

2012/2013

## Forschungsprogramm



1	<b>Vorwort</b>	5
2	<b>Leitthema</b>	7
3	<b>Forschungsschwerpunkte</b>	11
3.1	<b>Stadtentwicklung und Mobilität</b>	13
3.1.1	Standortentscheidungen: Zentralitäten und Verflechtungen	14
3.1.2	Alltagsmobilität	20
3.1.3	Soziale Inklusion und räumliche Fragmentierung	27
3.2	<b>Stadtentwicklung und Städtebau</b>	33
3.2.1	Siedlungsflächenentwicklung und Nutzungskonkurrenzen in der Stadtregion	35
3.2.2	Bestandsentwicklung und Symbolik der gebauten Umwelt	41
4	<b>Organisationsstruktur und Arbeitsweise</b>	49
4.1	<b>Organisationsstruktur</b>	49
4.2	<b>Strategische Grundprinzipien exzellenzorientierter Forschung im ILS</b>	53
5	<b>Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner</b>	63
6	<b>Literatur</b>	65
	<b>Anhang</b>	73



## 1 Vorwort

Hiermit legt das ILS sein Forschungsprogramm für die Jahre 2012/2013 vor. Es ist das dritte Forschungsprogramm nach der „Neugründung“ des Instituts zu Beginn des Jahres 2008. In dem Forschungsprogramm sind die inhaltlichen und strategischen Leitlinien der Forschung des ILS für die nächsten zwei Jahre skizziert. Damit stellt es eine wesentlichen Grundlage zur Weiterentwicklung des ILS als exzellenzorientiertes außeruniversitäres Forschungsinstitut dar, das sich im Sinne strategischer Forschung mit der aktuellen und künftigen Entwicklung von Städten – auf allen relevanten Ebenen: Quartier, Gesamtstadt, Stadtregion – und ihrer Einbindung in interregionale, nationale und internationale Zusammenhänge befasst. Das ILS ist im gesamten Spektrum von theoretisch-konzeptionell geleiteter Grundlagenforschung bis hin zu anwendungsorientierten, wissenschaftlich fundierten Beratungsleistungen tätig. Besonders bedeutsam ist eine enge Verbindung von theoretisch wie empirisch innovativen Beiträgen zur Grundlagenforschung und einem anwendungsorientiertem Gewinn von Erkenntnissen, die als Grundlagen für eine qualifizierte wissenschaftliche Beratung von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft dienen können. Die vom ILS zu bearbeitenden Aufgaben sind von überregionaler Bedeutung und gesamtstaatlichem Interesse.

Das Leitthema der Forschungsarbeit des ILS lautet:

Neue Urbanisierungsprozesse im europäischen Kontext – Zukünfte des Städtischen.

Eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung des vorliegenden Forschungsprogramms 2012/2013 war die (mittelfristige) Forschungsstrategie des ILS für die Jahre 2008 bis 2013. In dieser Forschungsstrategie wird auch die Formulierung des Leitthemas begründet. Des Weiteren war für die Erarbeitung des Forschungsprogramms die im Jahr 2010 vorgenommene inhaltliche Fokussierung der Forschung des ILS auf die zwei Forschungsschwerpunkte „Stadtentwicklung und Mobilität“ sowie „Stadtentwicklung und Städtebau“ von großer Bedeutung. Diese Fokussierung wurde im Dialog mit den wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des ILS, dem Wissenschaftlichen Beirat und dem Nutzerbeirat des Institutes sowie wichtigen Kooperationspartnern erarbeitet. Die Orientierung der Forschungsarbeit an diesen Forschungsschwerpunkten ist eine wesentliche Voraussetzung für die angestrebte Aufnahme des ILS in die Bund-Länder-Forschungsförderung.

Auf Grundlage dieser zentralen Vorarbeiten wurde das vorliegende Forschungsprogramm 2012/2013 in einem umfassenden Diskussionsprozess von den wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und der Geschäftsführung des ILS im Sommer 2011 erarbeitet. Der erste Entwurf des Forschungsprogramms wurde im Dezember 2011 in den Sitzungen des Wissenschaftlichen Beirats und des Nutzerbeirats des Instituts diskutiert. Die in diesen Diskussionen formulierten Hinweise, Anregungen und Vorschläge wurden bei der weiteren Überarbeitung berücksichtigt und flossen in den zweiten Entwurf ein. Dieser wurde der Gesellschafterversammlung des ILS vorgelegt und von ihr im März 2012 als Grundlage für die Forschung des Instituts beschlossen.

---

Das so erarbeitete Forschungsprogramm unterscheidet sich von seinen Vorgängern deutlich und setzt die anvisierte Fokussierung der Forschungsarbeiten auf die beiden Forschungsschwerpunkte konsequent um. Die inhaltliche Fokussierung wird auch durch die innere Gliederung der Ausführungen zu den zwei Forschungsschwerpunkten und die sie strukturierenden Themen konsequent weiterverfolgt. So ist das Programm insgesamt stärker als bislang auf die Anforderungen einer exzellenzorientierten strategischen Forschung mit klarer Orientierung auf bestimmte strategische Prinzipien wie Internationalisierung, Nachwuchsförderung sowie eine konzeptionelle Planung der „Produkte“ bzw. des „Outputs“ der Forschung ausgerichtet. Des Weiteren werden in diesem Forschungsprogramm strategische Grundprinzipien exzellenzorientierter Forschung im ILS sowie die wichtigsten Kooperationen des Instituts, durch die es in die nationale und internationale „Forschungslandschaft“ eingebunden ist, dargestellt. Im Anhang findet sich zudem eine Übersicht über die im ILS beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die inhaltliche Fokussierung der Forschungstätigkeiten des ILS ist ein wesentlicher Teil des tiefgreifenden Restrukturierungsprozesses, den das ILS nach der „Neugründung“ im Jahr 2008 zu vollziehen hatte. Dazu gehörte auch der schrittweise Neuaufbau von Organisationseinheiten und Personalkapazitäten. Anfang 2010 erreichte das ILS die volle Arbeitskapazität, d. h. die Besetzung aller im Rahmen der Grundfinanzierung eingerichteten Stellen. Seitdem hat das ILS im Sinne der strategischen Orientierung als exzellenzorientiertes Forschungsinstitut weitere Ergänzungen des Personals durch die Einrichtung eines Programms für internationale Gastwissenschaftlerinnen und Gastwissenschaftler sowie um Promotionsstipendiaten und -stipendiatinnen vorgenommen.

Das ILS erhält eine Grundfinanzierung durch seinen Gesellschafter, das Land Nordrhein-Westfalen, das durch das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr vertreten wird. Die Aufnahme in die Bund-Länder-Forschungsförderung wird mittelfristig angestrebt. Daher ist die während der Geltungszeit des vorliegenden Forschungsprogramms geleistete Arbeit auch eine Grundlage für die mittelfristig anzustrebende Evaluierung des ILS als Voraussetzung für die Aufnahme in die Bund-Länder-Forschungsförderung. Die dargestellten Grundlagen und Rahmenbedingungen stimmen uns zuversichtlich, den skizzierten Weg einer Stadtforschung im Sinne einer exzellenz- und anwendungsorientierten Grundlagenforschung erfolgreich weitergehen zu können.

Wir danken allen, die an der Erarbeitung dieses Forschungsprogramms mitgewirkt haben, für ihr Engagement und ihre Unterstützung!

Prof. Dr. Rainer Danielzyk  
Wiss. Direktor/Geschäftsführer

Michael Paul  
Kaufmännischer Geschäftsführer

Dortmund, im Mai 2012

## 2 Leitthema

### „Neue Urbanisierungsprozesse im europäischen Kontext – Zukünfte des Städtischen“

Im Mittelpunkt der Arbeit des ILS stehen die theoretisch-konzeptionell basierte Analyse der Ursachen und Folgen neuer Urbanisierungsprozesse und die empirisch sowie theoretisch fundierte Diskussion möglicher Zukünfte des Städtischen im europäischen Kontext. Der primär raumwissenschaftliche Forschungsansatz des ILS greift die in diesem Zusammenhang zu thematisierenden vielfältigen und miteinander verknüpften Fragestellungen aus einer interdisziplinären und international vergleichenden Perspektive auf. Die Forschungsergebnisse sollen dabei auch als Grundlagen für raumbezogene Planungs- und Gestaltungsansätze dienen. Mit diesem Leitthema positioniert sich das ILS einerseits durch ein spezifisches und einzigartiges Profil in der raumwissenschaftlichen Forschungslandschaft, ergänzt aber andererseits auch die Forschungsschwerpunkte vergleichbarer raumwissenschaftlicher Einrichtungen.

Mit dem Verweis auf „neue Urbanisierungsprozesse“ ist ein relativer Bedeutungsgewinn des „Städtischen“ in vielfacher Hinsicht gemeint: Vom baulichen Erscheinungsbild der Siedlungsstrukturen bis zu den Lebensformen und Haushaltstypen setzen sich immer stärker städtisch geprägte Elemente durch. Allerdings ist dieses „Städtische“ in sich selbst vielfältig differenziert. Urbane Räume sind gleichermaßen Voraussetzung, Medium und Ergebnis vielfältiger gesellschaftlicher Prozesse. Sie unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Aneignungsform, ihrer Gestalt und ihrer Charakteristik. Zugleich sind städtische Strukturen und Entwicklungen einem fortwährenden Wandel unterworfen.

Das Stichwort „europäischer Kontext“ steht hier für eine Konzentration auf Stadtentwicklungsprozesse und Gestaltungsansätze in Gesellschaften, in denen einerseits ein Anspruch auf politisch verantwortete und demokratisch legitimierte Gestaltung der Raumentwicklung besteht und andererseits das Konzept der „Europäischen Stadt“ für die Stadtentwicklung einen Bezugspunkt darstellt.

