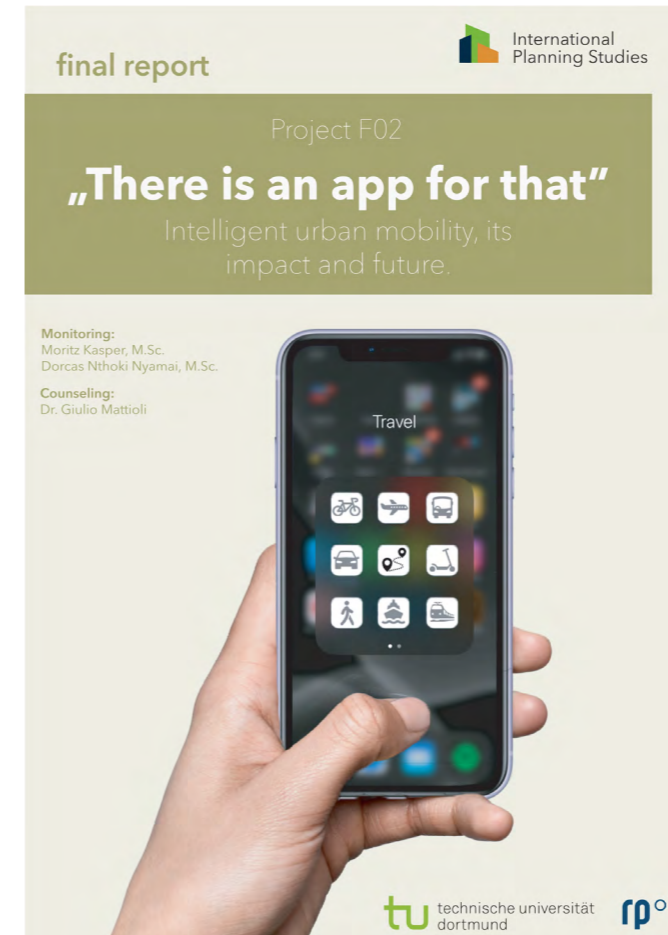
ren bereits erfolgreich umgesetzt werden und in welchen Bereichen Deutschland oder die Niederlande Stärken aufweisen. Ziel der Forschung ist es, einen Beitrag zu einem gegenseitigen Verständnis der Planungsprozesse in den Niederlanden und Deutschland im Bereich der Quartiersentwicklung zu leisten. Hierzu wurden jeweils zwei Quartiere in den Untersuchungsländern betrachtet, die einige der genannten Gedanken verfolgen sowie die Kriterien der Neubautwicklungen auf zuvor baulich genutzten Flächen, Urbanität und Nutzungsmischung vorweisen. Der Ländervergleich erfolgte methodisch durch eine ausführliche Literaturrecherche, die Durchführung von Expert*inneninterviews, Geodatenanalysen, eine Ortsbegehungen der beiden deutschen Projekten sowie einer Stakeholderanalyse. Die Erkenntnisse der Forschung stellen heraus, dass Abweichungen im Planungsprozess bestehen, beide Länder jedoch generell die gleichen Leitbilder verfolgen. Die Differenzen beziehen sich auf den Planungsprozesses sowie die rechtlichen Rahmenbedingungen. Das neue Umgebungsgesetz schafft Flexibilität und Schnelligkeit innerhalb des Planungsrechts in den Niederlanden, des Weiteren verfolgen sie eine aktivere Bodenvorratspolitik als Deutschland. Der Planungsprozess wird in Deutschland jedoch mit einem größeren Umfang von Fördermitteln finanziert, ebenso wird er durch klare Hierarchien und einige wenige Stakeholder mit viel Macht geprägt während sich in den Niederlanden die beteiligten Stakeholder nahezu auf einer Ebene befinden. Die Bürger*innen werden in den Niederlanden stärker beteiligt, obwohl es im Gegensatz zu Deutschland keine vorgeschriebene Bürger*innenbeteiligung gibt. Die Niederlande weist in vielen Kriterien Stärken in der Umsetzung auf, insbesondere in ökologischen und sozialen Qualitäten, weswegen sie in einigen Aspekten als eine Vorbildfunktion agieren kann. Insgesamt schneidet die Niederlande sowohl auf Projektebene als auch auf Länderebene in der Bewertung besser ab. Durch die Forschungsarbeit ist auffällig geworden, dass beide Länder Projekte mit hoher Qualität entwickeln und in der Lage sind, zukunftsweisende Quartiere zu realisieren.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Miriam Bretz, Lion Lukas Naumann
Beratung: Dipl.-Ing. Stefan Lindert
Fachgebiet/e: IMMO, RUR
Projektnummer: F01

There is an app for that

Intelligent urban mobility, its impact and future.



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

Overarchingly, the project F02 elaborated what changes ICT-based sharing options could bring as an alternative to individual car use. The research further focused on two subjects, each dealing with the influence of ICT-based mobility options on urban transport accessibility or on street space division. Both research matters were supported by the usage of different methods such as field visits to analyse the characteristics of the respective research areas, quantitative surveys with residents, qualitative interviews with residents, interactive online and offline tools and expert interviews.

One field of investigation was Gartenstadt-Süd in Dortmund, where the main goal was to explore the following question: “How has the current mobility situation of Gartenstadt-Süd occurred and which forms of mobility related ICT options can be implemented to extend the mobility options of the residents?” Specifically, it investigated which alternatives to the private car can be introduced to the research area, with an emphasis on ICT related mobility options, such as sharing options. Ultimately, the aim was to create a future-oriented traffic concept for Gartenstadt-Süd.

With a focus on the second field of investigation which was Dortmund Kreuzviertel, the research was on the justice of street space division and to what extent ICT and other mobility concepts can contribute to making shared mobility and street space more accessible to all road users. This investigation concentrated on shared mobility, such as shared bikes and cars, as it offers the possibility to reduce automotive transport and required parking space. Therefore, shared mobility might ease the conflict of street space allocation in Kreuzviertel and elsewhere and could contribute to more mobility justice within the streets of inner cities. In order to bring the findings of the two subjects into one context, further research was conducted in an additional research area in Berlin, Papageiensiedlung (Zehlendorf) with similar methods applied. The aim of the overall project was to answer the research questions, to show alternatives to individual private car use, and to investigate the extent to which ICT can influence this process. The results of the research showed that there is an open mindedness towards shared mobility and the residents in their respective neighborhoods wish for easily accessible sharing offers and, in the case of the Papageiensiedlung, more street space for non-car users. The private car currently plays a disproportionate role and affects the quality of life in the neighborhoods. There is a lack of sharing offers that would remove the dominance of private cars and give people there a higher value of amenity. In addition, a comfortable transport connection to the city with alternatives to the private car is desired, without parking or cost problems. Finally, the methods and results led the project to design mobility concepts for each research area.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Moritz Kasper, Dorcas Nthoki Nyamai
Beratung: Dr. Giulio Mattioli
Fachgebiet/e: IPS, VPL
Projektnummer: F02

Resilient Upgrading of Informal Settlements in Metro Manila

Linking climate risk and land-use planning

F03

Resilient Upgrading of Informal Settlements in Metro Manila

Linking climate risk and land-use planning



FINAL REPORT
2020/2021

Supervisor:
M. Sc. Wiriya Puntub
Advisor:
M. Sc. Nick Nowara

Project members:
Stefan Adamson 212951
Sara Blomenkemper 210483
Jasmin Dettmar 210481
Maria Matschulski 210327
Jonathan Rupp 213182
Shpetim Thaci 211121
Florian Treude 210496

