



Die Rückeroberung der Straße als Aufgabe für Wissenschaft und Praxis

3/20

Inhalt

Neues aus der Forschung	2 – 5
Nachwuchsförderung	6
Personalien	7
Kurznachrichten	8
JRF / Raumwissenschaftliches Netzwerk	9
ILS-Projektergebnisse	10 – 11
Veröffentlichungen / Impressum	12

Mobilität der Zukunft

Die autogerechte Stadt - Erbe und Herausforderung

In Zeiten des Wirtschaftswunders und der Massenmotorisierung galt die „autogerechte Stadtplanung“ lange als alternativlos. Mehrspurige Straßen mit schmalen Restflächen für Radfahrende und Fußgänger, flächendeckend verfügbare Parkplätze und „grüne Wellen“ für den Autoverkehr gehörten in der Stadt und auf dem Land zum Standard-Repertoire der Stadt- und Verkehrsplanung.

Nur langsam entwickelte sich ein Bewusstsein für die Schattenseiten der Autoorientierung. Nach der Umweltbewegung der 1980er Jahre und den planerischen Ansätzen der Wohnumfeldverbesserung der 1990er Jahre hat vor allem nach der Jahrtausendwende eine breite öffentliche Debatte eingesetzt. Die ungleiche Verteilung des Raums avancierte dabei zu einem zentralen Thema. Bekannt geworden ist beispielsweise der „Flächen-Gerechtigkeits-Report“ aus Berlin (2014). Danach werden dort 58% der Straßenflächen für das Auto in Anspruch genommen und damit

20-mal mehr als für das Fahrrad (3%). Dabei ist das Radfahren längst aus der Nische getreten und erreicht in vielen Städten Werte von 15 und mehr Prozent an allen Wegen – ohne dass ausreichend Bewegungsraum dafür angeboten wird. Aber auch neue, digital gesteuerte Mobilitätsangebote beanspruchen den knappen öffentlichen Raum, etwa zum Laden, Leihen und Liefern von Fahrzeugen und Waren. Der demografische Wandel und zunehmender „Hitze stress“ erfordern zudem den Umbau, die Entsiegelung und Begrünung von Straßen und Plätzen. Die oft langwierige bauliche Umgestaltung von Räumen kann mit diesen Dynamiken kaum Schritt halten – die autogerechte Stadt wirkt nach.

Steigendes Bewusstsein für die Nutzungsvielfalt im öffentlichen Raum

Allerdings sind veränderte Mobilitäten und Ansprüche an den öffentlichen Raum inzwischen über die disziplinären Grenzen der Verkehrsplanung hinaus anerkannt. So sieht auch der Baukulturbericht 2020/2021 die Schaffung von „Verkehrsflächen

Fortsetzung von Seite 1

für alle“ als zentrale städtebauliche Aufgabe und spricht sich für mehr Demokratie und eine veränderte Prozesskultur aus: Genau dies fordern zivilgesellschaftliche Bündnisse wie die Radentscheid-Bewegung und zahllose lokale Initiativen ein, die mit Kreativität und Vehemenz für die „Rückeroberung“ der Straße eintreten. Dabei füllt sich die Best-Practice-Liste stetig: Neben prominenten Beispielen wie der Umgestaltung des Times Square in New York zur Fußgängermeile oder den „coolen Straßen“ in Wien sind es hierzulande gerade die vielen kleinen Beispiele wie Pop-Up-Bikelanes, temporäre Spielstraßen und Umweltpuren, die die „Stadt für Menschen“ (Jan Gehl) greifbarer machen.

Verkehrswende und Neuverteilung des öffentlichen Raums als Forschungsthema

Die Stadt- und Mobilitätsforschung ist aufgefordert, diese Transformationsprozesse kompetent und konstruktiv zu begleiten. Mit dieser Ausgabe des ILS-Journals stellen wir hierzu einige Projekte aus dem Institut vor. Dies umfasst zum einen die wissenschaftliche Analyse der Treiber und Bedingungen. So beschäftigt uns die Frage, wie Digitalisierung und Onlinehandel die Nutzung unserer Städte verändern (vgl. Beitrag zum Projekt „Digitalisierung und Onlinehandel“ in diesem Heft). Auf der anderen Seite geht es darum, Lösungswege vor Ort zu unterstützen.

Hierzu gehören etwa die Neugestaltung von Straßenräumen in Reallaboren (vgl. nachfolgenden Beitrag zum Projekt „Verkehrswende für Alle! Neuer Raum für nachhaltige Mobilität in Bad Oeynhausen“) oder das Aufzeigen konkreter Vorschläge zur Organisation des stetig steigenden Lieferverkehrs (vgl. Beitrag zum Projekt „Letzte Meile“ in diesem Heft). Die zielgruppenspezifische Aufbereitung von Erkenntnissen und Beispielen thematisiert schließlich das Projekt „NaMoW – Nachhaltige Mobilitätswende des Umweltbundesamtes“. Dies folgt der Leitidee des Instituts, das den Wandel städtischer Mobilität sowohl besser verstehen als auch aktiv mitgestalten will.

Verkehrswende für Alle! Neuer Raum für nachhaltige Mobilität in Bad Oeynhausen

Von der Stadt mit der Autobahn zur Modellstadt für moderne und nachhaltige Mobilitätsangebote – dieses ambitionierte Ziel hat sich die Kurstadt Bad Oeynhausen gesetzt und arbeitet in dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Projekt gemeinsam mit dem ILS seit Beginn 2020 an einem Konzept eines Reallabors zur Verkehrswende. Die Zeit dafür ist günstig: Die Autobahn A 30 teilte die Stadt jahrzehntelang in zwei Hälften – seit Ende 2018 wird diese über eine neue Trasse um die Stadt herumgeführt. Nun gilt es nicht nur die „Rückeroberung“ der ehemaligen Stadtautobahn für Menschen vorzuberei-

ten, sondern die Stadt insgesamt fit zu machen für die Mobilität von morgen. Erste Schritte dazu konnten bereits umgesetzt werden bzw. stehen unmittelbar vor der Realisierung, etwa ein Klimaticket für den ÖPNV, Mietradsystem und Lade-stationen oder die Mobilitätszentrale mit Fahrradparken am Bahnhof. Mit Unterstützung aktueller empirischer Erhebungen verbindet das nun beantragte Vorhaben – kurz VeRaMove genannt – verschiedene innovative Elemente. Ein einstellungsbasiertes, ortsspezifisches Zielgruppenkonzept bildet die Grundlage für einen Partizipationsansatz im Virtual Reality-Ideenlabor. Dessen Ergebnisse sollen

mit Hilfe von Realexperimenten sowie partizipativ angelegten Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrssystems und der Umgestaltung von Straßenräumen lokal-räumlich konkretisiert werden. Mit dem Fachgebiet Städtebau und Bauleitplanung der TU Dortmund konnte ein Partner gewonnen werden, der fundierte Kenntnisse im Einsatz von Virtual Reality in Planungsprozessen mitbringt. Erfahrungen zeigen, dass mit Hilfe solcher digitalen Werkzeuge mögliche Veränderungen und Visionen nachhaltiger Mobilität konkret erlebbar gemacht werden können und eine Verkehrswende in den Köpfen angestoßen wird.