Drei Phänomene, die gegenwärtig im Zusammenhang mit Stadtentwicklungsprozessen eine besondere Rolle spielen, sind hier anzusprechen: die Regionalisierung und Heterogenisierung, die Internationalisierung und Metropolisierung sowie die – dadurch, aber auch durch „Megatrends“ wie Demografischer Wandel und Klimawandel verursachten – neuen Anforderungen an Planung und Steuerung.

Einer der wichtigsten Aspekte der neuen Urbanisierungsprozesse ist die Regionalisierung des Städtischen, die mit einer Heterogenisierung der stadtreionalen Gesellschaften und Raumstrukturen einhergeht. Dabei beschränken sich diese Prozesse keinesfalls auf wenige große Agglomerationsräume, sondern finden sich in mehr oder minder intensiver Ausprägung in allen Stadtregionen.

---

Die traditionelle Suburbanisierung wird von post-suburbanen Entwicklungen überlagert. Es entstehen polyzentrische stadregionale Anordnungen, die heterogen strukturiert sind. Sie umfassen alte, im tiefgreifenden Wandel befindliche und in Teilen erneuerte und aufgewertete Kernstädte und städtische Quartiere ebenso wie funktional angereicherte post-suburbane Strukturen und urbane Zwischenzonen. Stadtregionen entwickeln sich zu großen fragmentierten semi-urbanen Landschaften mit patchworkartig miteinander verflochtenen Siedlungs- und Freiräumen. Die Metapher des „stadtreionalen Archipels“ (Kunzmann) kennzeichnet diese Strukturen treffend. Die neuen „Stadtlandschaften“ erfordern die Revision sowohl überkommener Urbanitätskonzepte als auch eines traditionellen Verständnisses von einer „gewachsenen“, ästhetisch gefälligen Kulturlandschaft.

Es sind neue Aktivitätsmuster und „Alltagsbiografien“ zu beobachten, die nicht mehr auf einzelne Kommunen beschränkt sind, sondern die gesamte Stadtregion in netzwerkförmiger Form umfassen. Innerhalb der Stadtregionen sind auf Grund ihrer jeweils besonderen Geschichte, der topografischen Situation und der politisch-ökonomischen Konstellation neben den traditionellen Stadtzentren unterschiedliche alltagsrelevante Orte und Aktivitätsknoten, wie zum Beispiel großflächige Einkaufs- und Gewerbegebiete, Büro- und Dienstleistungsparks, Verkehrsknoten, aber auch historische Orte des kollektiven Gedächtnisses oder besondere öffentliche Orte im Freiraum entstanden, die im Alltag der Bewohner eine Rolle spielen. Ob diese polyzentrischen Raumstrukturen und die damit verbundenen neuen Formen von Urbanität „nur“ zur Regionalisierung von Verkehrsbeziehungen führen oder ob es zu regionalisierten Perspektiven, Identifikationen und Handlungen kommt, ist dabei noch eine offene Frage.

Vielfach werden im Alltag – im Sinne des Bildes vom stadtreionalen Archipel – vermutlich eher einzelne Elemente (Quartiere, Aktivitätsknoten) miteinander verknüpft, als regionalisierte Erfahrungen gesammelt. Hervorgehoben sei an dieser Stelle, dass die aktuelle Debatte über eine „Renaissance des Städtischen“ und Reurbanisierungsprozesse dem gerade Gesagten nicht grundsätzlich widerspricht: Eine offensichtlich erhöhte Attraktivität städtischen Wohnens für bestimmte Haushaltstypen und Lebensformen ändert nichts daran, dass zahlreiche andere Funktionen (Produktion, Logistik, große Infrastrukturen, Freizeit/Naherholung, Bürodienstleistungen usw.) im post-suburbanen Raum bleiben und sich erweitern werden, was zu einer weiteren Zunahme regionalisierter Aktivitätsmuster führen wird.

Die Regionalisierung der Lebensweisen und die neuen stadtreionalen Siedlungsstrukturen führen zu veränderten Anforderungen an Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen. Ubiquitäre Straßeninfrastruktur, niedriges Kostenniveau des Straßenverkehrs und steigende mittlere Geschwindigkeiten erleichtern die Raumüberwindung insbesondere durch motorisierten Verkehr derart, dass vermehrt neue, auf stadtreionale Räume bezogene Verflechtungs- und Mobilitätsstrukturen entstehen. In diesen flächenhaften Siedlungsstrukturen verschlechtern sich gleichzeitig die Chancen für öffentliche und nicht motorisierte (Nah-)Verkehrssysteme. Umwelt- und Gesundheitsprobleme, Benachteiligung bestimmter gesellschaftlicher Gruppen und der Verlust der Nahraumqualitäten sind einige der Folgen. Neben den räumlichen Strukturen bestimmen aber auch Aspekte der persönlichen Lebenssituation sowie Einstellungen und Wertorientierungen das

Mobilitätsverhalten. So sind ausdifferenzierte neue Mobilitätsstile zu beobachten, die neue Anforderungen an Mobilitätsgestaltung und Verkehrssysteme stellen.

Die neuen stadtreionalen Konfigurationen bieten einerseits unterschiedlichen Kulturen – im Sinne der Realisierung kultureller Differenz – die Möglichkeit, ihre Lebensentwürfe verwirklichen zu können. Andererseits entstehen damit sozialräumliche Konfliktzonen, in denen sich vielfältige Interessen und Identitäten ausdrücken, die zur Fragmentierung und Segmentierung der Sozialräume führen. Auf das Schwinden der Integrationskraft der Stadtgesellschaften wird unter anderem mit Verrechtlichung und Privatisierung des öffentlichen Raumes, aber auch der Segregation ethnischer Communities (sowohl im Sinne von Schutzräumen als auch als erzwungene „Ghettoisierung“) reagiert. Mehr denn je bedeutet urbanes Leben Begegnung mit dem Fremden und die urbanen Gemengelagen führen zu Konflikten um Orte und Positionen. Allerdings ist die Heterogenität der Gesellschaft nicht nur Ursache vieler Konflikte, sondern auch ein wesentliches Merkmal der Stadt und ein Ausdruck ihres kulturellen Reichtums, der wiederum ein erhebliches Potenzial für die Stadtentwicklung darstellt.

Die Neubestimmung des Städtischen vor dem Hintergrund der Globalisierung zeigt sich auch an den Prozessen der Metropolisierung der ökonomischen Entwicklungspotenziale und Innovationskapazitäten, das heißt, der zunehmenden Konzentration forschungsintensiver Industrien und wissensintensiver Dienstleistungen in metropolitanen Regionen sowie an der zunehmenden Internationalisierung ehemals nationaler Städtesysteme. Die wissensbasierte Ökonomie stellt sich vor allem als Konstellation von Unternehmen, Märkten und Einrichtungen dar, die sich in besonderem Maße in Agglomerationen konzentrieren, wo spezifische Vorteile genutzt werden können. Dabei handelt es sich zum einen um die gemeinsame Nutzung von materiellen und immateriellen Ressourcen, andererseits aber auch um die Nutzung regionaler Akteursnetzwerke, die gleichzeitig in globalisierte Produktions- und Innovationssysteme eingebunden sind. Dabei finden sich in den metropolitanen Regionen vielfältige Zentrentypen, die zugleich auch Knoten in unterschiedlich weitreichenden Handels- und Produktionsnetzwerken, Finanzströmen, politischen sowie kulturellen und sozialen Netzwerken sind.

Im Rahmen der ökonomischen Integration Europas (Europäisierung) und der damit einhergehenden Konstituierung transnational verknüpfter Netzwerke mit ihren metropolitanen Knoten (Globalisierung) werden ehemals nationale Städtesysteme transnational integriert. Es bilden sich transnationale Hierarchien miteinander konkurrierender, aber voneinander abhängiger metropolitaner Regionen heraus, die nicht länger allein als Bestandteile von geschlossenen nationalen Räumen verstanden werden können. In diesem Zusammenhang werden die Möglichkeiten der Erreichbarkeit von außen für die Stadregionen ein entscheidender Standortfaktor. Durch die zunehmende Verflechtung werden metropolitane Regionen zu Gateways oder zu Hubs im „Raum der Ströme“ von Menschen und Gütern, Informationen und Wissen.

Offen ist bislang, inwieweit die globalen Finanz- und Wirtschaftskrisen Auswirkungen auf metropolitane Entwicklungen, insbesondere in den von der Finanzwirtschaft maßgeblich geprägten Metropolräumen, haben werden. So könnte es etwa auf Grund stärkerer Betonung nationalstaat-

---

licher Regulation zu einer gewissen Verlangsamung der weiteren globalen Integration kommen, aber auch zu einem Bedeutungsgewinn globaler Organisationen und ihrer Standorte, wenn sich auf internationaler Ebene eine stärkere Regulation durchsetzen sollte.

Vor diesem Hintergrund bedarf es keiner Betonung, dass Stadtentwicklung, stadtregionale Dynamik und Metropolisierung nicht immer und ausschließlich Wachstumsprozesse sind. Vielmehr ist vielfach ein kleinräumiges Nebeneinander von Wachstum und Schrumpfung zu beobachten. So finden sich gerade in Deutschland auch wenig dynamische städtische und metropolitane Regionen mit einem tiefgreifenden demografischen und sozio-ökonomischen Wandel (zum Beispiel Berlin und das Ruhrgebiet). Dabei werfen Prozesse des demografischen Wandels (Schrumpfung, Alterung, Internationalisierung) und des sozio-ökonomischen Strukturwandels (Globalisierung) gerade auch in weniger dynamischen Stadtregionen eine Fülle grundsätzlicher Forschungsfragen auf.