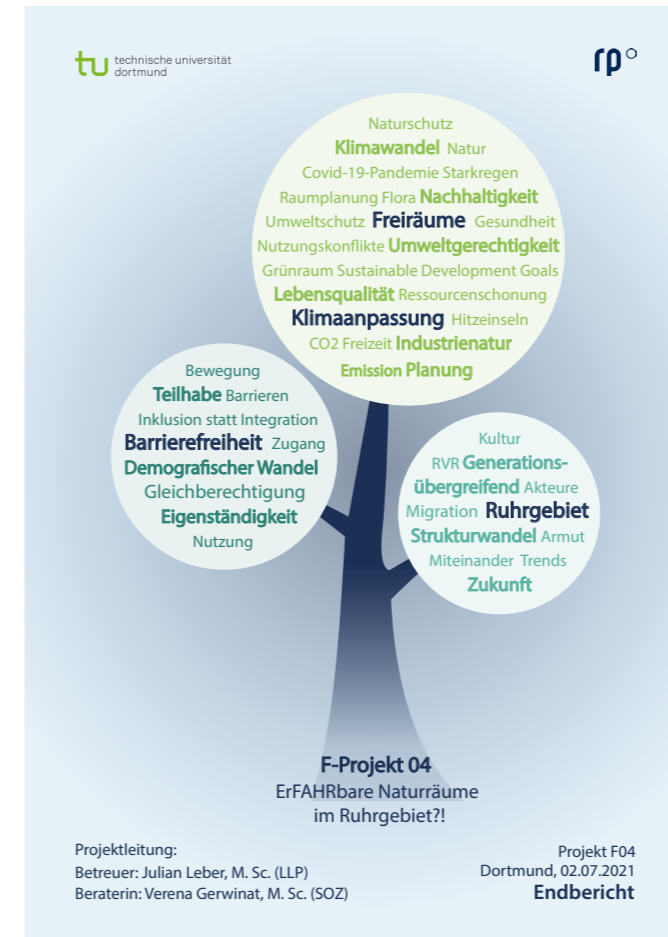
Cities face numerous urban challenges which could be eased with new technologies in the mobility sector and there is a need to integrate these technologies in spatial planning. However, transport infrastructure and street space in Germany are often still relics from the past, resulting in spatial conflicts between car- and non-car users. In addition, it remains a problem to link inhabitants of a city quickly and efficiently to their wider surroundings. Simultaneously, Information and Communication Technologies (ICT) are playing an increasingly important role for individual mobility and connectivity. Overarchingly, the project F02 elaborated what changes ICT-based sharing options could bring as an alternative to individual car use. The research further focused on two subjects, each dealing with the influence of ICT-based mobility options on urban transport accessibility or on street space division. Both research matters were supported by the usage of different methods such as field visits to analyse the characteristics of the respective research areas, quantitative surveys with residents, qualitative interviews with resi-

dents, interactive online and offline tools and expert interviews. One field of investigation was Gartenstadt-Süd in Dortmund, where the main goal was to explore the following question: “How has the current mobility situation of Gartenstadt-Süd occurred and which forms of mobility related ICT options can be implemented to extend the mobility options of the residents?” Specifically, it investigated which alternatives to the private car can be introduced to the research area, with an emphasis on ICT related mobility options, such as sharing options. Ultimately, the aim was to create a future-oriented traffic concept for Gartenstadt-Süd. With a focus on the second field of investigation which was Dortmund Kreuzviertel, the research was on the justice of street space division and to what extent ICT and other mobility concepts can contribute to making shared mobility and street space more accessible to all road users. This investigation concentrated on shared mobility, such as shared bikes and cars, as it offers the possibility to reduce automotive transport and required parking space. Therefore, shared mobility might ease the conflict of street space allocation in Kreuzviertel and elsewhere and could contribute to more mobility justice within the streets of inner cities. In order to bring the findings of the two subjects into one context, further research was conducted in an additional research area in Berlin, Papageiensiedlung (Zehlendorf) with similar methods applied. The aim of the overall project was to answer the research questions, to show alternatives to individual private car use, and to investigate the extent to which ICT can influence this process. The results of the research showed that there is an open mindedness towards shared mobility and the residents in their respective neighborhoods wish for easily accessible sharing offers and, in the case of the Papageiensiedlung, more street space for non-car users. The private car currently plays a disproportionate role and affects the quality of life in the neighborhoods. There is a lack of sharing offers that would remove the dominance of private cars and give people there a higher value of amenity. In addition, a comfortable transport connection to the city with alternatives to the private car is desired, without parking or cost problems. Finally, the methods and results led the project to design mobility concepts for each research area.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Wiriya Puntub
Beratung: Nick Nowara
Fachgebiet/e: IRPUD, IPS
Projektnummer: F03

ErFAHRbare Naturräume im Ruhrgebiet?!



One field of investigation was Gartenstadt-Süd in Dortmund, where the main goal was to explore the following question: “How has the current mobility situation of Gartenstadt-Süd occurred and which forms of mobility related ICT options can be implemented to extend the mobility options of the residents?” Specifically, it investigated which alternatives to the private car can be introduced to the research area, with an emphasis on ICT related mobility options, such as sharing options. Ultimately, the aim was to create a future-oriented traffic concept for Gartenstadt-Süd.

With a focus on the second field of investigation which was Dortmund Kreuzviertel, the research was on the justice of street space division and to what extent ICT and other mobility concepts can contribute to making shared mobility and street space more accessible to all road users. This investigation concentrated on shared mobility, such as shared bikes and cars, as it offers the possibility to reduce automotive transport and required parking space. Therefore, shared mobility might ease the conflict of street space allocation in Kreuzviertel and elsewhere and could contribute to more mobility justice within the streets of inner cities.

In order to bring the findings of the two subjects into one context, further research was conducted in an additional research area in Berlin, Papageiensiedlung (Zehlendorf) with similar methods applied.

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

Overarchingly, the project F02 elaborated what changes ICT-based sharing options could bring as an alternative to individual car use. The research further focused on two subjects, each dealing with the influence of ICT-based mobility options on urban transport accessibility or on street space division. Both research matters were supported by the usage of different methods such as field visits to analyse the characteristics of the respective research areas, quantitative surveys with residents, qualitative interviews with residents, interactive online and offline tools and expert interviews.

The aim of the overall project was to answer the research questions, to show alternatives to individual private car use, and to investigate the extent to which ICT can influence this process. The results of the research showed that there is an open mindedness towards shared mobility and the residents in their respective neighborhoods wish for easily accessible sharing offers and, in the case of the Papageiensiedlung, more street space for non-car users. The private car currently plays a disproportionate role and affects the quality of life in the neighborhoods. There is a lack of sharing offers that would remove the dominance of private cars and give people there a higher value of amenity. In addition, a comfortable transport connection to the city with alternatives to the private car is desired, without parking or cost problems. Finally, the methods and results led the project to design mobility concepts for each research area.

Informationen zum Projekt

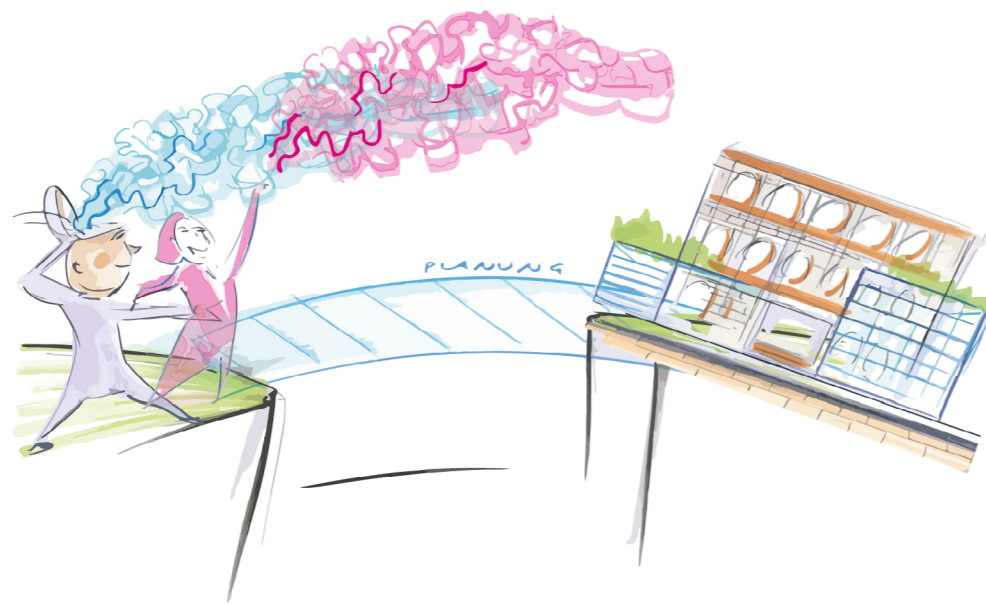
Betreuung: Julian Leber
Beratung: Verena Gerwinat
Fachgebiet/e: LLP, SOZ
Projektnummer: F04