Dr. Andrea Dittrich-Wesbuer
andrea.dittrich-wesbuer@ils-forschung.de

Jan Garde
jan.garde@ils-forschung.de



Die ehemalige Stadtautobahn B 61 – nun Ort für ein Reallabor zur Verkehrswende (Foto: Julian Meise)

Mobilität muss sich verändern – Ideen und Umsetzungen

Interview

Foto: VM / Ralph Sondermann



Dr. Dirk Günnewig

Dr. Dirk Günnewig ist Leiter der Abteilung Grundsatzangelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung im Ministerium für Verkehr des Landes NRW.

Die Probleme des Verkehrs scheinen immer noch die alten zu sein: Luftverschmutzung, Flächenverbrauch und Pendlerstau - wo steht aus Ihrer Sicht die vieldiskutierte Verkehrswende?

Menschen werden ihr Mobilitätsverhalten nur ändern, wenn ihnen attraktive Alternativen geboten werden. Daran arbeiten wir im Verkehrsministerium NRW mit viel Engagement. Die Pandemie hat Menschen zum Nachdenken über ihr Mobilitätsverhalten gebracht. Nie zuvor wurden so viele Fahrräder in so kurzer Zeit verkauft.

Zudem arbeiten mehr Menschen im Home-Office. Das alles hat Verkehr verlagert oder reduziert. Noch ist unklar, wie nachhaltig diese Veränderung ist.

Was sind die wichtigsten Treiber für Veränderungen in der Mobilität in den nächsten Jahren?

Der wichtigste Treiber ist ganz klar die Notwendigkeit, Mobilität vernetzt zu den-

ken und zu planen. Dazu müssen wir die Chancen der Digitalisierung konsequent nutzen. Menschen sollen Verkehrsmittel so miteinander kombinieren können, dass sie komfortabel und flexibel mobil sind.

Die Nutzung von Bus und Bahn etwa wird durch digitale Buchungssysteme deutlich vereinfacht. Neue Mobilitätsangebote können dank entsprechender Plattformen künftig spontan genutzt werden, so dass vernetzte Wegekette entstehen. Dazu gehören Busse auf Abruf, kurz On-Demand-Dienste, oder Car- und Bike-Sharing-Angebote. Um auch zukünftige Entwicklungen abschätzen zu können, lässt das Verkehrsministerium derzeit ein multimodales Landesverkehrsmodell erstellen.

Wie könnten zukunftsfähige und nachhaltige Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen aussehen? Wie versteht das NRW-Verkehrsministerium hierbei seine Rolle?

Das ÖPNV-Angebot besteht auf dem Land häufig im Wesentlichen aus dem Schülerverkehr. Den darüber hinausgehenden Bedürfnissen der Menschen wird der ÖPNV häufig aus wirtschaftlichen Gründen nicht gerecht.

Damit der ÖPNV dort besser wird, müssen innovative Lösungen entwickelt werden, die auf die konkrete Situation vor Ort zugeschnitten sind. Das kann sowohl ein Bürgerbusangebot sein oder auch ein On-Demand-Dienst.

In dem Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ haben wir in diesem Jahr die Kommunen aufgerufen, intelligente Lösungen für den ländlichen Raum zu entwickeln. Aktuell fördern wir die Umsetzung der prämierten Projekte mit insgesamt bis zu 30 Millionen Euro.

Die Reaktivierung von Bahnstrecken, deren wirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen wurde, kann zu einer deutlichen Verbesserung der Anbindung des ländlichen Raums führen.

Was ist aus Ihrer Sicht nötig, um den Stadtverkehr zukunftsfähig zu gestalten und welche Konzepte verfolgt das NRW-Verkehrsministerium?

Das vom Verkehrsministerium geförderte Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt die Kommunen dabei, ein kommunales Mobilitätsmanagement zu etablieren. Konkret erstellt das Verkehrsministerium neben dem künftigen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz zusammen mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW einen Aktionsplan. Dieser besteht aus zahlreichen Maßnahmen für einen besseren Rad- und Fußverkehr.

Dazu gehören die Neuorganisation des Parkens, Verkehrssicherheitskampagnen wie „Liebe braucht Abstand“ sowie ausgebaut und neue komfortable Netze für den Rad- und Fußverkehr.

Welche Rolle spielt die Zivilgesellschaft? Ist ein Trend zur „Rückeroberung der Straße“ von Menschen für Menschen erkennbar?

Die Menschen wollen Veränderungen. Jetzt liegt es an uns, diese auch pragmatisch zu gestalten. Das heißt: Wir fördern alle Verkehrsträger gleichermaßen mit ihren jeweiligen Stärken. Das lässt dem Nutzer die Wahl zwischen vielen attraktiven Mobilitätsalternativen und verbessert deren Vernetzung in leistungsfähigen Wegekette.

Das Interview mit Dr. Dirk Günnewig führte:

Ann-Christin Kleinmanns
ann-christin.kleinmanns@ils-forschung.de

Konsistenz und Aussagefähigkeit von Flächendaten



Die Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke immer weiter zu reduzieren ist eine bundesweite Herausforderung. In der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie wurde daher bereits 2002 das „30-ha-Ziel“ formuliert, um den täglichen Flächenverbrauch in Deutschland auf höchstens 30 Hektar pro Tag zu senken. Aktuelle Zahlen des Umweltbundesamts für den Zeitraum 2015 – 2018 verdeutlichen, dass der tägliche Anstieg mit 56 Hektar noch immer deutlich darüber liegt.*

Zur erfolgreichen Umsetzung dieses Nachhaltigkeitsziels sind daher zuverlässige, zeitstabile und belastbare Daten der Flächennutzung notwendig. Hierzu wird die Flächenstatistik des Statistischen Bundesamts verwendet. Dieser Daten-

satz beschreibt die „Bodenfläche nach Art der tatsächlichen Nutzung“. Die zugrunde liegenden Flächeninformationen werden von den 16 statistischen Landesbehörden und Katasterämtern bereitgestellt. Unterschiede zwischen den Bundesländern, u.a. bei der Datenerfassung oder beim Stand der Einführung des Amtlichen Liegenschaftskatastersystems, bedingen jedoch statistische Ungenauigkeiten bei der bundesweiten Betrachtung der Flächendaten. Die Zeitreihenfähigkeit der Flächenstatistik wird dadurch erheblich eingeschränkt und die Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsflächenzunahmen kann nicht mehr zuverlässig abgebildet werden.