Mit den vielfältigen intra- und interregionalen sowie transnationalen Verflechtungen entstehen neue Anforderungen für Planungs- und Steuerungsansätze und Governance-Strukturen auf den verschiedenen Ebenen der Stadtregionen. Eine ganz wesentliche Herausforderung ist dabei der unvermeidliche Widerspruch zwischen der funktionalen Logik der die Stadtregionen strukturierenden Handlungen von wirtschaftlichen Akteuren und Regionsbewohnern sowie der normativen, auf spezifisch abgegrenzte Territorien bezogene Logik der politischen Akteure. Diese grundsätzliche Problematik bestimmt und erschwert vielfach Gestaltungsansätze in Stadtregionen.

Im Zusammenhang mit dem Wandel der Staatlichkeit werden Kompetenzen immer stärker auch an, ggf. neu strukturierte, (stadt-)regionale Ebenen der Governance abgegeben. Metropolregionen sollen im Sinne einer regionalen Kooperation für Entwicklung und Wachstum neue Rollen bei der Produktion, Koordination und Pflege von Entwicklungspotenzialen spielen – nicht zuletzt deshalb, um dadurch auch im internationalen Wettbewerb besser bestehen zu können. An dieser Stelle darf der Hinweis nicht fehlen, dass komplementär zum Bedeutungsgewinn der regionalen Steuerungsebene in Stadtregionen die Ebene der Quartiere, Teilräume, neuen Zentren usw. immer relevanter wird. In diesem Zusammenhang entstehen auch neue, kooperative Partnerschaften als Ausdruck teilräumlicher Governance, deren Funktionsweise, Legitimation usw. eine nähere Betrachtung lohnen.

### 3 Forschungsschwerpunkte

Die Darlegung der aktuellen, gesellschaftlich besonders relevanten Aspekte der Entwicklungen in den Städten und Stadtregionen eröffnet ein breites Spektrum von Forschungsfragen. Im Sinne einer strategischen Forschungsplanung kommt es daher darauf an, dass ein außeruniversitäres exzellenzorientiertes Forschungsinstitut mit begrenzten Kapazitäten in jedem Falle eine Fokussierung leisten muss, um national und international wahrnehmbare Beiträge zur empirischen Stadtforschung, zur Theoriebildung und zur Politikberatung leisten zu können.

Stadtentwicklung ist auch in Zukunft das Kernthema der ILS-Forschung. Dabei wird Stadtentwicklung als ein multidimensionaler Prozess verstanden, der die soziale, kulturelle, politische, wirtschaftliche, technologische, ökologische und baulich-räumliche Entwicklung der Stadt umfasst, wobei der Begriff „Stadt“ immer zugleich auch auf alle relevanten Maßstabsebenen (Quartier, Gesamtstadt, Stadtregion) verweist. Des Weiteren ist hervorzuheben, dass der Begriff „Entwicklung“ in einem doppelten Sinne gebraucht wird: Zum einen umfasst er den Aspekt des „sich Entwickelns“ (evolution), also den empirisch untersuchbaren Wandel der Städte, und zum anderen den Aspekt des „entwickelt Werdens“ (development), verstanden als zielgerichtete Aktivitäten einzelner Akteure, gestaltend auf die Entwicklung einzuwirken (Albers 1988).

Dabei wirken unterschiedliche Akteure an der Entwicklung der Städte und in den Städten mit, wie zum Beispiel Unternehmen, private Haushalte, staatliche und kommunale Einrichtungen und zivilgesellschaftliche Netzwerke. Insgesamt ist Stadtentwicklung daher als ein Prozess zu verstehen, der zum Teil geplant, zum Teil ungeplant verläuft (Selle 2005). Auf Basis dieses Verständnisses von Stadtentwicklung richten sich die Forschungsinteressen des ILS zukünftig insbesondere auf zwei, für die Stadtentwicklung heute und in Zukunft zentrale Gegenstandsbereiche, die als Forschungsschwerpunkte **„Stadtentwicklung und Mobilität“** sowie **„Stadtentwicklung und Städtebau“** formuliert werden. Grundlage der Fokussierung war ein interner Diskussionsprozess, der in enger Abstimmung mit dem Wissenschaftlichen Beirat des ILS erfolgte. Ein Ziel der Fokussierung war zudem, die allgemeinen Forschungs- und Arbeitsschwerpunkte des ILS auf der Basis seiner besonderen, lange gewachsenen und zum Teil international sichtbaren Kompetenzen möglichst unterscheidbar und komplementär zu den Schwerpunkten der raumwissenschaftlichen Institute der Sektion B der Leibniz-Gemeinschaft zu definieren.

Integraler Bestandteil und verbindendes Glied der beiden Forschungsschwerpunkte des ILS sind der Prozess und die Gestaltung der Stadtentwicklung. Dabei ist es aus der Perspektive einer anwendungsorientierten Grundlagenforschung naheliegend, dass bei der Erforschung der verschiedenen Themen, die den beiden Forschungsschwerpunkten zugeordnet sind, auch Fragen räumlicher Planung, Gestaltung und Entwicklung im Hinblick auf das jeweilige Thema Gegenstand der Untersuchung sind. Damit werden themen- und fallspezifisch Beiträge zu einer Urban-Governance-Forschung geleistet, ohne dass raumbezogene Governance selbst ein eigenständiger Forschungsschwerpunkt im ILS wäre. Es gehört zum Selbstverständnis des ILS, im jeweiligen thematischen Zusammenhang je nach spezifischem Forschungsgegenstand auch Hinweise und Handlungsempfehlungen für raumbezogene Planung und Politik zu geben.

---

Die Erforschung von Stadtentwicklung muss zum einen berücksichtigen, dass „Stadt“ heute nicht mehr mit der politisch-administrativen Gebietseinheit gleichgesetzt werden kann, sondern für die empirische Forschung alle relevanten Maßstabsebenen, auf denen sich Prozesse der Stadtentwicklung ausdrücken (Quartier, Gesamtstadt, Stadtregion), berücksichtigt werden müssen. Zum anderen ist die teilräumliche Ausdifferenzierung als Folge der Heterogenisierung (vgl. Kapitel 2) zu beachten. Stadtregionen umfassen eine Vielfalt von Gebietsentwicklungstypen, wozu etwa die City, suburbane Räume unterschiedlicher funktionaler Spezialisierung, innenstadtnahe, von Nutzungsmischung geprägte Quartiere, Großraumsiedlungen am Stadtrand usw. gehören. Überkommene Typologien und Definitionen von Quartieren sind auf Grund der oben (vgl. Kapitel 2) beschriebenen Prozesse vielfach nicht mehr gültig. Neue Raumentwicklungstypen sind ebenso zu beachten wie die funktionalen Verflechtungen und Übergänge zwischen unterschiedlichen Gebietstypen. „Möglichkeitsräume“ für künftige Entwicklungen lassen sich vielfach oft im „Schatten der Aufmerksamkeit“ finden, die ja in der Regel – aus Investorensicht – den profitablen Lagen bzw. – aus planungspolitischer Sicht – den besonders konfliktreichen Quartieren gilt.

Die beiden Forschungsschwerpunkte dieses Forschungsprogramms verweisen auf drängende aktuelle wie grundsätzliche gesellschaftliche Probleme. Für die verschiedenen räumlichen Maßstabsebenen und Gebietsentwicklungstypen müssen die Problemstellungen aufbereitet und handlungsorientiert Lösungen formuliert werden. So umfasst der Forschungsschwerpunkt **„Stadtentwicklung und Mobilität“** in einem weit verstandenen Sinne höchst relevante Themen wie Verkehrsgestaltung und -vermeidung, Migration und Integration oder die Standortentscheidungen von wissensbasierten Unternehmen. Auch im Forschungsschwerpunkt **„Stadtentwicklung und Städtebau“** richten sich die Forschungsfragen auf aktuelle gesellschaftliche Herausforderungen, wie zum Beispiel die Fragen nach der Bedeutung von Baukultur als Standortfaktor, der Umsetzung von Klimaschutzziele auf kommunaler Ebene oder der Veränderung von Bodenwerten auf Grund planerischer Entscheidungen oder „besonderer Bauten“. Beide Forschungsschwerpunkte greifen zudem übergeordnete gesellschaftliche Entwicklungen auf, wie zum Beispiel die Globalisierung, den demografischen Wandel, die zunehmende gesellschaftliche Fragmentierung oder den Klimawandel.

Aufgrund mehrdimensionaler und mehrdeutiger Begriffsverwendungen innerhalb der und zwischen den Forschungsdisziplinen ist für die Begriffe „Mobilität“ und „Städtebau“ jeweils eine Erläuterung erforderlich:

Der Schwerpunkt der Forschungen zur Mobilität liegt bei der räumlichen Mobilität. Diese umfasst sowohl Beweglichkeit, also die Möglichkeit von Ortsveränderungen im Sinne von Potenzialen, als auch realisierte Ortsveränderungen. Weiterhin lässt sich räumliche Mobilität untergliedern in die eher aperiodischen, auf längere Zeiträume angelegte Wanderungen von Personen bzw. Haushalten sowie Standortentscheidungen von Unternehmen bzw. Organisationen sowie die eher periodischen Ortsveränderungen von Personen (einschließlich von Reisen), als Alltagsmobilität oder Verkehrsmobilität bezeichnet (Hammer/Scheiner 2006). Darüber hinaus wird hier auch die soziale Mobilität im Sinne sozialer Praxis subsumiert, die soziale Teilhabe wie auch soziale Ausgrenzung beinhaltet und eng mit der räumlichen Mobilität verwoben ist. Themen für die Arbeit des

ILS innerhalb des Forschungsschwerpunktes „**Stadtentwicklung und Mobilität**“ im Zeitraum 2012/2013 sind „Standortentscheidungen: Zentralitäten und Verflechtungen“, „Alltagsmobilität“ und „Soziale Inklusion und räumliche Fragmentierung“ (Kapitel 3.1) .