Commoning durch Storytelling

Für einen Beitrag an mehr Demokratie in der Stadtentwicklung

COMMONING
DURCH
STORYTELLING

FÜR EINEN BEITRAG
AN MEHR DEMOKRATIE
IN DER STADTENTWICKLUNG



ENDBERICHT - TU DORTMUND - FAKULTÄT RAUMPLANUNG MODUL 3 - F-PROJEKT - SOSE 2021 - 04/07/2021

Informationen zum Projekt
 Betreuung: Dipl.-Ing. Schutze Dieckhoff
 Beratung: Prof. Dr. Frank Othengrafen,
 Katharina Fesel
 Fachgebiet/e: ROP, SRP
 Projektnummer: F05

Ein Instrument, viele Interessen

Die Betrachtung von BIDs unter sozialen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten



Cities face numerous urban challenges which could be eased with new technologies in the mobility sector and there is a need to integrate these technologies in spatial planning. However, transport infrastructure and street space in Germany are often still relics from the past, resulting in spatial conflicts between car- and non-car users. In addition, it remains a problem to link inhabitants of a city quickly and efficiently to their wider surroundings. Simultaneously, Information and Communication Technologies (ICT) are playing an increasingly important role for individual mobility and connectivity. Overarchingly, the project F02 elaborated what changes ICT-based sharing options could bring as an alternative to individual car use. The research further focused on two subjects, each dealing with the influence of ICT-based mobility options on urban transport accessibility or on street space division. Both research matters were supported by the usage of different methods such as field visits to analyse the characteristics of the respective research areas, quantitative surveys with residents, qualitative interviews with residents, interactive online and offline tools and expert

interviews. One field of investigation was Gartenstadt-Süd in Dortmund, where the main goal was to explore the following question: "How has the current mobility situation of Gartenstadt-Süd occurred and which forms of mobility related ICT options can be implemented to extend the mobility options of the residents?" Specifically, it investigated which alternatives to the private car can be introduced to the research area, with an emphasis on ICT related mobility options, such as sharing options. Ultimately, the aim was to create a future-oriented traffic concept for Gartenstadt-Süd. With a focus on the second field of investigation which was Dortmund Kreuzviertel, the research was on the justice of street space division and to what extent ICT and other mobility concepts can contribute to making shared mobility and street space more accessible to all road users. This investigation concentrated on shared mobility, such as shared bikes and cars, as it offers the possibility to reduce automotive transport and required parking space. Therefore, shared mobility might ease the conflict of street space allocation in Kreuzviertel and elsewhere and could contribute to more mobility justice within the streets of inner cities. In order to bring the findings of the two subjects into one context, further research was conducted in an additional research area in Berlin, Papageiensiedlung (Zehlendorf) with similar methods applied. The aim of the overall project was to answer the research questions, to show alternatives to individual private car use, and to investigate the extent to which ICT can influence this process. The results of the research showed that there is an open mindedness towards shared mobility and the residents in their respective neighborhoods wish for easily accessible sharing offers and, in the case of the Papageiensiedlung, more street space for non-car users. The private car currently plays a disproportionate role and affects the quality of life in the neighborhoods. There is a lack of sharing offers that would remove the dominance of private cars and give people there a higher value of amenity. In addition, a comfortable transport connection to the city with alternatives to the private car is desired, without parking or cost problems. Finally, the methods and results led the project to design mobility concepts for each research area.

Informationen zum Projekt
 Betreuung: Dipl.-Ing. Stefan Lindert
 Beratung: Lukas Naumann
 Fachgebiet/e: RUR, IMMO
 Projektnummer: F06

Inklusives Wohnen/Inklusive Quartiersentwicklung

tu technische universität dortmund

rp^o kultur raumplanung

treffen bei der selbstständigen Lebensführung und bei unterschiedlichen Formen der sozialen Interaktion unterstützen sollen. So sind also sensorische und kommunikative Barrieren ausschlaggebend.

So ist bei der Teilhabe hervorgegangen, dass Inklusion von Nachbarschaften lebt, die ein soziales Netz bilden. Die Selbstbestimmung beinhaltet vor allem die Möglichkeit der freien Wohnungswahl. Durch Beratungen sollen Alternativen zu besonderen Wohnformen aufgezeigt und die Auslebung der Individualität durch Einflussnahme auf Freizeitgestaltung und Tagesablauf gefördert werden. Mithilfe von Unterstützungsleistungen wie Wohn- und Kommunikationstraining soll die Eingliederung in die Gemeinschaft erleichtert werden. Ebenso sollen Kompetenzen für die Alltagsbewältigung und die Förderung der Persönlichkeit bei individuellen Lebensumständen angestrebt werden.

Der Zusammenhang zwischen Wohnen und Quartier entsteht durch subjektive Quartiersbezüge und Kommunikationsprozesse in Sozialräumen, die durch Netzwerke, Handlungen und Beziehungen von Menschen strukturiert werden. Inklusion kann gefördert werden, indem in Quartieren bewusst Netzwerke und Interaktionsräume etabliert werden, bei denen sich Menschen mit und ohne Behinderung auf Augenhöhe begegnen können. Dabei gilt eine umfassende Barrierefreiheit als Grundvoraussetzung. Durch inklusive Sozialräume soll das selbstbestimmte und gemeinschaftliche Leben ermöglicht werden. Die Raumplanung soll nicht nur die physische Barrierefreiheit durch Rampen beachten, sondern auch die Leichte Sprache oder den Roten Faden in ihre Konzepte einbringen. Der Alltag von Menschen mit geistiger Behinderung wird durch kurze Wege erleichtert, daher sind sie maßgeblich für die Teilhabe und den Zugang zur gemeinsamen Infrastruktur. Was ein inklusives Quartier insoweit ausmacht, sind zum einen die umfangreiche Barrierefreiheit und kurze Wege und zum anderen die Gemeinschaft mit ihrer Beteiligung und ihrem Engagement.

Im Zuge der Projektarbeit im Studienjahr 2020/2021 beschäftigte sich die Projektgruppe F07 in Begleitung von Frau Dr. Anja Szypulski und Herrn Dr. Matthias Sauter mit inklusivem Wohnen. Es wurde untersucht, wie inklusives Wohnen im Rahmen einer inklusiven Quartiersentwicklung zu gestalten ist, damit den Menschen mit geistiger Behinderung eine gesellschaftliche und gleichberechtigte Teilhabe ermöglicht wird. Um dies herauszufinden, wurden unterschiedliche Wohnformen in Hinblick auf die Kriterien Selbstbestimmung, Teilhabe und Unterstützungsleistungen untersucht. Hierfür wurden vier Fallbeispiele herausgesucht, die sich durch Lage und Wohnform unterscheiden. Während die Vergleichbarkeit zwischen ambulanten und stationären Wohnformen hinsichtlich der drei Kriterien hergestellt wurde, konnten mithilfe von Ortsbegehungen und der Auswertung von Interviews verschiedener Expert*innen Aussagen über standortgebundene Faktoren getroffen werden.

Bei Menschen mit geistiger Behinderung geht es bei der Barrierefreiheit weniger um physische Barrieren. Vielmehr werden Dienstleistungen benötigt, die die Be-

Informationen zum Projekt

Betreuung: Dr. Anja Szypulski
Beratung: Dr. Matthias Sauter
Fachgebiet/e: SOZ, Extern
Projektnummer: F07

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

Endbericht – F-Projekt 08

Superblocks:
Ein Ansatz zur Gestaltung nachhaltiger und lebenswerter Städte und Nachbarschaften?



Urbane Quartier sehen sich in Anbetracht eines hohen Aufkommens an motorisiertem Individualverkehr (MIV) mit großen Herausforderungen konfrontiert. Durch den Autoverkehr werden schädliche Immissionen verursacht und die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Eine zusätzliche Herausforderung für urbane Quartiere stellt der Klimawandel dar, welcher innovative Anpassungs- und Gegenmaßnahmen notwendig macht.

Die Superblocks aus Barcelona bilden einen Lösungsansatz mit dem Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Bei dem Konzept werden drei mal drei Häuserblocks zu einem großen Block zusammengefasst und für den Durchgangsverkehr gesperrt. Innerhalb des Superblocks wird dem nicht motorisierten Individualverkehr (NMIV) Vorrang eingeräumt, indem das Innere nur von Anwohnenden und nicht verzichtbaren motorisiertem Verkehr, wie Entsorgungsdiensten, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h befahren werden darf. Durch die Reduzierung des MIV entstehen im Straßenraum neue Nutzungsmöglichkeiten wie Grün- und Spielflächen.