Das vom Umweltbundesamt finanzierte Projekt „Konsistenz und Aussagefähig-

keit von Flächendaten“, welches das Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung (IÖR) als Leadpartner in Zusammenarbeit mit dem ILS bearbeitet, knüpft an dieser Problemstellung an. Den Schwerpunkt der Projektbearbeitung des ILS bildet die Untersuchung der Passfähigkeit von Daten der deutschen Flächenstatistik für internationale Vergleiche und Berichtssysteme.

Hierzu wird auf Basis einer Literaturanalyse die Eignung katasterbasierter deutscher Flächendaten für das Monitoring der Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung überprüft.

Im Fokus stehen dabei Studien und Berichte, in denen zentrale qualitative und quantitative Aussagen zum Themenfeld der Landnutzung gemacht werden. Eine Auswahl von drei besonders markanten Arbeiten wird abschließend einer vertiefenden Dokumentenanalyse unterzogen. Ziel der Analysen ist die Beurteilung der Eignung und Aussagekraft der verwendeten Flächendaten.

* <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaeche/siedlungs-verkehrsflaeche#-das-tempo-des-flachen-neuverbrauchs-geht-zuruck>

Benjamin Scholz
benjamin.scholz@ils-forschung.de

Nutzungsveränderung durch Nachverdichtung: Evidenz einer Pilotstudie in deutschen Großstädten

Wachsende Bevölkerungszahlen und Immobilieninvestitionen der letzten Jahre haben insbesondere in den deutschen Großstädten zu einer starken Nachfrage nach Bauflächen geführt. Eine der Folgen ihres Mangels ist die verstärkte Nachverdichtung bestehender Quartiere durch neue Gebäude und Nutzungen. Damit wird das Flächenwachstum der Stadt gebremst und wertvolle Natur-, Erholungs- oder Landwirtschaftsflächen geschützt. Auch steht die Verdichtung bestehender Stadtquartiere im Einklang mit dem Leitbild der kompakten europäischen Stadt. Sie ist die Voraussetzung dafür, dass möglichst viele Nutzungen für die Bewohnenden

direkt im Quartier erreichbar sind. Unter anderem wird so der Stadtverkehr reduziert oder leichter auf Fuß-, Rad- oder den öffentlichen Nahverkehr verlagert.

Die ersten Ergebnisse der Pilotstudie „Nutzungsveränderung in deutschen Großstädten durch Nachverdichtung“ zeigen, wie sich in den letzten Jahren in den deutschen Großstädten die Nutzungsvielfalt in den durch die Nachverdichtung besonders geprägten Stadträumen entwickelt. Dafür wurde in den sechs größten Städten Deutschlands das Verhältnis von Gewerbestätten und Wohnnutzung in durch das Gewerbe bzw. Wohn-

nen geprägten Räumen mit einer hohen Entwicklungsdynamik analysiert. Die Datensätze der Studie wurden originär von der „Micromarketing-Systeme und Consult GmbH“ (microm) ermittelt, am RWI Essen aufbereitet und in Zusammenarbeit mit dem ILS interpretiert. Es handelt sich um sozioökonomische Daten auf Rasterebene (1 km²) für die Stadtgebiete von Berlin, Hamburg, München, Köln, Frankfurt am Main, Stuttgart und Düsseldorf. Für die einzelnen Raster werden Werte in Bezug auf die Anzahl der Häuser inklusive reiner Gewerbehäuser, der Häuser exklusive reiner Gewerbehäuser, der Anzahl der Gewerbebetriebe und der Haushalte angegeben. Durch die Verwendung der Datensätze aus den Jahren 2005 und 2015 konnten dementsprechend Veränderungen von Anzahl der Gewerbestätten und Wohnungen in den innerstädtischen Quartieren ermittelt werden.

Die Ergebnisse zeigen, dass es in den sich stark entwickelnden Stadträumen zu einer Verschiebung im Verhältnis von Gewerbe und Wohnen kam. Die Prozesse liefen in unterschiedlicher Intensität und Richtung ab. Zumeist nahm die Wohnfunktion stark zu, nur in wenigen der untersuchten Gebiete lässt sich ein umgekehrter Trend feststellen. Dabei handelt es sich jedoch meist um Gebiete außerhalb der innerstädtischen Bezirke, was u.a. auf den Fortzug von Gewerbe aus den integrierten städtischen Lagen in städtische Randgebiete hinweist.

Im weiteren Verlauf sollen in ausgewählten Gebieten qualitativ angelegte Studien die Ergebnisse verifizieren. U.a. sollen die in den Rastern zugeordneten Flächen unterschiedlichen Entwicklungsmustern zugeordnet werden, wie etwa dem Wohnungsneubau auf industriellen Brachen oder der Nachverdichtung durch Wohnen in nutzungsgemischten Quartieren. Insbesondere soll dabei auf die Art der Nachverdichtung und die daraus resultierenden Konsequenzen für das Ziel der Nutzungsmischung fokussiert werden. An der RWTH Aachen werden in Zusammenarbeit mit dem ILS und dem RWI parallel dazu experimentelle Bauformen entwickelt, welche eine Nachverdichtung und Neuentwicklung im Sinne der Nutzungs-



Mischung im Block

mischung und eine bessere Verträglichkeit mit bestehenden Nutzungen erlauben sollen.

Projektteam

Jun. Prof. Dr. Jan Polívka: Forschungsgruppe Raumbezogene Planung und Städtebau (Adaptive urbane Systeme) am Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) & Lehrgebiet Nachhaltige Wohnbestandsentwicklung RWTH Aachen University.

Hermann Rappen: Kompetenzbereich Wachstum, Konjunktur, Öffentliche Finanzen am RWI Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung.

Canan Celik: Institut und Lehrstuhl für Städtebau und europäische Urbanistik, RWTH Aachen University, Lehrgebiet Nachhaltige Wohnbestandsentwicklung RWTH Aachen University.

Prof. Dr. Jan Polívka
jan.polivka@ils-forschung.de



Autofreie Gestaltung der Friedrichstraße in Berlin
(Foto: Thomas Klingler)

NaMoW – Nachhaltige Mobilitätswende

Das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt beschäftigen sich aktuell verstärkt mit der nachhaltigen Transformation des Verkehrs in Städten und Gemeinden.

Der gleichbleibend hohe Anteil des Verkehrssektors bei der Emission des klimaschädlichen CO₂, die Überschreitung der Schadstoff-Grenzwerte an den Hauptstraßen vieler Städte sowie die zögerliche Bereitstellung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr erhöhen in vielen Kommunen den Handlungsdruck.