Im Forschungsschwerpunkt „**Stadtentwicklung und Städtebau**“ wird Städtebau in einem Sinne verstanden, der über eine rein technische und baukünstlerische Gestaltung hinausgeht und vielmehr auch kulturelle, gesellschaftliche und ökologische Aspekte berücksichtigt. Einbezogen werden dabei verschiedene Betrachtungsebenen, auf denen die stadträumlichen Konsequenzen gesellschaftlicher Prozesse wie auch Rückwirkungen baulich-räumlicher Gestaltung auf die Gesellschaft sichtbar werden. Eine Betrachtungsebene ist die Fläche, deren Nutzung durch unterschiedliche Nutzungsansprüche, Nutzungskonkurrenzen und Rahmenbedingungen geprägt ist. Eine zweite Betrachtungsebene bilden die gebaute Umwelt, also Einzelgebäude, Ensembles und Infrastrukturen sowie der urbane öffentliche Raum einschließlich der symbolischen Bedeutung von Bauten und Stadträumen. Vor diesem Hintergrund sind die Themen dieses Forschungsschwerpunktes für die Jahre 2012/2013 „Siedlungsflächenentwicklung und Nutzungskonkurrenzen in der Stadtregion“ sowie „Bestandsentwicklung und Symbolik der gebauten Umwelt“ (Kapitel 3.2).

## 3.1 Stadtentwicklung und Mobilität

Der Forschungsschwerpunkt „**Stadtentwicklung und Mobilität**“ setzt sich mit den komplexen Wechselwirkungen von Stadtentwicklung und räumlicher Mobilität im Kontext der gesellschaftlichen Entwicklungen und Anforderungen auseinander. Stadtentwicklung auf der einen Seite schafft Rahmenbedingungen für räumliche Mobilität durch die Entwicklung von Siedlungsstrukturen mit Funktionszuweisungen, Dichten und verkehrliche Erreichbarkeiten. Auf der anderen Seite verändert räumliche Mobilität die Stadt. So beeinflussen Zu- und Fortzüge, die alltägliche Mobilität von Personen und Gütern und auch Verkehrsbelastungen die Qualitäten und das soziale Gefüge der Stadt. Die Forschung zu diesen interdependenten Prozessen bedarf der Berücksichtigung zentraler „Megatrends“, beispielsweise der Heterogenisierung der stadtreionalen Raumstrukturen und der Gesellschaft, der raumstrukturellen Wirkungen der Metropolisierung und der Internationalisierung sowie der Entwicklungstrends bei Planungs- und Steuerungsansätzen. Das ILS gliedert seine Forschungsarbeit zu diesem Forschungsschwerpunkt in drei Themen. Das Thema „Standortentscheidungen: Zentralitäten und Verflechtungen“ konzentriert sich auf die Wechselwirkungen zwischen den Standortentscheidungen der einzelnen Akteure und den Veränderungen der Raumstrukturen. Unterschiedliche Entwicklungen wie Regionalisierungs- und Reurbanisierungsprozesse sind hier ebenso zu berücksichtigen wie die Wirkungen von Prozessen der Metropolisierung und Globalisierung (3.1.1).

Die Veränderungen der Stadtgesellschaft gehen mit einem deutlichen Wandel im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung einher. Dennoch gibt es noch wenig Wissen zum Mobilitätsverhalten und den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen mit Migrationshintergrund sowie zu den räumlich-strukturellen Wirkungen ihrer Mobilität. Auch Veränderungen im Mobilitätsverhalten junger

---

Menschen verlangen nach Erklärungen hinsichtlich ihrer Ursachen, ihrer Dauerhaftigkeit sowie auch ihrer Folgewirkungen für das Verkehrssystem und die Stadtentwicklung. Untersuchungen hierzu bilden einen Fokus beim Thema „Alltagsmobilität“. Zu diesem Thema gehören auch Fragen nach den Wechselwirkungen zwischen multi- und intermodalem Mobilitätsverhalten und entsprechenden Angeboten (3.1.2).

Im Thema „Soziale Inklusion und räumliche Fragmentierung“ werden Prozesse der räumlichen Mobilität, sowohl der Wohnstandortwahl als auch der Alltagsmobilität, zu den Prozessen der sozialen Mobilität in Beziehung gesetzt und vor dem Hintergrund der zunehmenden Fragmentierung der Gesellschaft hinsichtlich der Inklusion bzw. Exklusion unterschiedlicher Personengruppen untersucht. Die „Durchlässigkeit“ sozialer Orte, die Wirkungen sozialer Inklusion und Exklusion sowie die Folgen zunehmender transnationaler Lebensweisen im Hinblick auf städtische Raumstruktur und Lebensweisen sind hier zentrale Untersuchungsgegenstände (3.1.3).

### **3.1.1 Standortentscheidungen: Zentralitäten und Verflechtungen**

Die Standortentscheidungen von privaten Haushalten und Unternehmen sind seit langer Zeit Gegenstand unterschiedlicher Forschungsdisziplinen. Sie stehen fortwährend in einem wechselseitigen Verhältnis mit der Entwicklung von räumlichen Strukturen: Einerseits sind wichtige Bezugspunkte im Raum verortet und bestimmen somit den Spielraum bei den Standortentscheidungen der handelnden Akteure. Andererseits sind räumliche Strukturen das Ergebnis der einzelnen Standortentscheidungen und unterliegen dadurch einem permanenten Wandel. Die für den Zeitraum des Forschungsprogramms geplanten Aktivitäten greifen aktuelle Trends der Raumentwicklung auf, die durch eine Redimensionierung des Städtischen gekennzeichnet sind und Prozesse der Regionalisierung und Metropolisierung umfassen. Mit der Regionalisierung ist die ehemals bestehende Beziehungslogik zwischen dominantem Kern und abhängigem, ergänzendem Umland verloren gegangen. Stattdessen präsentieren sich Stadtregionen heute immer mehr als fragmentierte räumliche Gefüge, die sich aus unterschiedlichen Zentralitäten, Teilräumen und Zwischenzonen zusammensetzen. Innerhalb dieser Stadtregionen herrscht ein komplexes Geflecht an unterschiedlichen Beziehungen; es finden „Ströme“ von Personen, Gütern und Informationen statt. Hinter dem Begriff der Metropolisierung steht eine räumliche Konzentration forschungsintensiver Industrien und wissensintensiver Dienstleistungen an ausgewählten Standorten in metropolitanen Regionen. Über diese ökonomischen Knoten sind Stadtregionen zunehmend in nationale und internationale Netzwerke eingebettet.

Die Arbeiten zum Thema „Standortentscheidungen: Zentralitäten und Vernetzungen“ basieren auf der Erkenntnis, dass Mikro-Ebene (Handlungen der einzelnen Akteure) und Makro-Ebene (Veränderungen von Raumstrukturen) nicht unabhängig voneinander zu betrachten sind. Zudem sind bei den Untersuchungen die Auswirkungen grundlegender Veränderungen gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen zu beachten. Hierbei ist dem Zusammenspiel von Freiheit und Zwang bei den Standortentscheidungen unterschiedlicher Akteure in besonderer Weise Rechnung zu tragen.

## Forschungsbedarf

In den Stadtregionen verläuft die Entwicklung nicht mehr – wie in der fordistischen Industriestadt – abhängig vom Zentrum, sondern eher (dis)kontinuierlich von innen nach außen und „zieht sich diskontinuierlich durch die räumlich differenzierte Entwicklungsdynamik der Stadtregion und ihrer einzelnen Teilstandorte“ (Hesse 2010: 44). Anstatt klar abgegrenzter Raumeinheiten wie „Kernstadt“ und „Umland“ entwickeln sich komplexe räumliche Beziehungen, die sich in konkreten Formen wie Aktivitätsclustern oder neuen ökonomischen Zentralitäten, Knoten und Patchwork-Konfigurationen manifestieren. Das „Zentrum“ wird neu konfiguriert, indem die repräsentative City in der Innenstadt ausgebaut wird und neue innerstädtische Zentralitäten auf alten Industrie-, Hafen- oder Bahnarealen errichtet werden. Die „traditionelle“ Suburbanisierung mit ihrer klassischen Rollenverteilung zwischen Zentrum und Umland als „Vor-Stadt“ oder als untergeordneter Ergänzungsraum, in die sich kernstädtische Funktionen verlagern, wird zunehmend von einer neuen, qualitativ angereicherten postsuburbanen Entwicklungsphase städtischer Peripherie überlagert (Phelps 2010, Brake 2001, Burdack 2005). Die funktionalen und morphologischen stadtreionalen Entwicklungen können mit dem Konzept der Polyzentralität näher gefasst werden (u. a. Green 2007, Meijers 2008).