Das Ziel der Projektarbeit war es, die Wirkungen von Superblocks und ihre Übertragbarkeit auf Deutschland zu untersuchen. Mithilfe einer Metaanalyse der Studien zu Barcelonas Superblocks wurden die Auswirkungen untersucht. Ein städtebaulicher Wettbewerb, mehrere Expert*inneninterviews, eine GIS-basierte Potenzialanalyse und das Fallbeispiel "Quartier Neuer Graben" dienten zur Untersuchung der Übertragbarkeit auf Deutschland. Die in Barcelona umgesetzten Superblocks zeigen bereits Auswirkungen: 70% des zuvor vom MIV genutzten Raums kann nun durch den Rad- und Fußverkehr genutzt werden, wodurch die Autonutzung sowie -besitzrate reduziert werden. Durch diese Verkehrsverlagerung werden Luftverschmutzung, Lärm und Hitze gesenkt, was positive Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit hat. Auch zur Klimaanpassung leisten Superblocks einen Beitrag, indem neu geschaffenes Grün für Beschattung und Verdunstung sorgt. Die neu geschaffene hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum hat eine Erhöhung der Sicherheit und des Zusammenhalts innerhalb des Quartiers zur Folge. Diese Attraktivitätssteigerung birgt allerdings die Gefahr der Gentrifizierung und Segregation. Um dem vorzubeugen und gleichzeitig die Implementierung zu erleichtern, erweist sich eine Begleitgruppe als Bindeglied zwischen technischer Planung und Anwohnenden als sehr sinnvoll. Aufgrund der zahlreichen positiven Auswirkungen liegt eine Adaption des Konzepts nahe. Damit es in Deutschland Anwendung finden kann, ist jedoch eine gewisse Anpassung an die lokalen Strukturen notwendig. Anders als in Barcelona weist das Straßennetz in deutschen Städten bereits eine Hierarchie auf. Die Superblocks sollten sich also an den Hauptstraßen orientieren und diese sowie Linien des Straßenpersonennahverkehrs als Begrenzungen der Gebiete sehen. Eine Rasterstruktur, wie in Barcelona, ist zur Umsetzung nicht zwingend notwendig. Die Umgestaltung des Straßenraums in Deutschland ist jedoch eine Herausforderung, da die Straßenverkehrsordnung sehr restriktiv ist, sodass bauliche Maßnahmen gut begründet und beschildert werden müssen. Es eignet sich daher eine schrittweise Einführung über temporäre Maßnahmen.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Dr. Frank Othengrafen
Beratung: Dipl.-Ing. Viola Schulze Dieckhoff
Fachgebiet/e: SRP, ROP
Projektnummer: F08

Südwestfalen

Mit einer Smart Vision ganzheitlich und vernetzt entwickeln

die Koordination des Projekts zuständig ist.

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

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

Als Ausgangspunkt der Projektarbeit bestand zuerst die Notwendigkeit, auf der Grundlage einschlägiger Literatur ein eigenes Verständnis der Smart City in Form einer Definition zu entwickeln. Die Projektgruppe erweiterte diesen Aspekt frühzeitig auf räumlicher Ebene und befasste sich außerdem mit der Definition einer Smart Region. Darauf aufbauend erfolgte eine umfassende SWOT-Analyse der fünf Untersuchungsstädte und der Region Südwestfalen, um im Ergebnis eine Bewertung dieser in Bezug auf die Smart City bzw. Smart Region vornehmen zu können. Dazu wurden neun verschiedene Analysefelder herangezogen und neben einer umfassenden Desktop-Recherche auch Ortsbegehungen unternommen.

Im Sommersemester 2021 stand zunächst die Entwicklung eines dreistufigen Leitbilds im Vordergrund. Die sogenannte Smart Vision formuliert dabei übergeordnete Zielaussagen für Südwestfalen und wird durch die zwei nachfolgenden Ebenen konkretisiert, wobei auch der Bezug zu den Analysefeldern hergestellt wird. Weiterhin erarbeitete die Projektgruppe Handlungsempfehlungen für die 5 für Südwestfalen und die Region Südwestfalen, um eine smarte Raumentwicklung anzustoßen. Zuletzt wurden allgemeine Erkenntnisse aus der Projektarbeit abgeleitet, die als Anregung für weiterführende Forschungsarbeiten dienlich sein können.

Die Projektgruppe setzte fortlaufend auf eine Zusammenarbeit mit der Südwestfalen Agentur GmbH und anderen regionalen oder lokalen AkteurInnen. Nach Abschluss der Projektarbeit werden die erarbeiteten Erkenntnisse mit diesen AkteurInnen geteilt, um einen Beitrag zur smarten Raumentwicklung in Südwestfalen zu leisten.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Dr. Mehdi Vazifedoost
Beratung: Dipl.-Ing. Reinhard Viehoff
Fachgebiet/e: DEK, Extern
Projektnummer: F09



tu technische universität dortmund rp°

Südwestfalen-

mit einer Smart Vision ganzheitlich und vernetzt entwickeln

F-Projekt 09
Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
SoSe 2021
Betreuer:
Dr. Mehdi Vazifedoost
Berater:
Dipl.-Ing. Reinhard Viehoff

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

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

Segregation durch Alltagsmobilität



Menschen legen in Ihrem Alltag unterschiedliche Wege zurück und suchen unterschiedliche Orte auf. Jede Person bewegt sich in ihrem individuellen Aktionsraum, der sich von denen anderer unterscheidet: Doch worin liegen die Unterschiede der individuellen Aktionsräume und haben diese Einfluss auf die Segregation? Dieses Forschungsprojekt setzt sich aus den Themenschwerpunkten Lebensstil, Aktionsraum und Segregation zusammen. Lebensstile und die damit einhergehenden unterschiedlichen Wertvorstellungen, Interessen und Präferenzen haben Einfluss auf die aufgesuchten Orte und somit auf den Aktionsraum jeder Person. Aktionsräume umfassen Aufenthaltsorte, die sich zeitlich und räumlich differenzieren. Das bedeutet, die Aktionsräume setzen sich aus unterschiedlichen Orten zusammen, die zu unterschiedlichen Zeiten aufgesucht werden. In ihnen interagieren gesellschaftliche Gruppen entsprechend ihrer Bedürfnisse und Wahrnehmungen.

Wenn einzelne Lebensstilgruppen unterschiedliche Aktionsräume haben, besteht die Möglichkeit, dass sie sich in ihrem Alltag nicht begegnen und segregiert voneinander sind. Segregation beschreibt hierbei die Konzentration und Trennung von unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen im Raum, welche durch ver-

schiedene soziale und räumliche Ungleichheiten entsteht. Dieses Forschungsprojekt erweitert den Ansatz der residentuellen Segregationsforschung, in dem es den Begriff der mobilen Segregation einführt. Die mobile Segregation verbindet konzeptionell das zeitliche und räumliche Zusammentreffen von Menschen im Alltag. Aus den gewonnenen Erkenntnissen haben sich folgende Forschungsfragen ergeben:

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

Um die Forschungsfragen zu beantworten, wurden sowohl quantitative als auch qualitative Methoden angewandt. In der quantitativen Phase wurden durch eine Online-Befragung Daten gewonnen, mit denen im Anschluss mithilfe einer Clusteranalyse verschiedene Lebensstilgruppen gebildet werden konnten. Mithilfe der Clusteranalyse wurden 303 befragte Personen in sechs unterschiedliche Cluster aufgeteilt: Die Sozialökologischen, die leistungs- und leistungsorientierten Wirtschaftsliberalen, die verantwortungsbewussten Familiären, die sicherheitsbedürftige Mitte, die Liberal-Konservativen und die links-progressiven Individualisten. Im Anschluss daran wurden mit Hilfe der Daten die Aktionsräume im Hinblick auf die gebildeten Lebensstile analysiert und in Heatmaps dargestellt. In der qualitativen Phase wurden die subjektiven Beweggründe für das räumliche Verhalten der Befragten sowie ihre Wahrnehmungen der von ihnen aufgesuchten Orte mit Hilfe von Sketch-Maps im Rahmen von Interviews erforscht.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass zwischen den untersuchten Lebensstilen Unterschiede in den Aktionsräumen sowie bei der Auswahl der Aktivitätsorte bestehen. Diese Unterschiede wirken sich auf die Segregationstendenzen aus. Ferner lässt sich Segregation eher im qualitativen als im quantitativen Teil beschreiben, wobei aufgrund der geringen Stichprobe von Segregationstendenzen gesprochen wird. Als gewinnbringend ist außerdem die Generierung neuer und verfeinerter Forschungsansätze festzuhalten, die aus dem explorativen Charakter des Projektes entstanden sind.