Mit Initiativen, wie dem Wettbewerb „mobilwandel2035“ und der

Europäischen Mobilitätswoche, fördern die Umweltbehörden kommunale Projekte zur Gestaltung und Kommunikation nachhaltiger Mobilität.

Im Forschungsprojekt „NaMoW – Nachhaltige Mobilitätswende“ unterstützt das ILS diese Programme gemeinsam mit B.A.U.M. Consult, dem Umweltbundesamt Österreich und weiteren Partnern mit Kurzstudien, etwa zu digitalen Mobilitätsangeboten, sowie mit einer Analyse zum Forschungsstand zur medialen Darstellung von nachhaltigem Mobilitätsverhalten.

Dr. Thomas Klingler
thomas.klingler@ils-forschung.de



ILS mit Zertifikat zum Audit berufundfamilie mit dauerhaftem Charakter geehrt

Das ILS ist am 15. Juni 2020 mit dem Zertifikat zum Audit berufundfamilie geehrt worden. Die Würdigung für die strategisch angelegte familien- und lebensphasenbewusste Personalpolitik des Instituts fand erstmals in der 22-jährigen Geschichte des Audits im Rahmen eines Zertifikat-Online-Events statt.

Michael Paul, kaufmännischer Geschäftsführer des ILS, hat an der Online-Feierstunde teilgenommen: „Familie und Beruf unter einen Hut zu bringen, ist schon unter den normalen Umständen eine Herausforderung für unsere Mitarbeiter/-innen, bei der wir sie bestmöglich unterstützen wollen. In der aktuellen Pandemie-Situation hat sich die Betreuungssituation für Familien extrem verändert, aber auch hier hat sich gezeigt, dass sich unsere Strategie zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf in der Praxis bewährt. Dabei setzen wir vor allem auf mobiles Arbeiten in Kombination mit Vertrauensarbeitszeit.“

74 Beschäftigte und 39 Studierende profitieren von den familienfreundlichen Strukturen des Instituts. Durch die Flexibilisierung der Arbeitszeit und des Arbeitsortes erleichtert das ILS ihren Be-

schäftigten die Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Angeboten wird das Audit von der berufundfamilie Service GmbH, die zur Qualitätssicherung des Zertifikats in drei Jahren ein weiteres Dialogverfahren ansetzen wird. Ziel des Dialogverfahrens ist es, den hohen Entwicklungsstand der familien- und lebensphasenbewussten Personalpolitik zu pflegen und in einzelnen ausgesuchten Bereichen Optimierungspotenziale zu nutzen.



www.berufundfamilie.de



(von links) Prof. Dr. Stefan Siedentop (wissenschaftlicher Geschäftsführer), Mareike Graf (Personalreferentin) und Michael Paul (kaufmännischer Geschäftsführer) bei der Zertifizierung und Urkundenverleihung.

Die Beziehung zwischen Stakeholdern und jugendlichen Migrierenden in Bezug auf Integration in Städten

Wie laufen Integrationsprozesse in Städten ab? Diese Frage rückt immer mehr in den Fokus der Forschung und kann nicht pauschal beantwortet werden. Die Bedingungen vor Ort unterscheiden sich zum Teil stark, wodurch Migrantinnen und Migranten lokal unterschiedliche Möglichkeiten zur Integration erfahren.

Kontextfaktoren einer Stadt wie die öffentliche Wahrnehmung von Migrierenden, die Zuwanderungsgeschichte und die Aufnahme spielen eine wichtige Rolle. Daher ist die Autonomie der Städte bei der Gestaltung ihrer eigenen Kontextfaktoren bei der Analyse von Integrationsleistungen wichtig. Städte sind die Orte, an denen der Alltag stattfindet und an denen hauptsächlich Dienstleistungen erbracht werden. Auf diese Weise stehen Migrantinnen und Migranten täglich in Interaktion mit bestimmten Stakeholdern (z.B. städtische Beschäftigte oder Lehrende in Sprach-

kursen), welche Dienstleistungen anbieten und die damit den Integrationsprozess beeinflussen können. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte versucht das Promotionsprojekt von Zeynep Aydar die Frage zu beantworten: Wie tragen Stakeholder zur Integration von Jugendlichen mit Migrationshintergrund in Städten bei? Als Untersuchungsraum für diese Studie wurde Dortmund aufgrund seiner Migrationsgeschichte, seines multikulturellen Hintergrunds und seiner integrationspolitischen Aktivitäten gewählt.

Dementsprechend konzentriert sich das Promotionsprojekt auf kulturelles und symbolisches Kapital (Definition nach Pierre Bourdieu), das Jugendliche besitzen und das von Stakeholdern unterschiedlich bewertet wird. Jeder jugendliche Migrant und jede jugendliche Migrantin bringt eine Prägung durch Erziehung und Bildung mit, außerdem individuelle Hautfarbe,

Religionszugehörigkeit und Lebensweise. Wie bewerten Stakeholder dieses Kapital?

Dieser Bewertungsprozess und wie er die soziale Wechselwirkung prägt, ist entscheidend. Die anschließende Analyse wird sich darauf konzentrieren, wie die Bewertung durch die Stakeholder zu Einstellungsunterschieden führt.

Darüber hinaus wird die Promotion Teil des Horizon2020-Projekts „MIMY: Empowerment through liquid Integration of Migrant Youth in vulnerable conditions“, das derzeit am ILS durchgeführt wird.

Zeynep Aydar
zeynep.aydar@ils-forschung.de



Neue Mitarbeiter/-innen



Vilim Brezina ist Raumplaner und studierte an der Technischen Universität Dortmund. Er ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im Fachgebiet Raumplanungs- und Umweltrecht der TU Dortmund und promoviert zur (planungsrechtlichen) Steuerung raumbezogener Schwarmphänomene. Seine Forschungsschwerpunkte sind kommunale Instrumente der Stadtentwicklung und insbesondere Fragen zur Wohnraumversorgung. In der Forschungsgruppe Raumbezogene Planung und Städtebau ist er seit Oktober 2020 für das Forschungsvorhaben „TIPPO“ zuständig.



Alina Goldbach ist Politikwissenschaftlerin. Sie studierte an der Maastricht University und der Universität Pompeu Fabra in Barcelona.

Bevor sie zum ILS kam, war sie u.a. wissenschaftliche Mitarbeiterin beim Deutschen Zentrum für Integrations- und Migrationsforschung (DeZIM), wo sie mit der Evaluation von (Jugend-)Bildungsprogrammen betraut war. Ab Dezember arbeitet sie im ILS-Projekt „Soziale (Ent-)Mischung in Quartier und Schule - Segregationsdynamiken im Kontext elterlicher Schulwahl“.