Dieses fragmentierte räumliche Gefüge in den Stadtregionen ist zugleich der Rahmen für und das Resultat von Standortentscheidungen privater Haushalte. Allerdings liegen bislang kaum Erkenntnisse darüber vor, wie sich der raumstrukturelle Wandel auf die Wohnstandortentscheidungen auswirkt. Hier kann lediglich auf einige ältere Ansätze zum Einfluss von polyzentrischen Raumstrukturen aus dem angelsächsischen Raum verwiesen werden (Musterd/van Zelm 2001, Champion 2001). Ein Erkenntnisgewinn ist bei zukünftigen Forschungsarbeiten insbesondere dann zu erwarten, wenn die Standortentscheidungen von privaten Haushalten in Bezug zur Alltagsorganisation der verschiedenen Haushaltsmitglieder gesetzt werden, wenn also im Detail das Zusammenspiel zwischen Wohnmobilität und Alltagsmobilität betrachtet wird. In diesem Zusammenhang ist in den letzten Jahren eine Wiederentdeckung und Weiterentwicklung der klassischen Aktionsraumforschung zu beobachten (Scheiner 2000, Pohl 2009). Neben der räumlichen Heterogenisierung sind bei Untersuchungen zu den Standortentscheidungen privater Haushalte aber auch Prozesse der gesellschaftlichen Heterogenisierung im Zuge des sozialen Wandels zu beachten. Hierbei sind Veränderungen der Arbeitswelt hervorzuheben, die mit einer wachsenden Zahl erwerbstätiger Frauen, einer abnehmenden Bedeutung von „Normalarbeitsverhältnissen“ und einer zunehmenden Spezialisierung von Berufsbildern einhergehen. Diese Entwicklungen haben in den letzten Jahren vermehrt zu hybriden Mobilitätsformen geführt, die sich durch eine weitreichende Vermischung von langfristiger Wohnmobilität und kurzfristiger Alltagsmobilität auszeichnen. Dazu gehört das in vielen unterschiedlichen Erscheinungsformen auftretende multilokale Wohnen (Weichhart 2009). Der Forschungsstand zu hybriden Mobilitätsformen ist noch durch erhebliche Erkenntnislücken gekennzeichnet – etwa in Bezug auf ihre quantitative Dimension oder ihre Bedeutung für die Stadt- und Regionalentwicklung.

Bedingt durch Agglomerations- und Netzwerkvorteile konzentrieren sich die Unternehmen der postindustriellen kognitiv-kulturellen Ökonomie an ausgewählten Standorten innerhalb metropolitaner Stadtregionen. Im Zuge der Metropolisierung kommt es zur Ausbildung spezifischer

---

Entscheidungs- und Kontroll-, Innovations- und Wettbewerbs-, Gateway- und Symbolfunktionen (Blotevogel/Danielzyk 2009). Metropolitane Stadtregionen weisen nicht nur ein differenziertes, arbeitsteiliges Beziehungsgeflecht nach innen auf, sondern sind auch auf eine neue Weise nach außen angebunden. Es ist eine Vielzahl von (nicht nur ökonomischen) Verflechtungen auf vielfältigen räumlichen Maßstäben wirksam, wobei unterschiedliche Akteure die jeweilige Stadt in einem regionalen, nationalen oder internationalen Netzwerk anderer Städte positionieren und dank verschiedener interner Dynamiken verknüpfen (Short/Kim 1999, Castells 2004). Umgekehrt konstituiert die Existenz städtischer Vorteile Ressourcen für die Entwicklung vielfältiger Netzwerke. Metropolitane Räume werden in der Regel – etwa in Rankings und in Vernetzungsstudien – als Einheiten, die in einem bestimmten Verhältnis zu anderen metropolitenen Räumen stehen, untersucht. Dabei kommt vielfach der tiefgreifende Wandel ihrer internen Strukturen zu kurz. In diesen Regionen entwickeln sich unterschiedliche Formen von Zentralitäten oder funktionale Cluster (wie zum Beispiel Airport-Cities, Logistikzentren und Büroagglomerationen), deren Entstehungsbedingungen, Funktionen und Interaktionen vielfach noch im Unklaren liegen. Darüber hinaus gibt es auch nur wenige Untersuchungen, die die funktionale Einbindung solcher Orte in unterschiedlich weit reichende Handels- und Produktionsnetzwerke, Finanzströme, kulturelle und soziale Netzwerke analysieren und die morphologischen Strukturen dieser Standorte sowie die funktionalen Verflechtungen miteinander in Verbindung setzen.

In der Summe führen Veränderungen bei den Standortentscheidungen von privaten Haushalten und Unternehmen zu neuen Trends der Raumentwicklung. Besonders intensiv wurde hierbei in den letzten Jahren eine Trendverschiebung in Richtung Reurbanisierung diskutiert (Brake/Herfert 2012, Siedentop 2008). Nachdem der Diskurs zwischenzeitlich eine verselbstständigte Existenz führte, haben sich mittlerweile die empirischen Hinweise auf eine vergleichsweise günstige Entwicklung der Kernstädte (Herfert/Osterhage 2012) bzw. Innenstädte (Jessen et al. 2011) erhärtet. Es muss jedoch festgestellt werden, dass sich diese Beiträge bislang vornehmlich auf die Bevölkerungsentwicklung und weniger auf die wirtschaftliche Entwicklung oder andere raumbedeutsame Bereiche beziehen. Darüber hinaus wurde die Ursachenforschung bislang stark vernachlässigt. Es fehlt insbesondere im deutschsprachigen Raum weitgehend an aktuellen konzeptionellen Beiträgen, die über die Aufzählung von einzelnen Erklärungsansätzen hinausgehen und somit zu einer zeitgemäßen Theorie stadtregio-naler Entwicklungen führen könnten.

### **Forschungsfragen**

Grundsätzliches Ziel der für den Zeitraum des Forschungsprogramms geplanten Arbeiten ist es, das wechselseitige Zusammenspiel zwischen Raumentwicklung und den Standortentscheidungen von privaten Haushalten und Unternehmen in Stadtregionen zu verstehen. Stadtregionen werden hierbei als komplexes, fragmentiertes Raumgefüge verstanden. Aus diesem Verständnis resultiert die Absicht, bestehende Forschungsansätze auf Quartiers- und Regionsebene zusammenzuführen.

Auf diesem Weg soll ein Beitrag dazu geleistet werden, neue theoretische Grundlagen zur Erklärung stadtregio-naler Entwicklungen zu erarbeiten. Hierzu sind gezielte empirische Vertiefungen zu ausgewählten Fragestellungen erforderlich.

Vor dem Hintergrund der angesprochenen Defizite beim Stand der Forschung und der im ILS bestehenden Vorarbeiten stehen im Zeitraum 2012/2013 folgende Forschungsfragen im Mittelpunkt der Arbeiten:

- Wie stellt sich das Zusammenspiel zwischen Wohnstandortentscheidungen und Alltagsleben von Haushalten in Stadtregionen dar? Welchen Einfluss haben hierbei insbesondere Veränderungen der Arbeitswelt? Wie lassen sich über individuelle Verhaltensweisen (Mikro-Ebene) Veränderungen der Raumentwicklung in Stadtregionen (Makro-Ebene) erklären?
- Welche Funktionen und Verflechtungsmuster bilden ökonomische Zentralitäten in metropolitanen Räumen innerhalb des stadtreionalen, aber auch globalen urbanen Raumgefüges aus? Welche arbeitsteiligen Strukturen bilden die ökonomischen Zentralitäten aus? Wie entstehen solche Knotenpunkte? Wie sind diese Zentralitäten in unterschiedlich weit reichende interregionale Netzwerke eingebunden? Welchen Einfluss hat die Verflechtung auf die ökonomische Performance von Regionen?

## **Vorgehen**

Bei der Bearbeitung der Frage, wie sich die räumliche Heterogenisierung in Stadtregionen auf Wohnstandortentscheidungen auswirkt, kann auf Vorarbeiten aus zurückliegenden Forschungsprojekten aufgebaut werden (Projekt „Demografischer Wandel und Wanderungen in der Stadtregion“). Hierbei wurde der Ansatz erprobt, die Auswertung einer Wanderungsmotivbefragung mit einer kleinräumigen Typisierung von Raumeinheiten zu verknüpfen. Es hat sich gezeigt, dass sich bei einem solchen Vorgehen eine neue Perspektive auf das stadtreionale Wanderungsgeschehen ergibt und so den komplexen räumlichen Strukturen in Stadtregionen Rechnung getragen werden kann. Ausgehend von diesen Erkenntnissen werden im Zeitraum des Forschungsprogramms Wohnstandortentscheidungen unter den Bedingungen polyzentrischer Raumstrukturen untersucht. Diese Arbeiten können im Rahmen des von der DFG geförderten Projekts „Wohnstandortentscheidungen in polyzentrischen Stadtregionen“ (2010 – 2012) erfolgen, das das ILS zusammen mit der Universität Bonn (Koordination) und dem Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL) bearbeitet. Die drei in der vergleichenden Studie untersuchten Beispielregionen Köln/Bonn, Leipzig/Halle und Östliches Ruhrgebiet unterscheiden sich hinsichtlich Grad und Ausprägung von Polyzentralität sowie der Wohnungsmarktstrukturen. Innerhalb der Stadtregionen wurden in ausgewählten Teilräumen Haushaltsbefragungen durchgeführt, um so – anknüpfend an die bestehenden Vorarbeiten – eine kleinräumige, quartiersbezogene Betrachtung mit einer stadtreionalen Sichtweise zu verbinden. Im Mittelpunkt der Befragungen steht das Zusammenspiel zwischen Wohnstandortentscheidungen und dem Alltagsleben der Haushalte. Über die Untersuchung der einzelnen Standortentscheidungen von Haushalten sollen dabei zeitgemäße Erklärungsansätze für das Wanderungsgeschehen und die Raumentwicklung in polyzentrischen Stadtregionen abgeleitet werden.