Informationen zum Projekt

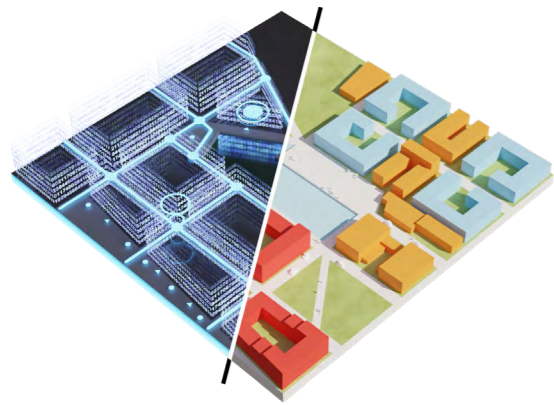
Betreuung: David Hölzel
Beratung: Lisa Garde
Fachgebiet/e: VPL, Extern
Projektnummer: F10

Wohnen im Wandel

Digitalisierung und neue Stadtquartiere

tu technische universität dortmund

rp°



Wohnen im Wandel Digitalisierung und neue Stadtquartiere

Endbericht

Betreuung: Prof. Dr. Susanne Frank, Dipl.-Ing. Ulla Greiwe

F-Projekt 11 2020/2021

Abstract F11 Briefe werden zu E-Mails, Uhren zu Smartwatches und das Smartphone wird zu unserem stetigen Begleiter im Alltag. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung vieler Bereiche des Alltags untersucht das F-Projekt 11 die damit einhergehenden Veränderungen des Wohnens. Im Anschluss daran werden die Forschungsergebnisse auf das smarte Quartiersentwicklungsprojekt Smart Rhino in Dortmund übertragen, welches sich gerade in der Planung befindet.

Letztendlich ist das Wohnen ständigen Veränderungsprozessen unterworfen, deren Folgen nicht eindeutig abzusehen sind. Bei der Veränderung des Wohnens durch die Digitalisierung kann also von einem digitalen Wandel gesprochen werden. Einige neugeplante Quartiere implizieren einen Umgang mit aktuellen gesellschaftlichen Veränderungen, insbesondere mit dem digitalen Wandel, und vermarkten sich mit dem Ausdruck smart. Darüber hinaus hat dieser Wandel seit geraumer Zeit den Bereich des Wohnumfelds sowie der gesamten Stadt erreicht, sodass Entwicklungen wie zum Beispiel das Smart Home und die Smart City ak-

tuelle Themen der Gesellschaft und insbesondere der Stadtentwicklung sind. Dies ist insofern problematisch, als dass der Begriff smart nicht greifbar ist und es dementsprechend verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten gibt. Die Forschung auf dem Gebiet der neuen „smarten“ Stadtquartiere als Reaktion auf die Digitalisierung befindet sich im Vergleich zum Thema Smart City noch in ihren Anfängen und eröffnet durch die beschriebene gesellschaftliche Relevanz ein besonderes Forschungsinteresse.

Ausgehend davon beschäftigt sich die Projektgruppe mit folgenden Forschungsfragen:

1. Wie verändert sich das Wohnen durch den digitalen Wandel?
2. Wie wird in neuen Quartieren auf diese Veränderungen reagiert?
3. Wie kann Smart Rhino mit diesen Veränderungen umgehen?

Im Laufe der Forschungsarbeit ist eine Vorstellung davon entstanden, wie das Wohnen in dem Quartier der Zukunft, dem „smarten“ Quartier, aussehen kann. Dabei wird deutlich, wie die Entwicklung des Wohnens unter dem Einfluss verschiedener Trends, insbesondere aber des Megatrends der Digitalisierung, verläuft und wie diese Veränderungen in der zuständigen Planung berücksichtigt werden können. Smart Rhino soll mit den Erkenntnissen der Forschung Impulse zur weiteren inhaltlichen Ausrichtung erhalten. Der Bericht setzt sich damit auseinander, wie aktuelle Entwicklungen und Veränderungen des Wohnens aufgegriffen werden können.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Dr. Susanne Frank
Beratung: Dipl.-Ing. Ulla Greiwe
Fachgebiet/e: SOZ, DEK
Projektnummer: F11

resour_city

Fläche und Gebäude im Kreislauf – Ein Handbuch für Kommunen

resour_city

FLÄCHE UND GEBÄUDE IM KREISLAUF

EIN HANDBUCH FÜR KOMMUNEN



„...eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen führt“ – so beschreibt § 1 Absatz 2 des Raumordnungsgesetzes die Leitvorstellung der deutschen Raumordnung. Während die Raumordnung sich einer nachhaltigen Entwicklung verschrieben hat, ist die Ausgestaltung auf kommunaler Ebene offengehalten. Was bedeutet in diesem Zusammenhang Nachhaltigkeit? Man möge annehmen, Nachhaltigkeit gehe von vornherein davon aus, schonend, effizient und zielgerichtet mit verfügbaren Ressourcen umzugehen und so die Daseinsvorsorge der Zukunft zu sichern. Es zeigt sich jedoch, dass diese Zielvorstellung nicht überall umgesetzt wird. Primärrohstoffe werden in unseren anthropogenen Lagern vermehrt genutzt, zudem sind diese Lager die größten CO₂-Produzenten und für rund 80 Prozent des Nettoabfallaufkommens in Deutschland verantwortlich. Daraus ergibt sich die Frage, inwieweit in Kommunen die Schonung und die effiziente Nutzung von Ressourcen verankert ist. Ein differenzierter Blick auf die Thematik lässt einen kla-

renen Blick zu: Die aktuelle Planungspraxis wird oft noch in einseitigen Mustern und Richtungen gedacht, wodurch ein Wandel schwerfällt. Wenn man nachhaltige Städte planen will, und dies im Anbetracht der aktuellen Entwicklungen früher oder später tun muss, erfordert es ein konsequentes Umdenken der Planungspraxis. Ziele wie das 1,5 Grad Ziel, Klimaneutralität bis 2035 und soziale Gerechtigkeit beim Wohnen erfordern einen Wandel, der neue Wege eröffnet und es zulässt in Kreisläufe zu denken und zu handeln. Vor diesem Hintergrund haben wir, das Fortgeschrittenen Projekt des Studiengangs Raumplanung der Technischen Universität Dortmund, unter der Leitung von Prof. Dr. Martin Faulstich und Dipl.-Ing. Andreas Hübner, uns mit dem Thema der ressourceneffizienten Entwicklung auseinandergesetzt. Dabei haben wir einen besonderen Fokus auf die Möglichkeiten von Kommunen gelegt, den Ressourcenverbrauch beim Bauen zu senken und sparsam mit den Ressourcen Fläche und Gebäude umzugehen. In Deutschland ist die jährliche Flächeninanspruchnahme und Nachfrage nach Einfamilienhäusern und Gewerbegebiete sehr hoch. Dies ist unter anderem auf einen hohen und weiterhin steigenden Bedarf nach Wohnraum und der damit einhergehenden Bautätigkeit zurückzuführen, wodurch auch weiterhin ein hoher Bedarf an Primärbaustoffen besteht. Die technischen Möglichkeiten schonend mit den genannten Ressourcen umzugehen, existieren bereits, jedoch gibt es eine Vielzahl an Hemmnissen, welche die Umsetzung auf kommunaler Ebene verhindern beziehungsweise (bzw.) beeinträchtigen. Daher ist es insbesondere die Aufgabe von Kommunen (siehe Kapitel 4. Verantwortung weiterdenken) einen Beitrag zum nachhaltigen und schonenden Umgang von Ressourcen zu leisten und somit zu einer Ressourcenwende beizutragen. Wozu dieses Handbuch resour_city Fläche und Gebäude im Kreislauf 2 Aufgrund dessen hat das Handbuch zum Ziel Kommunen aufzuzeigen, wie ein nachhaltiger Umgang mit den Ressourcen Fläche und Gebäude in den Phasen des Gebäude- und Flächenzyklus gewährleistet werden kann. Es soll Kommunen dazu motivieren in dem Bereich aktiv zu handeln und durch das Aufzeigen von Maßnahmen dazu beitragen Ressourcen einzusparen. Wenn einzelne Kommunen als Vorbild voran gehen, können weitere Kommunen inspiriert und motiviert werden, wodurch eine nachhaltige Entwicklung übergreifend vorangetrieben werden kann.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Dr. Martin Faulstich
Beratung: Elvira Knap-Schriewer
Fachgebiet/e: –
Projektnummer: F12