Rovena Plaku kam im Februar 2020 als Gastwissenschaftlerin zum ILS. Bisher hat sie zum Thema „Auf der Suche nach ‚versteckten‘ potentiellen Mikroräumen in schnell wachsenden Städten

das Potenzial für den Bau, die Renovierung und Sanierung von Pocketparks“ geforscht.

Unter dem Titel „Urbane Lebensräume für die Stadterneuerung“ möchte sie das Thema nun als wissenschaftliche Mitarbeiterin ab Dezember 2020 in der Forschungsgruppe Raumbezogene Planung und Städtebau vertiefen.

Verabschiedungen

Viktoria Kamuf war seit 2017 zunächst als Praktikantin, dann als wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Forschungsgruppe „Sozialraum Stadt“ tätig. Dort arbeitete sie vor allem im EU-Forschungsprojekt RELOCAL, welches die Bedeutung von zivilgesellschaftlichen und ortsbezogenen Initiativen für sozialräumliche Gerechtigkeit untersuchte. Im September hat Viktoria Kamuf ein Masterstudium in Politischer Soziologie an der London School of Economics and Political Science in Großbritannien begonnen.



Alexandra Bradtke hat im Sommer 2020 eine ereignisreiche Zeit erlebt. Nachdem sie im Juli ihre Dissertation mit dem Titel „Potenziale für die räumliche Planung bei Teilnahmeprozessen mittels digitaler Medien. Eine kritische Reflexion eines Online- und Offline-Beteiligungsprozesses von Jugendlichen“ an der TU Dortmund abgegeben hatte, kam Anfang September ihr Sohn Felix zur Welt. Das ILS gratuliert zu beidem herzlich und verabschiedet Frau Bradtke in die Elternzeit.



Magdalena Leyser-Droste ist zum 1. November in das nordrhein-westfälische Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung gewechselt. Sie war seit 1994 im Landesinstitut für Bauwesen NRW tätig, seit 2008 hat sie die Neuausrichtung des ILS als gGmbH mitgestaltet.



„Ich schaue mit viel Freude auf eine vielschichtige, gute und kreative Zeit zurück, in der sich das heutige ILS herausgeformt hat und in der ich viele verschiedene Projekte in Forschung und Lehre begleiten und initiieren konnte. Ich habe in dieser Zeit viele interessante Menschen kennengelernt, Kontakte geknüpft, inhaltlich Verbündete, Freunde und Vertraute erlebt, die mich inspiriert und begleitet haben. Dafür bin ich dankbar.“

Wir bedanken uns bei allen ehemaligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für das große fachliche Engagement und die Mitgestaltung der Institutsziele.

Sowohl privat als auch für die neuen beruflichen Positionen und Herausforderungen wünschen wir viel Erfolg!

Alle neuen Kolleginnen und Kollegen heißen wir herzlich willkommen.

Wir wünschen ihnen einen erfolgreichen Start und freuen uns auf eine gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Internationaler Studierendenwettbewerb UrbanFarm2021



Mehr auf: <https://site.unibo.it/urban-farm/en/the-challenge>

Der internationale Wettbewerb „UrbanFarm“, organisiert von der Universität Bologna, wurde mit dem Ziel ins Leben gerufen, die Produktion von Nahrungsmitteln in Städten im Hinblick auf ökologische Nachhaltigkeit neu zu überdenken.

Die dritte Ausgabe des mehrstufigen Wettbewerbs findet 2021 in Zusammenarbeit mit dem EU-Projekt H2020 „FoodE – Food Systems in European Cities“ (<https://www.foode.eu/>) statt, an dem das ILS beteiligt ist. Studierende erarbeiten in internationalen und interdisziplinären Teams Lösungen für urbane Landwirtschaftsprojekte, die die Nachhaltigkeit der Ernährungssysteme von Städten/Regionen fördern. Die Teams können zwischen drei Stand-

orten in den drei Städten Bologna, Neapel (Italien) und Romainville (Frankreich) wählen. Das beste Projekt in jeder Stadt wird mit einem Geldpreis von 4.000 Euro ausgezeichnet.



Als Mitglied der internationalen Jury nimmt die Wissenschaftlerin des ILS, Runrid Fox-Kämper, u.a. an der Schlussveranstaltung teil und bewertet die Präsentationen der teilnehmenden Teams.

Runrid Fox-Kämper
runrid.fox-kaemper@ils-forschung.de

Erfolgreiche Wege für mehr Wohnungsbau

Viele Städte und Gemeinden in den verdichteten Regionen Nordrhein-Westfalens erlebten in den vergangenen Jahren eine deutliche Verknappung des verfügbaren Wohnraums. Vor allem der Mangel an bebaubaren Flächen, insbesondere in den Kernstädten, sowie fehlende Kapazitäten in den Planungs- und Bauverwaltungen bremsen die Ausweitung des Wohnungsbaus. Die Folge sind steigende Wohnkosten, die insbesondere einkommensschwächere Gruppen vor finanzielle Probleme stellen.

Das in Kooperation mit dem Institut der deutschen Wirtschaft (IW Köln) vorge-

legte Gutachten „Erfolgreiche Wege für mehr Wohnungsbau“ untersuchte vor diesem Hintergrund den Umfang der Flächenpotenziale für den Wohnungsbau sowie die Bedingungen einer erfolgreichen kommunalen Baulandmobilisierung und Wohnungsbautätigkeit. Für alle nordrhein-westfälischen Landkreise und kreisfreien Städte wurden unter Rückgriff auf die Daten des Siedlungsflächenmonitorings NRW die Baulandpotenziale, die sich aus Potenzialen im Siedlungsbestand und neuen Siedlungsflächen zusammensetzen, bilanziert und bewertet. In drei Fallstudienstädten (Bonn, Düsseldorf und Münster) wurde untersucht, welche Erfolgsfaktoren



und Hemmnisse die Baulandbereitstellung beeinflussen.

ILS-Wissenschaftlerin Dr. Sabine Weck in den wiss. Beirat von FID BAUdigital berufen

Die Digitalisierung hat in den vergangenen Jahrzehnten Architektur, Bauingenieurwesen und Stadtentwicklung sowie Entwurfs- und Planungsprozesse grundlegend verändert.

Mittlerweile sind eine Vielzahl von lokalen, digitalen Plattformen und Infrastrukturen entstanden, die Forschungsdaten speichern oder Interessierten die Recherche nach Projekten und Publikationen ermöglichen. Ein von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) gefördertes Programm zum Aufbau von Fachinformationsdiensten hat sich

zum Ziel gesetzt, diese lokalen Plattformen miteinander zu vernetzen. Ziel des Fachinformationsdienstes BAUdigital ist es, eine zentrale Anlaufstelle und ein passgenaues Serviceangebot aufzubauen und Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern einen schnellen und unkomplizierten Zugriff auf Fachliteratur und forschungsrelevante Informationen zu ermöglichen. Ein Beirat beurteilt die Nutzerfreundlichkeit und Qualität der Angebote.