Mit diesen Arbeiten werden gleichzeitig grundlegende Prozesse der gesellschaftlichen Heterogenisierung und ihre Auswirkungen auf Wohnstandortentscheidungen betrachtet. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Veränderungen der Arbeitswelt. Es werden die Wohn- und Alltagsmobilität von Zwei-Verdiener-Haushalten, die Folgen flexibilisierter Arbeitsweisen sowie einer Entgren-

---

zung zwischen Arbeiten und anderen Lebensbereichen untersucht. Anknüpfend an das Projekt „Wohnstandortentscheidungen in polyzentrischen Stadtregionen“ befindet sich ein DFG-Erkennistransferprojekt in Vorbereitung, bei dem in Kooperation mit verschiedenen Praxispartnern quartiersbezogene Wohnkonzepte für eine neue Arbeitswelt entwickelt werden sollen. Zudem sollen in den kommenden Jahren verstärkt hybride Mobilitätsformen in den Blick genommen werden, die im Zuge der gesellschaftlichen Heterogenisierung und der Veränderungen der Arbeitswelt eine zunehmende Verbreitung erfahren. So wird sich das ILS auch in Zukunft aktiv am trinationalen „Netzwerk Multilokalität“ beteiligen. Im Austausch mit Universitäten und Forschungseinrichtungen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz soll mit der Bearbeitung von offenen Forschungsfragen zur quantitativen Dimension, zu den unterschiedlichen Ausprägungen und zu den sozial-räumlichen Folgen multilokalen Wohnens begonnen werden. Zudem wird im ILS eine Dissertation zum Thema „Wohnen auf Zeit“ bearbeitet, bei der die auf einen begrenzten Zeitraum ausgelegten Wohnstandortentscheidungen von hochqualifizierten Arbeitskräften untersucht werden.

Darüber hinaus ist hervorzuheben, dass in den letzten Jahren durch mehrere Haushaltsbefragungen zu Wohnstandortentscheidungen eine wertvolle empirische Datenbasis entstanden ist. Diese Grundlage soll im Zeitraum des Forschungsprogramms weiterhin genutzt werden, um Beiträge zu aktuellen Fragen der Wanderungsforschung zu erstellen oder einen ersten empirischen Einstieg in neue Fragestellungen zu ermöglichen. Somit ergibt sich auch die Chance, Veränderungen im Zeitverlauf zu untersuchen.

Daran anknüpfend sollen Möglichkeiten geprüft werden, diese Ansätze in Zusammenarbeit mit dem Bereich Raumwissenschaftliche Information und Kommunikation (R.I.K.) (siehe Kapitel 4.1) in ausgewählten Regionen zu verstetigen und als Bestandteil des geplanten Monitoringsystems zu etablieren. Mittelfristiges Ziel ist es, im Sinne einer Trendstudie mit einem festen Untersuchungsdesign in regelmäßigen Zeitabständen eine Befragung zu Wohnstandortentscheidungen durchzuführen. So kann untersucht werden, wie sich etwa die Bedeutung von unterschiedlichen Kriterien bei der Wohnstandortwahl (zum Beispiel Zusammensetzung der Nachbarschaft, Qualität von Schulen) verändert. In diese wiederkehrende Befragung sollen unterschiedliche Stadtregionen einbezogen werden, um in einer vergleichenden Betrachtung örtliche Besonderheiten und übertragbare Erkenntnisse herauszuarbeiten. Solche Studien liegen für den deutschsprachigen Raum bislang nicht vor. Vorhandene Untersuchungen unterscheiden sich so sehr (im Hinblick auf Inhalte, Fragestellungen, Methodik, Untersuchungsräume usw.), dass aussagekräftige systematische Vergleiche kaum möglich sind. Hier könnte ein deutlicher Beitrag geleistet werden, ein wesentliches Defizit der Wanderungsforschung zu beseitigen. Gerade die Möglichkeiten eines außeruniversitären Forschungsinstitutes zur kontinuierlichen empirischen Forschung schaffen dafür günstige Rahmenbedingungen.

Zur ökonomischen Entwicklung in metropolitanen Stadtregionen sind zwei Forschungsprojekte geplant. Mit dem Projekt „Neue dezentrale Highspeed-Rail-Bahnhöfe als Gateways für die Wissensökonomie“ werden die Arbeiten im ILS zur Entstehung, Funktionsweise und Vernetzung von neuen Zentralitäten fortgeführt. Die bisher erarbeiteten Ergebnisse haben gezeigt, dass sich die-

se neuen Zentralitäten innerhalb von Stadtregionen an verschiedenen Standorten herausbilden, wobei sie jedoch vielfach an verkehrsgünstigen Knotenpunkten zu finden sind. Im Mittelpunkt des aktuellen Projektes stehen Bahnhöfe des Hochgeschwindigkeitsnetzes (HSR-Bahnhöfe). Diese zeichnen sich – ähnlich wie Flughäfen – als Gateways des Personenverkehrs dadurch aus, dass an ihnen wesentliche Standortanforderungen der Wissensökonomie räumlich gebündelt vorzufinden sind. Sie sind damit in besonderem Maße geeignet, als Schnittstelle zwischen dem „Lokalen“ und „Globalen“ zu wirken. Es soll geprüft werden, inwieweit sich im Umfeld von HSR-Bahnhöfen neue ökonomische Kerne herausbilden, indem sich dort räumlich konzentriert wissensintensive Unternehmen ansiedeln, und wie sich die daraus resultierende Standortgunst auf das Umfeld der Bahnhöfe auswirkt. Auf der Grundlage einer zu entwickelnden Typologie von HSR-Bahnhöfen werden Beispiele in europäischen Ländern für eine vertiefende Analyse im Rahmen von Fallstudien ausgewählt. Zur Unterstützung der empirischen Arbeiten ist ein DFG-Antrag zusammen mit der Technischen Universität München in Vorbereitung.

Eine grundlegende Frage zur Metropolisierung greift das Projekt „Ökonomische Leistungsfähigkeit und internationale Vernetzung von Metropolräumen“ auf, das durch Eigenmittel des ILS finanziert wird. Es steht die Frage im Vordergrund, inwieweit sich der häufig implizit unterstellte positive Zusammenhang zwischen dem Grad der internationalen Vernetzung und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit von Metropolräumen nachweisen lässt. Hierzu wird auf Abbildungskonzepte aus der räumlichen Ökonometrie zurückgegriffen, um unter Nutzung internationaler Datenbanken durch statistische Analysen empirisch fundierte Aussagen zur Richtung und Stärke der bestehenden Beziehungen herauszuarbeiten. Inhaltlich knüpft die Studie an international vergleichende Untersuchungen aus der Vergangenheit an, bei denen unter Beteiligung des ILS die funktionale Verflechtung in Metropolregionen und ihre „performance“ als ökonomische und politische Handlungsarenen analysiert wurden.

Insgesamt versprechen die für den Zeitraum des Forschungsprogramms geplanten Projekte vielfältige Ansätze, um die aktuellen Trends der Raumentwicklung in Stadtregionen besser erklären zu können. Durch die Zusammenführung dieser Erkenntnisse sollen Beiträge zu zeitgemäßen Theorien stadtreionaler Entwicklungen geleistet werden. Mit Blick auf diese Zielsetzung wurde zusammen mit der Universität Luxemburg eine Workshopreihe ins Leben gerufen, um den wissenschaftlichen Austausch zu dieser Thematik im deutschsprachigen Raum zu stärken. Inhaltliche Anknüpfungspunkte für die Theoriebildung bieten die empirisch fundierten Untersuchungen zu den Wohnstandortentscheidungen von privaten Haushalten ebenso wie zu den gewerblichen Entwicklungen in Stadtregionen, die den Schwerpunkt der Arbeiten in den nächsten zwei Jahren bilden. Perspektivisch ist darüber hinaus geplant, die Standortentscheidungen von weiteren Akteuren und das dabei bestehende Wechselspiel mit der Raumentwicklung in den Blick zu nehmen. Hierbei ist etwa an öffentliche Einrichtungen, an Unternehmen ausgewählter Wirtschaftszweige oder speziell an Einzelhandelsunternehmen zu denken.

## **Wissenstransfer**

Um die Ergebnisse der Forschungsarbeiten einer breiten Fachöffentlichkeit zugänglich zu machen, sollen unterschiedliche Wege des Wissenstransfers genutzt werden. Hierzu zählt auch die

---

aktive Mitwirkung in unterschiedlichen wissenschaftlichen Netzwerken, um so den Diskussionsstand im deutschsprachigen Raum mitzuprägen. Über die allgemeine Vortrags- und Veröffentlichungstätigkeit hinaus können folgende Aktivitäten hervorgehoben werden:

- Zum Abschluss des Projektes „Wohnstandortentscheidungen in polyzentrischen Stadtregionen“ ist eine öffentliche Fachtagung geplant. Die Projektergebnisse sollen durch Veröffentlichungen in nationalen und internationalen Fachzeitschriften eine angemessene Verbreitung erfahren. Zudem ist es vorgesehen, ein DFG-Erkenntnistransferprojekt zu beantragen.
- In Kooperation mit der Universität Luxemburg wird eine Workshopreihe zum Thema „Aktuelle Trends der Raumentwicklung in Stadtregionen“ durchgeführt. Diese Initiative zielt neben anderen Aktivitäten darauf ab, mit verschiedenen Veröffentlichungen das Defizit an konzeptionellen Beiträgen in diesem Themenfeld abzumildern.
- Das ILS wird weiterhin aktiv an dem trinationalen „Netzwerk Multilokalität“ mitwirken, in dem grundlegende Fragestellungen zum multilokalen Wohnen behandelt werden.
- Die Veröffentlichungstätigkeit im Themenfeld „Neue ökonomische Zentralitäten“ soll fortgesetzt werden. Hier ist unter anderem ein Beitrag zum Vergleich der Entwicklungen in Rhein-Ruhr und in der Randstad geplant.
- Die Ergebnisse aus dem ILS-Kolloquium „Airport Cities – Gateways der metropolitanen Ökonomie“ im Sommer 2011 sollen aufbereitet und in einem Sammelband veröffentlicht werden.