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

M-PROJEKTE

WINTERSEMESTER 2020/21

Bewegungsräume in der Stadt Gelsenkirchen

Entwicklung eines Bewegungsraumkonzepts für Gelsenkirchen Schalke-Nord

llp Lehrstuhl Landschaftsökologie und Landschaftsplanung
 tu technische universität dortmund



Das Untersuchungsgebiet Schalke-Nord ist geprägt durch hohe Arbeitslosigkeit, einen hohen Anteil an Migranten, viel Leerstand und eine geringe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Die vielen Freiräume sind in verbesserungswürdigem Zustand und schlecht miteinander vernetzt. Vor allem städtebauliche Barrieren und die Fragmentierung des Programmgebietes durch große Gewerbeeinheiten erschweren die Bewegung im Alltag gerade für Kinder und Jugendliche.

Ziel des Projektes ist die Schaffung eines Bewegungsraumkonzeptes, das speziell auf die Bedürfnisse und Wünsche von Kindern und Jugendlichen eingeht. Neben der theoretischen Auseinandersetzung mit Bewegung und Bewegungsräumen werden dafür bereits vorhandene Bewegungsraumkonzepte anderer Städte im Hinblick auf Entstehungsprozess und Zielsetzung untersucht. Des Weiteren ist die Analyse des öffentlichen Raums mit seinen vorhandenen und potenziellen Freiräumen im Programmgebiet Ziel dieser Forschungsarbeit. Dabei wird das Augenmerk auf die Ansprüche von Kindern und Jugendlichen gelegt. Die Nutzung der Ergebnisse dieser Analyse ist grundlegend für das übergeordnete Ziel der Entwicklung eines gesamträumlichen Bewegungsraumkonzeptes für das Programmgebiet Schalke-Nord. Dieses ist sowohl bedürfnisorientiert und nachhaltig als auch bewegungs- und begegnungsfördernd gestaltet. Eine strategische Nutzung der herausgestellten Potenziale kann den festgestellten Mängeln entgegenwirken. Diese werden im Rahmen von vielfältigen Maßnahmen zu einem Bewegungsraumkonzept zusammengeführt, welches vor allem die Qualifizierung und Verknüpfung der Freiräume beinhaltet. Außerdem ist die Schaffung von Bewegungsangeboten und die Stärkung aktiver Bewegungsformen ein wichtiger Bestandteil der entwickelten Maßnahmen. Durch die Umsetzung des Konzeptes kann das Programmgebiet zu einem attraktiven Bewegungsraum mit einer gesteigerten Aufenthaltsqualität für Kinder und Jugendliche gewandelt.

Informationen zum Projekt
 Betreuung: Dr. Christina Haubum
 Beratung: Kristina Ohlmeyer
 Fachgebiet/e: LLP
 Projektnummer: M01.1

Bewegungsräume in der Stadt Gelsenkirchen

Entwicklung eines Bewegungsraumkonzepts für Gelsenkirchen Schalke-Nord



Informationen zum Projekt
 Betreuung: Dr. Christina Haubum
 Beratung: Kristina Ohlmeyer, Alicia Ludwiczak
 Fachgebiet/e: LLP
 Projektnummer: M01.2

Fahrradfreundliche Städte Realität oder Illusion?



Master-Projekt M02

Fahrradfreundliche Städte

Realität oder Illusion?

Endbericht

Sommersemester 2021

Technische Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung

Fachgebiet: Verkehrswesen und Verkehrsplanung

Betreuung: Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau, Zweitgutachterin: Jun.-Prof. Dr. Meike Levin-Keitel

„Fahrradfahren ist schnell, gesund, umweltfreundlich, klimaschonend, günstig, angesagt und förderungswürdig“. Damit die Menschen gerne Rad fahren, braucht es entsprechende Infrastruktur und Angebote für Radfahrer:innen. Auch Arbeitsgemeinschaften und Bürger:inneninitiativen leisten einen Beitrag zur Förderung durch den Erfahrungs- und Informationsaustausch, sowie ihrer Mitarbeit. Neben dem im April 2021 verabschiedeten Nationalen Radverkehrsplan 3.0, der die Grundlage für die Radverkehrspolitik für Deutschland bildet und Leitlinien für die Radverkehrsförderung bis zum Jahr 2030 vorgibt, möchte Deutschland bis 2030 Fahrradland werden. Allerdings gibt es noch viele Hürden, die bis dahin abgeschafft werden müssen, um dieses Ziel zu erreichen. Diese Veränderungen müssen auf vielen Ebenen passieren und so können beispielsweise die Leitfäden und Regelwerke als auch die Städte selbst dazu beitragen, die Radverkehrssituation deutscher Städte zu verbessern. Städte müssen die Weichen stellen können, um fahrradfreundlicher zu werden. Dazu muss der Bund den Radverkehr fördern und die Fahrradfreundlichkeit vorantreiben. Doch „Wie kann eine kleinere Großstadt in Deutschland fahrradfreundlich werden?“

Der Begriff Fahrradfreundlichkeit wird bisher auf Grund der Subjektivität und der Komplexität des Themas nicht abschließend definiert und wird je nach Quelle anders interpretiert. Der Literatur können Mindestanforderungen an städtische Infrastrukturen in den Bereichen Sicherheit, Komfort und Geschwindigkeit entnommen werden. Eine strukturierende Inhaltsanalyse des technischen Regelwerkes Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und thematisch ergänzenden Leitfäden zeigt, dass neben unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Nutzer:innengruppen auch die Bedürfnisse befriedigt werden müssen und möglichst allen Ansprüchen eine fahrradfreundliche Infrastruktur gerecht werden sollte. Die Fahrradfreundlichkeit einer Stadt lässt sich also nicht allein anhand der Untersuchung von Fahrradinfrastrukturelementen bemessen. Es geht vielmehr um das Befriedigen der Ansprüche der verschiedenen Nutzer:innengruppen in den Bereichen Sicherheit, Komfort und Geschwindigkeit sowie um Kommunikation und Information und den Willen, zur Verbesserung der Radverkehrssituation beizutragen. Darüber hinaus wird ein Blick in die Niederlande geworfen, die ihre Infrastruktur kontinuierlich mit dem Radverkehr abstimmen und als Vorreiter im Thema Fahrradfreundlichkeit gelten. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. erhebt regelmäßig die Zufriedenheit und somit die subjektive Wahrnehmung der Radfahrenden in deutschen Städten mit dem Fahrradklimatest. Die Durchschnittsnote aller Gemeinden der Umfrage von 2020 liegt bei 3,9. Deutsche Städte werden demnach im Durchschnitt als wenig fahrradfreundlich wahrgenommen. Die Ergebnisse des Fahrradklimatests dienen der Fallstudienanalyse als Grundlage und können den ausgewählten Städten Auskunft darüber geben, in welchen Bereichen des Radverkehrs Handlungsbedarf besteht, um die Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt zu verbessern. Die kontinuierlich steigende Beteiligung an der seit 2012 regelmäßig im Zweijahresturnus und mit vergleichbarem Fragenkatalog durchgeführten Befragung des Fahrradklimatests deutet jedoch auf ein steigendes Interesse am Fahrrad als Verkehrsmittel hin, weshalb eine Analyse der durchgeführten Maßnahmen Aufschluss darüber gibt, inwiefern Fahrradfreundlichkeit in deutschen Städten umgesetzt werden kann.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau
 Beratung: Jun.-Prof. Dr. Meike Levin-Keitel
 Fachgebiet/e: VPL
 Projektnummer: M02

Hybride Räume

„Urbane Dörfer“ in der Stadt und auf dem Land

Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Dr. Susanne Frank
 Beratung: –
 Fachgebiet/e: SOZ
 Projektnummer: M03

Planung der zukünftigen Wasserstoff- Infrastruktur

Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Dr. Martin Faulstich
Beratung: –
Fachgebiet/e: RES
Projektnummer: M05

Städtebauliche Sanierungsmaßnahme

Praxisgerechte Anwendung des Instrumentariums

Die Anwendung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme ermöglicht starke Eingriffsrechte zur Bewältigung städtebaulicher Missstände. Das in den §§ 136 bis 164b BauGB verankerte Instrumentarium dient dabei dem Wohl der Allgemeinheit und impliziert eine Reihe von Maßnahmen, mit deren Hilfe Funktions- und Substanzschwächen bewältigt und die rechtsverbindlich festgelegten Gebiete verbessert und umgestaltet werden können.