„Ich freue mich sehr, dass ich die Sichtweise der Stadt- und Raumplanung ein-

bringen kann“, sagt Sabine Weck.

Die Wissenschaftlerin wurde in den Projektbeirat berufen: „Ein wissenschaftlicher Austausch von fachübergreifenden Forschungsdaten ist dringend notwendig.“



Dr. Sabine Weck
sabine.weck@ils-forschung.de

ILS-Geschäftsführer Prof. Dr. Stefan Siedentop wurde in den wissenschaftlichen Vorstand der Johannes-Rau-Forschungsgemeinschaft gewählt



Die Johannes-Rau-Forschungsgemeinschaft (JRF) hat ein neues vierköpfiges Führungsteam: Professor Stefan Siedentop und Professor Manfred Fishedick (Wuppertal Institut) wurden am 5. November 2020 von der Mitgliederversammlung für eine Amtszeit von fünf Jahren zu ehrenamtlichen wissenschaftlichen Vorständen des gemeinnützigen Vereins gewählt. Zusammen mit dem Vorstandsvorsitzenden Professor Dieter Bathen und der kaufmännischen Vorständin Ramona Fels bilden sie den neuen Vorstand der JRF.

Siedentop und Fishedick bedankten sich bei den Leitungen der JRF-Institute und dem NRW-Wissenschaftsministerium für das ausgesprochene Vertrauen. Stefan Siedentop: „In unserer ersten Vorstandssitzung haben wir beschlossen, den eingeschlagenen Weg mit voller Kraft weiterzugehen. Für die kommenden Jahre stehen spannende Aufgaben auf der Agenda der JRF: Die inhaltliche und

regionale Erweiterung der Gemeinschaft, die Kommunikation mit der politischen Ebene in NRW, die Weiterentwicklung des Evaluierungsverfahrens und der wissenschaftliche Nachwuchs – das sind nur einige Themen, die uns beschäftigen werden und auf die ich mich freue.“

Der Vorstand der JRF ist das dritte Organ neben der Mitgliederversammlung und dem Kuratorium und für die Gesamt-

strategie des Vereins verantwortlich. Dieter Bathen (ehrenamtlich) und Ramona Fels (hauptamtlich) wurden bereits 2019 im Amt bestätigt und für weitere fünf Jahre in den Vorstand gewählt.

Weitere Informationen unter: www.jrf.nrw

Prof. Dr. Stefan Siedentop
stefan.siedentop@ils-forschung.de



Der JRF-Vorstand v.l.n.r.: Prof. Dr. Manfred Fishedick, Prof. Dr. Dieter Bathen, Ramona Fels, Prof. Dr. Stefan Siedentop (Foto: © JRF e.V.)

Raumforschung zwischen Nationalsozialismus und Demokratie – Das schwierige Erbe der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung

Der neu erschienene Tagungsband dokumentiert ein von der ARL am 7. November 2019 durchgeführtes Kolloquium in Hannover.

Im Zentrum des öffentlichen Kolloquiums „Von der RAG zur ARL: Personelle, institutionelle, konzeptionelle und raumplanerische (Dis-)Kontinuitäten“ stand die kritische Reflexion der Geschichte der ARL und ihrer Vorläuferorganisation mit ihren institutionellen Strukturen und ihrer Arbeitspraxis vor und nach 1945.

Es fasste die zentralen Ergebnisse eines extern vergebenen Forschungsauftrags zur Geschichte der ARL zusammen. Zugleich beleuchtete das Kolloquium auch die Rolle anderer raumwissenschaftlicher Einrichtungen zur NS- sowie in der Nachkriegszeit.

Der von der ARL-Präsidentin Sabine Baumgart herausgegebene Tagungs-

band ist Open Access verfügbar: <https://shop.arl-net.de/raumforschung-nationalsozialismus.html>



Vorhaben des Leibniz-Instituts für Länderkunde erhält Auszeichnung

Das Projekt „Artenvielfalt erleben. Wie Naturforschung vor der eigenen Haustür von interaktiven Web-Karten profitiert“ des Leibniz-Instituts für Länderkunde, des Leibniz-Instituts für Wissensmedien und des Dachverbands Deutscher Avifaunisten wurde am 26. Oktober als offizielles Projekt der „UN-Dekade Biologische Vielfalt“ ausgezeichnet. Die Auszeichnung wird an Projekte verliehen, die sich in besonderer Weise für den Erhalt der biologischen Vielfalt in Deutschland einsetzen.

Im Projekt „Artenvielfalt erleben“ haben Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler gemeinsam mit Hobbyforschenden ein Web-Portal zur Analyse ornithologischer Beobachtungsdaten entwickelt. Die Community von ornitho.de hat in den vergangenen Jahren bereits über 50 Millionen Vogelbeobachtungen gesammelt und dokumentiert.

Mit dem am 19. Oktober 2020 veröffentlichten Ornitho-Regioportal (www.ornitho-regioportal.de) können diese Beobachtungen nun von der Öffentlichkeit genutzt und ausgewertet werden.

Der Onlinehandel als Impulsgeber für die Abkehr vom Auto auf Quartiersebene?

Der dynamisch wachsende Onlinehandel gehört zu den bedeutendsten Trends im Konsumverhalten westlicher Gesellschaften. Nicht zuletzt hat diese Entwicklung auch infolge des durch die Corona-Pandemie durchgeführten Lock-downs im Frühjahr 2020 weiter an Fahrt aufgenommen, wonach selbst die weniger onlineaffinen Teile der Bevölkerung bleibende Erfahrungen mit dem Shopping im Internet machen konnten (oder mussten). Auch traditionell stationäre Anbieter reagieren auf ihren Verlust an Marktanteilen zum Teil bereits mit sogenannten Multi-Channeling-Strategien, wonach die Warenregale zugleich Lagerflächen von Waren für die Onlinebestellung sind.