### **3.1.2 Alltagsmobilität**

Im Zuge eines tiefgreifenden Wandels in Gesellschaft und Wirtschaft verändern sich auch die Entstehungsbedingungen der Alltagsmobilität in Städten und Stadtregionen in Deutschland. Die Auswirkungen von Prozessen des demografischen Wandels, der sozialen Exklusion und Inklusion oder der Transformation der Arbeitswelten werden in der Verkehrsforschung zunehmend erkannt und thematisiert. Damit verbunden ist ein stärkerer Fokus auf die Determinanten des Mobilitätsverhaltens des Individuums bzw. einzelner Nutzergruppen sowie ihrer Mobilitätsbedürfnisse. Mit konkreter werdenden Folgen des Klimawandels und der näher rückenden Verknappung und Verteuerung fossiler Brennstoffe wächst zudem die Einsicht in die Notwendigkeit eines Umbaus des Verkehrssystems, für dessen Bewältigung weitere Forschung erforderlich ist.

Die künftigen Arbeiten des ILS zur Alltagsmobilität setzen bei Mobilitätseinstellungen und -verhaltensweisen der Menschen unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen mit der Stadtentwicklung an. Aufgegriffen wird der Bedarf an Grundlagenforschung etwa mit Forschungsvorhaben zum Mobilitätsverhalten sowie der Ermittlung seiner Ursachen und Wirkungen. Einen Schwerpunkt bilden die Untersuchungen der Mobilität von Menschen mit Migrationshintergrund in Deutschland und zu den Auswirkungen der durch das Verkehrssystem gegebenen Mobilitätsmöglichkeiten

auf die gesellschaftliche Teilhabe dieser Menschen. Darüber hinaus werden die Ursachen, die Dauerhaftigkeit und die Folgewirkungen der gegenwärtig erkennbaren Trendwende im Mobilitätsverhalten junger Erwachsener hin zur Multi- bzw. Intermodalität und der dadurch erkennbaren Anpassungsbedarfe bei den Mobilitätsangeboten untersucht. Schließlich bilden Untersuchungen multi- und intermodalen Mobilitätsverhaltens in seiner Wechselwirkung mit den entsprechenden aktuellen und zukünftigen Mobilitätsangeboten, unter Einbeziehung bspw. der Elektromobilität, sowie ihre Wirkungen auf die Stadtentwicklung einen weiteren Schwerpunkt.

## **Forschungsbedarf**

Standen in der Verkehrsforschung traditionell eher Infrastruktur und Technik und somit die Angebotsseite im Mittelpunkt des Interesses, wird bereits seit einigen Jahrzehnten diese aggregierte Perspektive um die Ebene des Individuums ergänzt. Dabei treten individuelle Mobilitätsbedürfnisse im Rahmen sozialwissenschaftlich geprägter Erklärungsmodelle zur Verkehrsnachfrage stärker in den Vordergrund (Götz 2011). Vor allem sozio-demografische oder haushaltsbezogene Merkmale wie Alter, Geschlecht und Haushaltsgröße werden hier zur Differenzierung relevanter Gruppen genutzt. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Individualisierung und Heterogenisierung der Gesellschaft wurden etwa seit den 1990er-Jahren verstärkt Faktoren der individuellen Orientierung im Rahmen allgemeiner Lebensstilansätze oder verkehrsbezogener Mobilitätsstilforschung diskutiert (zum Beispiel Götz et al. 1997, Hunecke et al. 2005). Die Konzentration auf subjektiv-emotionale Motive und Antriebe wird inzwischen auch kritisch gesehen (Scheiner 2009, Beckmann et al. 2006); je nach Fragestellung kann ihnen jedoch ein Erkenntnisgewinn zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens zugeschrieben werden. Zudem werden wichtige Anhaltspunkte für die Identifizierung und Differenzierung von Nachfragegruppen geliefert.

Eine Gruppe, die vor dem Hintergrund demografischer Veränderungen im nationalen wie internationalen Maßstab seit einigen Jahren massiv an Bedeutung gewonnen hat, sind die Senioren (Engeln/Schlag 2001, Holz-Rau et al. 2004, Hjorthol et al. 2010, Cao et al. 2007, Páez et al. 2007). Allerdings beschränkte sich die Forschung vielfach auf den Aspekt der Mobilitätsbeeinträchtigung und bezog sich zunächst wenig ausdifferenziert auf die Gesamtgruppe der Älteren. Aktuellere Forschungen betonen dagegen die Heterogenität der Gruppe. So wurden im ILS im Rahmen einer repräsentativen Studie zum Mobilitätsverhalten von Senioren die Einstellungsmuster und soziodemographischen Merkmale als Entscheidungskriterien für eine differenzierte Betrachtung dieser Nachfragegruppe genutzt (Haustein 2011). Zur Transformation der Erkenntnisse aus mobilitätsbezogenen Typisierungen besteht insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung im Rahmen zielgruppenspezifischer Mobilitätsangebote noch weiterer Forschungsbedarf.

Neben der Gruppe der Senioren werden Menschen mit Migrationshintergrund verstärkt Gegenstand der Mobilitätsforschung in Deutschland. Bislang gibt es auf die Frage nach dem Einfluss der Nationalität bzw. der ethnisch-kulturellen Herkunft auf die Alltagsmobilität in Städten und die sich daraus ergebenden Implikationen für die Verkehrssysteme allerdings keine ausreichenden Antworten. Mit Hilfe der großen Studien zum Verkehrsverhalten lässt sich derzeit nicht beantworten, inwiefern sich Mobilitätsmöglichkeiten und -verhalten der Bevölkerung mit und ohne Migrationshintergrund in Deutschland unterscheiden. Eine Auswertung der Befragung „Mobilität

---

in Deutschland“ (MiD) im Jahr 2002 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nach Nationalität für das ILS ergab unter anderem, dass sich Ausländer in Deutschland nicht weniger, aber anders bewegen (Kasper et al. 2007). Forschungsarbeiten aus anderen Ländern, etwa den Niederlanden, Großbritannien und den USA, weisen auf ethnisch begründete Unterschiede hin und führen zudem weitere erklärende Merkmale wie die Aufenthaltsdauer und den Immigrationsstatus an (Harms 2007, DfT 2010, Beckman/Goulias 2008). Diese Ergebnisse müssen in der noch ausstehenden Forschung zur Alltagsmobilität von Menschen mit Migrationshintergrund in Deutschland kritisch gewürdigt werden.

Die Forschungsansätze zur Alltagsmobilität von Menschen mit Migrationshintergrund sind verknüpft mit Fragen der sozialen Exklusion. Während die Auswirkungen von Mobilität auf soziale Exklusion in anderen Ländern, vor allem in Großbritannien, bereits seit mehreren Jahren Eingang in die Forschung und die Praxis gefunden haben (vgl. unter anderem Lucas 2010), steht die Forschung in Deutschland noch sehr am Anfang.

Die Beschäftigung mit Fragen der Teilhabemöglichkeiten sowie bestehenden Benachteiligungen ist auch ein Anliegen der mobilitätsbezogenen Genderforschung, die unter Beachtung der Differenzierung sowohl nach biologischem als auch sozialem Geschlecht (sex/gender) eine breite Perspektive einnimmt. Hier werden zum Beispiel die soziale Lage, das Alter oder der ethnische Hintergrund in den Blickpunkt gerückt. Die Auswertungen der vorhandenen Mobilitätserhebungen zeigen, dass Genderaspekte zwar durchaus erfasst, jedoch in den Auswertungen und Veröffentlichungen bislang nur wenig thematisiert werden. Forschungsbedarf besteht hier zunächst in der gezielten Auswertung vorhandener Mobilitätsdaten aus Befragungen (vgl. zum Beispiel Pohl 2010). Damit sollen die nach wie vor bestehenden Unterschiede in der Erwerbs- und Familienarbeit der Geschlechter und die daraus resultierenden Differenzen im Mobilitätsverhalten transparent gemacht werden. Darüber hinaus besteht Forschungsbedarf, wie Forschungs- und Erhebungsmethoden verändert bzw. neu entwickelt werden können, um die zunehmend komplexen Erwerbs- und Lebensarrangements und die mobilitätsbezogenen Folgen empirisch ermitteln zu können.

Eine Gruppe, die aufgrund von Veränderungen ihres Mobilitätsverhaltens gegenwärtig zunehmend (wieder) von der Forschung wahrgenommen wird, sind die jungen Erwachsenen. Untersuchungen zeigen, dass Trendänderungen in der Mobilität junger Erwachsener sowohl in Deutschland als auch in anderen Ländern (unter anderem Großbritannien, Frankreich, Norwegen) sichtbar werden (ifmo 2011); im internationalen Vergleich ist in diesem Segment sowohl ein Rückgang der Pkw-Verfügbarkeit als auch der Pkw-Verkehrsleistung zu beobachten. Mögliche Treiber für die Veränderung des Mobilitätsverhalten sind unter anderem der Rückgang autoaffiner Lebensstile und die starke Verbreitung von Informations- und Kommunikationstechnologien (IuK-Technologien). In Deutschland wird ein Rückgang der Pkw-Nutzung konstatiert, der durch einen rückläufigen Pkw-Besitz und insbesondere ein verändertes Mobilitätsverhalten verursacht wird. Insbesondere bei den Soft Facts besteht noch ein erheblicher Forschungsbedarf auf nationaler und internationaler Ebene. Die Einflüsse psychologischer Faktoren, die Veränderung der Jugendkultur sowie die Bedeutung von IuK-Technologien sind bislang nicht ausreichend unter-

sucht worden, um Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten abschätzen zu können. Hier gibt es erste Anzeichen dafür, dass das Auto für die jungen Erwachsenen seine Rolle als Statussymbol teilweise eingebüßt hat, Smartphones und Social Media diese Rolle zunehmend einnehmen und Veränderungen der Mobilitätsmuster bewirken. Lebensstile und Wertvorstellungen werden dabei geprägt durch ein gestiegenes Umweltbewusstsein und durch Bedeutungsverluste monomodaler Verkehre (ebda.). Hier deuten sich gravierende Veränderungen an, die einer detaillierteren wissenschaftlicher Analyse bedürfen.