Der gesamte Ablauf einer Sanierungsmaßnahme kann hierbei in die drei Themen-schwerpunkte der Vorbereitung, Durchführung und Finanzierung der Sanierung gegliedert werden. In der Vorbereitung der Sanierung werden die städtebaulichen Missstände identifiziert, die Beteiligung eingeleitet sowie die Sanierungssatzung beschlossen. Die Durchführung der Sanierung folgt nach der Bekanntmachung der Satzung und endet wiederum mit ihrer Aufhebung. Inhaltlich dient sie dabei der Durchsetzung der Ziele und Planungen mithilfe von Bau- und Ordnungsmaßnahmen sowie dem Einsatz diverser Steuerungsinstrumente. Die Finanzierung der Sanierung beschäftigt sich hingegen mit der Aufteilung und Erhebung der Finanzmittel und stellt somit letztlich die finanzielle Durchführbarkeit der Sanierung sicher.

Weiterhin umfasst der Hauptteil der Arbeit die Untersuchung von Fallbeispielen. Sie liefern ein besseres Verständnis der praktischen Anwendung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme und ermöglichen die Bestimmung der Einflussfaktoren auf das Instrument in der Praxis. Die Arbeit untersucht drei Sanierungsmaßnahmen mit unterschiedlichen Größenordnungen, wobei die Untersuchung jeweils auf der Auswertung unterschiedlicher Dokumente und der Durchführung von Expert*inneninterviews basiert. Als Fallbeispiele dienen die Südwestliche Altstadt in Bramsche, Dresden-Löbtau in der Stadt Dresden sowie die Maßnahme Ortsmitte – B10 in Gingen an der Fils. Die Ziele der einzelnen Sanierungsmaßnahmen sind unterschiedlich, wobei der Fokus auf der Sicherung der Bausubstanz, der Aufwertung des öffentlichen Raums und der Beseitigung des Qualitätsgefälles liegt. Die Fallbeispiele kennzeichnen sich darüber hinaus auch durch diverse Erfolgsfaktoren und Schwierigkeiten, welche im Rahmen der Arbeit einer vergleichenden Analyse unterzogen werden. Die Sanierungsmaßnahme selbst wird außerdem auch mit anderen Instrumenten der Stadterneuerung verglichen, insbesondere wird hierbei auf die Unterschiede zu ISEKS hingewiesen.

Da die städtebauliche Sanierungsmaßnahme in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich häufig zum Einsatz kommt, untersucht die Arbeit über die Fallbeispiele hinaus auch die Situation in Nordrhein-Westfalen und analysiert hierzu die Gründe für die bisher geringe Anwendung des Instruments sowie bestehende Trends zur Reaktivierung.

Auf Grundlage der Ergebnisse aus den Praxisbeispielen und der Analyse des Instrumentariums in Nordrhein-Westfalen werden sowohl bundesweite Empfehlungen für die praxisgerechte Anwendung und Weiterentwicklung der Sanierungsmaßnahme als auch Empfehlungen für die Intensivierung des Einsatzes in Nordrhein-Westfalen entwickelt. Die Empfehlungen zielen hierbei auf die praxisgerechte Anwendung sowie ein erfolgreiches Sanierungsergebnis ab.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Dr. Egbert Dransfeld
Beratung: –
Fachgebiet/e: BBV
Projektnummer: M06

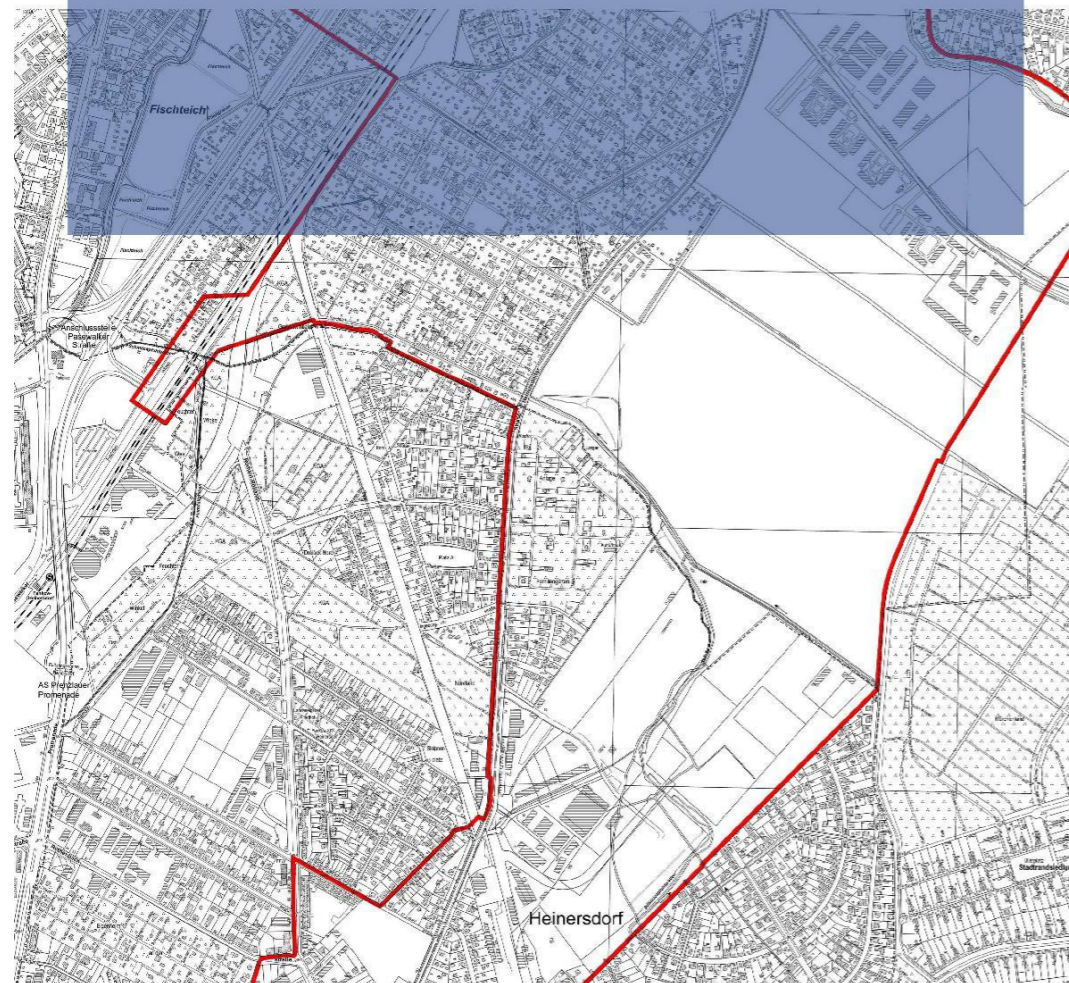
M-PROJEKTE
M-PROJEKTE
M-PROJEKTE
M-PROJEKTE

M-PROJEKTE

SOMMERSEMESTER 2021

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

Arbeitshilfe zur praxisgerechten Anwendung



Informationen zum Projekt
 Betreuung: Dr.-Ing. Egbert Dransfeld
 Beratung: –
 Fachgebiet/e: –
 Projektnummer: M02

Wie möchtest du wohnen?