Am Beispiel von Hamburger Wohnquartieren hat das ILS in Zusammenarbeit mit der Prognos AG und der KE Consult GbR die verkehrlich-städtebaulichen Auswirkungen der dynamischen Entwicklungen des Onlinehandels untersucht und diskutiert, inwieweit eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung zeitgemäß auf die Auswirkungen reagieren könnte. Das Projekt wurde von der Hamburger Wirtschaftsbehörde finanziert und im Zeitraum von 12/2018 bis 09/2019 bearbeitet. Methodisch wurde dafür in zwei Schritten vorgegangen: Verkehrserhebungen im Quartier und teilnehmende Beobachtungen dienten der Ermittlung lokaler Paketsendungsauflagen und der Auswirkungen von Lieferverkehren im Quartier. Expertenworkshops und ein öffentliches Bürgerforum trugen dazu bei, die Reorganisation der städtischen Logistik ausdifferenziert nach den Ansprüchen der unterschiedlichen Quartierstypen zu denken. Zwei aufeinander aufbauende Beobachtungen lassen sich wie folgt hervorheben:

Zunächst kann von einem „Boom von Lieferverkehren in Wohnquartieren“ gesprochen werden. Dabei geht es um eine Veränderung auf dem letzten Abschnitt der intermodalen Wegekette des Warentransports, der sog. „Letzten Meile“: Innerhalb der funktionsräumlich gegliederten Siedlungsstrukturen der Stadtregionen wurden in Zeiten vor der Digitalisierung die Waren noch punktuell in die für den stationären Einzelhandel



vorgesehenen Teilräume geliefert (Innenstädte, periphere Einkaufszentren usw.). Mit dem Einkauf im Internet kommt es nun flächendeckend zu direkten Heimzustellungen online bestellter Waren (d.h. ohne Umweg über den stationären Einzelhandel). Die Wohnquartiere sind jedoch verkehrsinfrastrukturell kaum vorbereitet, weshalb lokalräumlich neue verkehrliche Konfliktfelder entstehen: das Parken in „zweiter Reihe“ aufgrund mangelnder Verfügbarkeiten von Lade- und Lieferflächen, damit verbundene Unterbrechungen des Verkehrsflusses durch Rückstaus, neue Dimensionen von lokalen Stop-and-Go-Verkehren und folglich auch Zunahmen von lokalen Lärm- und Schadstoffemissionen, weil die Lieferungen bis dato überwiegend mit dieselbetriebenen Lieferfahrzeugen durchgeführt werden.

Aus Perspektive der Expertinnen und Experten existiert jedoch eine Vielfalt möglicher neuer Strukturmomente im Feld der Letzte-Meile-Logistik (Pick-Up-Points, Mikrodepots, plattformbasierte same-hour-delivery außer Haus), deren konsequente Installation im Quartier mit einer Reorganisation von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren einhergehen kann. Damit ließe sich nicht nur auf die skizzierten verkehrlichen Konfliktfelder reagieren, sondern gleichermaßen die vielfach postulierte Verkehrswende mitdenken. Ein neuer Umgang mit den bestehenden Stellplatzregelungen wird gewagt, wenn mit Blick auf die Zunahme des Lieferverkehrs das Langzeitparken privater Autos in der ersten Reihe neu organisiert würde. Ein erster Schritt kann die Umwidmung der Autostraßen und

einseitigen Pkw-Stellplätze am Straßenrand in flexibel genutzte Quartiers- und (temporäre) Anlieferungsflächen sein. Die verlorengegangenen Stellplätze könnten durch periphere Quartiersparkhäuser kompensiert werden, womit zugleich infrastrukturelle Grundlagen zur Elektrifizierung der motorisierten Verkehre geschaffen werden könnten. Auf dieser Grundlage und unter Berücksichtigung der ökonomischen Problemlagen des inhabergeführten Einzelhandels sowie Wünschen nach mehr regionaler Produktion in der Bevölkerung ließen sich stadtregionale Liefersysteme – d.h. losgelöst von den großen Onlineversandhändlern – auf Basis emissionsarmer Verkehrsmittel (z.B. Lastenrädern) und in Kooperation mit den Angebotsstrukturen vor Ort organisieren.

Im Hinblick auf die lokal verorteten Konfliktfelder und mögliche Handlungsoptionen beauftragt die Stadt Hamburg aktuell Stadt- und Verkehrsplanungsbüros mit der Vorbereitung erster Maßnahmen. Es bleibt abzuwarten, ob und inwieweit der Onlinehandel hier als Impulsgeber für die Abkehr vom Auto auf Quartiersebene fungieren kann.

Dr. Sören Groth
soeren.groth@ils-forschung.de

Jan Garde
jan.garde@ils-forschung.de

Digitalisierung und Onlinehandel: Fluch oder Segen für ländliche Räume?

Die Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft ist mit tiefgreifenden Veränderungen für den Einzelhandel verbunden – auf der Angebots- wie auch auf der Nachfrageseite. Das Einkaufen über das Internet erfreut sich großer Beliebtheit, da es für Kundinnen und Kunden verschiedene Vorteile verspricht. Gleichzeitig wird zunehmend sichtbar, dass Innenstädte und Ortsmitten einen beschleunigten Wandel erfahren, was durch die Pandemie noch verstärkt wurde. Diese Entwicklungen werfen die Frage auf, wie es um die zwei zentralen Ziele der räumlichen Planung bei der Einzelhandelsentwicklung bestellt ist: Sicherung der Nahversorgung und Stärkung der Zentren.

Im Projekt „Digitalisierung und Onlinehandel: Fluch oder Segen für ländliche Räume?“ (DuO) wurden die Herausforderungen, aber vor allem auch die Chancen in den Blick genommen, die sich für weniger verdichtete Regionen des Landes Nordrhein-Westfalen ergeben. Untersuchungsgemeinden waren 15 Kommunen im Hochsauerlandkreis, im Kreis Euskirchen und im Kreis Höxter. Das Projekt wurde gemeinsam von der TU Dortmund, der Universität Bonn und dem ILS durchgeführt. Eine Förderung erfolgte durch das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (MWIDE). Gegenstand der Untersuchung waren das Einkaufsverhalten in ländlichen Räumen, innovative Konzepte der Nahversorgung aus dem In- und Ausland sowie mögliche Handlungsansätze für die Weiterentwicklung von Zentren in ländlichen Gemeinden.

„Analoges“ Einkaufsverhalten im ländlichen Raum

Mit einer telefonischen Befragung von 1.500 Personen im Herbst 2019 konnten Erkenntnisse dazu gewonnen werden, wie sich das Einkaufsverhalten speziell in ländlichen Räumen darstellt. Das Einkaufen über das Internet ist im sogenannten aperiodischen Bedarfsbereich für weite Teile der Bevölkerung fester Bestandteil des Alltags. In einigen Sortimentsbereichen werden mehr als ein Drittel der Einkäufe online getätigt. Dagegen spielt das Online-Einkaufen von Lebensmitteln noch keine

Rolle. Im Hinblick auf die Einflussfaktoren beim Einkaufsverhalten hat sich der Befund aus anderen Studien bestätigt, wonach die Online-Affinität der befragten Personen wesentlich vom Alter abhängt. Darüber hinaus lassen die Ergebnisse aber auch erkennen, dass räumlichen Faktoren eine entscheidende Bedeutung zukommen kann. Wenn die Distanz zum bevorzugten stationären Einkaufsort eine gewisse Grenze überschreitet, steigt die Relevanz des Onlinehandels deutlich an.