Empirische Ermittlung von Gestaltungspräferenzen bei der Entwicklung von Wohnimmobilien

Wintersemester 2020/21

Endbericht

Betreuung: Fabian Göddert M. Sc. | Beratung: Christoph Ebbing M. Sc.



Wie möchtest du wohnen?

M 05 - Wie möchtest du wohnen? Empirische Ermittlung von Gestaltungspräferenzen bei der Entwicklung von Wohnimmobilien

Cecilia Maria Funck, Elsa Laura Sophie Graß, Cornelia Roboger, Hannah Trippe & Larissa Winter

„Die Schönheit liegt im Auge des Betrachters“, sie ist subjektiv und jede*r empfindet unterschiedliche Dinge als ästhetisch oder unästhetisch. In der Raumplanung ist es dabei wichtig, ein gewisses Maß an Schönheit und Gestaltungsqualität zu erzeugen. So müssen in die Planung und den Bau involvierte Akteur*innen die Gestaltungspräferenzen der Stadtbewohnenden antizipieren und dabei versuchen, allen möglichst gerecht zu werden und versuchen Verunstaltung zu vermeiden.

Nach wie vor werden in Deutschland viele Wohnimmobilien gebaut. Dabei stellen Einfamilienhäuser einen großen Anteil am Bestand aber auch in der Entwicklung dar. Denn Einfamilienhäuser repräsentieren den Traum vom Eigenheim, stehen für Sicherheit und Vorsorge und sind somit der Wunsch vieler. Insbesondere die Möglichkeit sich beim Bau selbst zu verwirklichen trägt zur Beliebtheit dieses Wohntypus bei.

Im Immobilienentwicklungsprozess sind viele verschiedene Akteur*innen mit unterschiedlichen Zielen und

Vorstellungen beteiligt. Um eine abschließend hohe Gestaltungsqualität zu schaffen müssen Planende die Präferenzen der späteren Immobiliennutzenden kennen. Da Einfamilienhäuser eine so beliebte Wohnform darstellen und knapp ein Drittel der Deutschen Haushalte ein Einfamilienhaus besitzen ist es eine Generationenübergreifende Thematik.

Diese Forschung versucht deshalb die Frage zu beantworten welche verschiedenen Gestaltungspräferenzen bei Einfamilienhäusern unterschiedliche Generationen aufweisen.

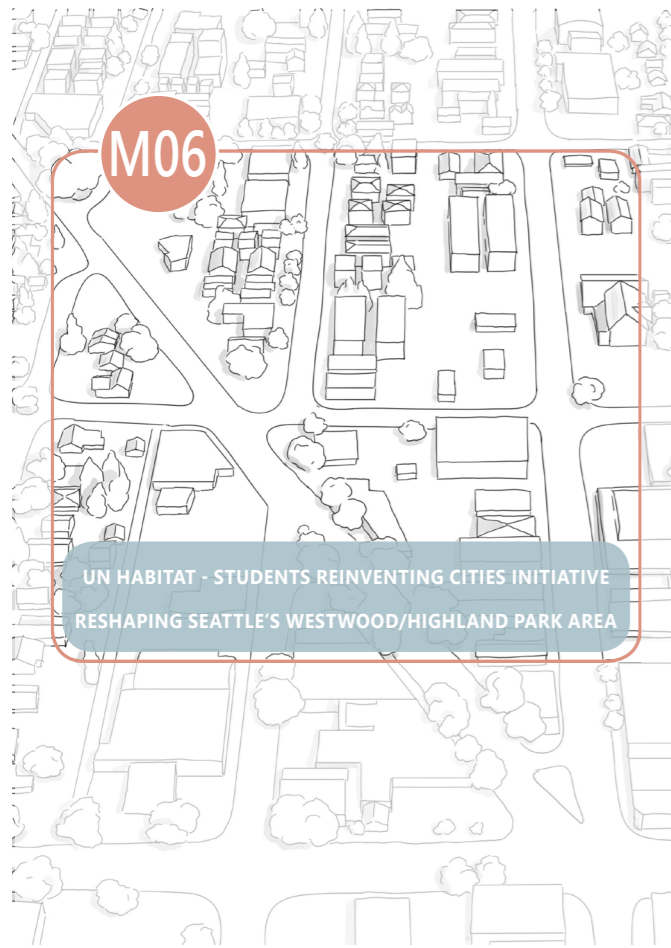
Da die Wahrnehmung und Präferenzbildung ein komplexer Prozess ist und sich die ästhetische Bewertung von Wohnimmobilien auf verschiedene Bestandteile dieser stützt wird versucht mittels einer Conjoint Analyse der Nutzen dieser baulichen Merkmale zu untersuchen. So werden insbesondere die Bedeutung des Haustyps, der Dachform, der Geschossigkeit und des Fassadenmaterials untersucht um die Bedeutung dieser Eigenschaften zu ermitteln. In einem zweiten Schritt wird versucht die Ergebnisse anhand einer Clusteranalyse zu gruppieren um den Einfluss der Generationszugehörigkeit auf die Gestaltungspräferenzen zu erheben.

Der einzig erkennbare Unterschied besteht darin, dass ältere Generationen im Gegensatz zu jüngeren eingeschossige Häuser den zweigeschossigen vorziehen. Dieses Ergebnis lässt sich aber womöglich mehr durch die Funktionalität und Nutzung der Häuser als durch eine Gestaltungspräferenz begründen. Die Ergebnisse zeigen somit, dass die Generationszugehörigkeit keinen ausschlaggebenden Einfluss auf die Gestaltungspräferenz hat und die Vorstellungen wie ein Einfamilienhaus aussehen soll über alle Generationen hinweg recht ähnlich aussieht.

Ein weiteres Ergebnis besteht darin, dass über alle Altersgruppen hinweg die Bedeutung des Haustyps und der Dachform festgestellt werden konnte. Planende sollten diesen beiden Eigenschaften in Bezug auf die Festsetzung von Gestaltungsregeln besonders in den Blick nehmen.

Informationen zum Projekt
 Betreuung: Fabian Göddert
 Beratung: Christoph Ebbing
 Fachgebiet/e: IMMO
 Projektnummer: M05

UN-Habitat - Reshaping Westwood-Highland Park Area



This final report and its annex describe the process and results of six students participating in the international competition called „Students Reinventing Cities“ organized by the C40 in cooperation with UN-Habitat. After selecting the Westwood-Highland Park neighborhood in the City of Seattle within 18 participating sites, the project group has aimed to reshape the case study area and develop ideas and new sustainable solutions according to C40's and Seattle's demands and requirements. By considering two predefined imperatives, such as carbon-neutral improvements and enhancing the quality of life, along with ten principles to consider within the designing process, the team has implemented the 15-minute city concept in the area, highlighting the potentials and limitations of the concept itself.

By conducting a literature review of relevant documents, along with land-use planning research in the United States and investigation of current projects as well as on local neighborhood organizations in the case study area, the legal conditions and characteristics of the site were examined. Furthermore, through an in-depth spatial analysis using GIS ArcMap, the site's cur-

rent spatial conditions along with physical deficiencies and potentials of the case study area have been examined, enabling the team to investigate to what extent the requirements of a 15-minute city currently apply to the site. In line with the competition requirements, the final output consists of a comprehensive action plan including all actions and solutions proposed by the team to regenerate the area according to the principles and priorities outlined by the City of Seattle. In addition, a design concept specifying how the project is integrated into its urban environment through drawings, site plans and sketches, and an environmental assessment of the project evaluating the environmental benefits has been created. Moreover, the output contains an implementation plan outlining the budget, timeframe and phasing, key actors and responsibilities. Finally, one digital illustration board containing plans, drawings, combined with further three high-resolution images has been developed.

This final report argues that while the 15-city concept has been promoted as a solution to many challenges cities worldwide face regarding its feasibility and transferability, spatial conditions constrain the concept's success in a non-European context. De facto, the concept does not considerably differ from traditional notions such as „Die Stadt der Kurzen Wege“ (city of short distances) or „Die Kompakte Stadt“ (compact city). Consequently, it is also affected by similar limitations in terms of its feasibility. Its implementation as a concept to enliven and foster neighborhoods through a proximity analysis of basic needs is therefore rather limited within the local scale.

Informationen zum Projekt

Betreuung: Prof. Dr. Karsten Zimmermann
 Beratung: –
 Fachgebiet/e: EPK
 Projektnummer: M06