Wachsende Zahl innovativer Konzepte der Nahversorgung

Durch eine mehrstufige Recherche wurden innovative Konzepte der Nahversorgung identifiziert, die auf besondere Weise digi-

Lieferkonzepte stellen bislang noch ein kleines Nischenangebot dar.

Kombination von Nutzungen als wichtiger Handlungsansatz

In vielen ländlichen Gemeinden ist es heute eine große Herausforderung, lebendige Ortsmitten zu erhalten oder wieder herzustellen. Nach Einschätzung vieler Expertinnen und Experten wird dies völlig ohne Einzelhandel kaum gelingen: Angebote der Nahversorgung an städtebaulich integrierten, attraktiv gestalteten Standorten sind als Nukleus für funktionierende Zentren zu verstehen. Die konsequente Ergänzung um weitere Nutzungen, die einen Beitrag zur Frequenzsteigerung leisten können, stellt einen weiteren wichtigen Beitrag dar.

NINA HANGEBRUCH, FRANK OSTERHAGE, CLAUDIUS WIEGANDT

DIGITALISIERUNG UND ONLINEHANDEL FLUCH ODER SEGEN FÜR LÄNDLICHE RÄUME?



tale und stationäre Elemente miteinander verknüpfen. Insgesamt konnten rund 130 Beispiele aus dem In- und Ausland mit einem Alleinstellungsmerkmal erfasst werden: autonom fahrende Supermärkte, unbemannte digitale Abholstationen, Dorf- und Hofläden 4.0 oder Zustellroboter für die „letzte Meile“. Es gibt vielfältige Visionen dazu, wie die Nahversorgung der Zukunft in (besonders) ländlichen Räumen aussehen kann.

Auch in Nordrhein-Westfalen gibt es Pioniere mit neuen Ideen, die aber noch nicht sehr verbreitet und sichtbar sind. Stattdessen bilden größere Supermärkte und Discounter das Rückgrat der Nahversorgung. Sie befinden sich in den Hauptorten der Flächengemeinden und werden in der Regel mit dem privaten Pkw angesteuert.

Hierbei ist in ländlichen Räumen vor allem an medizinische Angebote und verschiedene Dienstleistungen zu denken – aber auch an kleinere Gastronomiebetriebe, wie ein von einer Bäckerei betriebenes Café. Die Nutzung solcher Angebote ist als Grund für den Besuch der Ortsmitten mittlerweile häufig bedeutsamer als das Einkaufen von Waren beim örtlichen Einzelhandel.

Der Abschlussbericht mit den Ergebnissen des Projekts liegt als Online-Veröffentlichung vor. Der Bericht kann unter folgendem Link über die Bibliothek der TU Dortmund abgerufen werden: <https://eldorado.tu-dortmund.de/handle/2003/39795>

Frank Osterhage
frank.osterhage@ils-forschung.de

Immer aktuell: ILS-IMPULSE



In ILS-IMPULSE nehmen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler des ILS Stellung zu aktuellen gesellschaftlichen Themen. Welche Relevanz haben diese für die Stadt- und Regionalforschung? Die Themen werden für ILS-IMPULSE kompakt aufbereitet. Das vierseitige Heft erscheint mehrmals jährlich auf Deutsch und Englisch.

Interessiert an einem digitalen kostenlosen Abo? Dann bitte eine kurze E-Mail an: poststelle@ils-forschung.de

Weitere Informationen finden Sie auf: www.ils-forschung.de/wissenstransfer/ils-publikationen/ils-impulse/

Impressum

Herausgeber

ILS – Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Brüderweg 22 – 24, 44135 Dortmund
Postfach 10 17 64, 44017 Dortmund

Telefon +49 (0)231 90 51-0
Fax +49 (0)231 90 51-155

E-Mail ils@ils-forschung.de
Internet www.ils-forschung.de

Auflage 500 Exemplare
Ausgabe 3/20, **ISSN 1867-6790**
© ILS 2020, alle Rechte vorbehalten



MITGLIED Jahresforum
der ILS (Stadtentwicklungsforschung)

Redaktion

Ann-Christin Kleinmanns
(v.i.S.d.P.),
Christina Borbach,
Stefan Siedentop,
Bastian Heider,
Ralf Zimmer-Hegmann

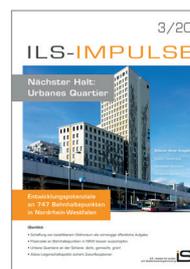
Layout

Silke Pfeifer

Fotos

Titel: AdobeStock_254867756,
S. 3: VM/Ralph Sondermann, S. 4:
58100504_Dmitry Rukhlenko, S. 5
unten: Thomas Klinger, S. 6: Adobe
Stock_340540253, S. 9: © JRF e.V.,
S. 10: Sören Groth/ILS, S. 12:
AdobeStock_36889572, alle
anderen: ILS-Mitarbeiter/-innen

ILS – Institut für Landes-
und Stadtentwicklungsforschung



ILS-IMPULSE 3/20

**Nächster Halt:
Urbanes Quartier**

Autor/-innen: Stefan
Siedentop, Sebastian
Eichhorn, Christian Gerten
Hrsg.: ILS – Institut für
Landes- und Stadt-
entwicklungsforschung,
2020.

ILS-TRENDS 3/20
**Flächensparende
Siedlungsentwicklung in
deutschen Stadtregionen
– eine Bilanz**

Autoren: Stefan Siedentop,
Gotthard Meinel (Leibniz-
Institut für ökologische Raum-
entwicklung, Dresden),
David Pehlke

Hrsg.: ILS – Institut für
Landes- und Stadtent-
wicklungsforschung, 2020.



ILS-IMPULSE 4/20

**Airbnb und Co. – Das
Geschäft mit dem Teilen**

Autor/-innen: Jan Polívka,
Vilim Brezina, Martin
Stark, unter Mitarbeit von:
Sophie Dörner, Rebecca
Lohner, Diane Matuschek
Hrsg.: ILS – Institut für
Landes- und Stadtent-
wicklungsforschung, 2020.

Weitere Informationen finden Sie unter:
[https://www.ils-forschung.de/wissenstransfer/
ils-publikationen/](https://www.ils-forschung.de/wissenstransfer/ils-publikationen/)

Folgen Sie uns auf Facebook
 @ilsforschung

Folgen Sie uns auf Twitter
 @ils_forschung

Follow us on Twitter
 @ils_research

Das **ILS** wünscht **allen Leserinnen und Lesern** ruhige, besinnliche **Feiertage**
und ein erfolgreiches, gesundes **neues Jahr!**