Die Forschungsansätze zum Mobilitätsverhalten sind eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung oder Verbesserung zielgruppenspezifischer Angebote und von Interventionsstrategien zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens. Einen inzwischen etablierten Ansatz stellt hier das Mobilitätsmanagement dar, das vor allem auf eine Verbesserung der Informationen, auf Anreize sowie auf neue Mobilitätsdienstleistungen und -produkte setzt (vgl. unter anderem Cairns et al. 2004). In Ergänzung zu gängigen Instrumenten wie Infrastrukturausbau-, Fiskal- und Ordnungspolitik ist das Mobilitätsmanagement ein „Mobility Governance-Ansatz“ (Zuallert/Jones 2002), in dem die Kooperation und Eigenaktivitäten einer Vielzahl von Akteuren eine zentrale Rolle spielen. In breit angelegten Forschungsprojekten in Deutschland sowie im europäischen Kontext wurde in den vergangenen Jahren – unter maßgeblicher Beteiligung des ILS – das „Instrument Mobilitätsmanagement“ im Detail zur Umsetzungsreife entwickelt sowie erfolgreich getestet bzw. evaluiert (Kemming/Welsch 2010). Allerdings besteht im Detail noch weiterer Forschungsbedarf. So sind Fragen zur Integration des Mobilitätsmanagements in die räumliche Planungspraxis in Deutschland noch nicht ausreichend beantwortet (Reutter/Stiewe 2009). Auch sollten interdisziplinär Vorschläge erarbeitet werden, wie eine weitergehende Diffusion des Ansatzes erreicht werden kann (Rye et al. 2011). Zudem sind Wirkungsuntersuchungen erforderlich, beispielsweise für das kommunale Mobilitätsmanagement und zur Quantifizierung seiner Implikationen bezüglich der Verkehrsnetze in der Region.

Vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Veränderungen werden neue Mobilitätsanforderungen und -wünsche sichtbar, die mit dem unimodalen motorisierten Individualverkehr (MIV) für die Zurücklegung von Wegen nicht mehr ausreichend zu befriedigen sind. Durch zunehmende Flexibilisierung und Entgrenzung von Arbeits- und Lebenswelten gewinnen individuell bzw. situativ anpassbare Mobilitätsentscheidungen an Bedeutung, die mit einer flexiblen, situationsabhängigen Wahl unterschiedlicher Verkehrsmittel (Multimodalität) und darüber hinaus mit der Nutzung intermodaler Wegeketten verbunden sind. Aktuelle Arbeiten deuten darauf hin, dass derartige Verhaltensweisen mit einem differenzierteren Verhältnis zur Pkw-Nutzung einhergehen und damit bislang vorherrschende Verkehrsroutinen verändert werden können (Ahrens et al. 2009, Tully/Baier 2006). Allerdings bestehen im Hinblick auf intermodales und multimodales Mobilitätsverhalten noch gravierende Erkenntnislücken bezüglich der Nachfragestrukturen sowie hinsichtlich der Verhaltenswirksamkeit entsprechender Verkehrsangebote, unter Einbeziehung zum Beispiel der Ausgestaltung von Schnittstellen sowie der Bedeutung integrierter Informations- und Ticketsysteme (ILS NRW et al. 2004, LINK 2010). Künftige Arbeiten müssen außerdem die rasant wachsenden Informationsmöglichkeiten im Rahmen der IuK-Technologien berücksichtigen, unter anderem die aufgrund der IuK-Nutzung immer produktiver werdenden Reisezeiten von

---

„mobilisierten Mobilen“ (Tully 2011). Daneben kommt auch stadtplanerischen und organisatorischen Fragestellungen, wie etwa der Gestaltung von Schnittstellen, Bedeutung zu.

Angesichts der drängenden Erfordernisse des Klimawandels sowie der Ressourcenknappheit und -verteuerung setzt die Politik in Deutschland wie auch weltweit auf die Förderung und (Weiter-)Entwicklung von Elektro- oder Hybridfahrzeugen und auch die Entwicklung elektrisch angetriebener oder unterstützter Fahrräder gewinnt an Bedeutung. Gegenwärtig konzentrieren sich die Forschungsanstrengungen primär auf den technologischen und organisatorischen Handlungsbedarf mit Blick auf E-Pkw (zum Beispiel Antriebe, Batterien, Ladeinfrastruktur, Nutzungsmodelle). Aus Sicht der sozialwissenschaftlichen und raumbezogenen Mobilitätsforschung setzt das ILS hier auf die Forschung zu Einstellungen und zum Verhalten bezüglich neuer Fahrzeuge und Mobilitätskonzepte und ihrer Wechselwirkungen mit der Stadt- und Siedlungsentwicklung. Elektrifizierten Fahrrädern kann in diesem Kontext eine bedeutsame Rolle zur Sicherstellung der Mobilität und zur Förderung der Nahmobilität wie auch der Nahversorgung zukommen.

### **Forschungsfragen**

Entsprechend dem dargestellten Forschungsbedarf wird das ILS den Schwerpunkt der Arbeiten zum Mobilitätsverhalten sozialer Gruppen auf die Grundlagenforschung legen, um hier weitere empirisch gesicherte Erkenntnisse zu gewinnen. Dabei stehen Menschen mit Migrationshintergrund im Fokus. Darüber hinaus soll ein Beitrag zur Erforschung der Trendänderungen im Mobilitätsverhalten junger Erwachsener, ihrer Ursachen wie auch ihrer Wirkungen auf die Stadt geleistet werden. Die Forschung zum Mobilitätsverhalten bildet auch den Fokus des ILS bei den Arbeiten zur Entwicklung eines zukunftsfähigen Verkehrssystems. Hier stehen neue Angebote, die Schnittstellen und ihre Ausgestaltung sowie ihr Einfluss auf die Stadtentwicklung im Mittelpunkt der Betrachtung.

Folgende Fragestellungen werden im Zeitraum des Forschungsprogramms handlungsleitend sein:

- Weisen Menschen mit Migrationshintergrund ein anderes Mobilitätsverhalten auf als Menschen ohne Migrationshintergrund und welche erklärenden Faktoren können identifiziert werden? Lassen sich Unterschiede bei Einstellungen, Werten und Motiven in Bezug auf verschiedene Verkehrsmittel feststellen?
- Wie verändert sich das Mobilitätsverhalten junger Erwachsener, welche Ursachen liegen diesen Veränderungen zugrunde und welche Potenziale ergeben sich daraus für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems? Welchen Einfluss haben Soft Facts wie veränderte Werthaltungen auf das Mobilitätsverhalten junger Erwachsener? Haben die Trendänderungen im Mobilitätsverhalten Einfluss zum Beispiel auf die Wohnstandortwahl und auf das Verhalten beim Älterwerden?
- Welche Bedeutung haben verkehrliche Schnittstellen für das Mobilitätsverhalten, insbesondere in Bezug auf Wegeketten? Welche Anforderungen an die städtebauliche Gestaltung

von Schnittstellen und die Einbindung insbesondere neuer Angebote in das Verkehrssystem ergeben sich aus veränderten Nutzungsansprüchen? Lassen sich durch neue Verkehrsangebote neue Antworten für eine Integration von Siedlungsentwicklung und Verkehr finden?

## **Vorgehen**

Das ILS hat in den vergangenen Jahren intensiv am Aufbau einer Wissensbasis zum Mobilitätsverhalten verschiedener sozialer Gruppen gearbeitet. Während die Auswertungen zu den Seniorinnen und Senioren bereits weit vorangetrieben wurden, werden sich die Arbeiten nunmehr schwerpunktmäßig auf die Gruppe der Menschen mit Migrationshintergrund sowie auf Veränderungen des Mobilitätsverhaltens junger Erwachsener konzentrieren. Dabei kann zum einen auf Ergebnisse eines intensiven fachlichen Austauschs mit Forschungspartnern im In- und Ausland (unter anderem Edinburgh Napier University) zurückgegriffen werden. Zum anderen hat das ILS eigene originäre Datenbestände erhoben, die noch erhebliche Potenziale für weitergehende Auswertungen aufweisen. So wurde Ende 2010 in Offenbach eine umfangreiche Befragung zum Mobilitätsverhalten von Menschen mit und ohne Migrationshintergrund durchgeführt. Im Rahmen des Eigenmittelforschungsprojekts „Mobilität von Menschen mit Migrationshintergrund und soziale Benachteiligung durch ungleiche Mobilitätschancen“ werden die vorliegenden Daten unter vertiefenden Fragestellungen noch detaillierter ausgewertet und dienen als Grundlage für qualitative Studien, die im Mittelpunkt der zukünftigen Arbeiten stehen werden. Ziel ist die Ermittlung möglicher Motive und Einstellungen, die das Mobilitätsverhalten von Menschen mit Migrationshintergrund beeinflussen. Mit den Ergebnissen werden weitere Forschungsaktivitäten vorbereitet. So wurde unter dem Titel „Research actions regarding the accessibility of transport systems“ ein Antrag im 7. EU-Forschungsrahmenprogramm mit weiteren europäischen Partnern eingereicht.

Anknüpfend an Forschungsaktivitäten in der Vergangenheit wird das ILS im Programmzeitraum Änderungen des Mobilitätsverhaltens junger Erwachsener, ihre Ursachen und daraus resultierende Gestaltungspotenziale für Mobilitätsangebote wie auch das Verkehrssystem sowie die Dauerhaftigkeit der erkannten Trends untersuchen. Ein Schwerpunkt wird dabei auf der Berücksichtigung der IuK-Technologien und der sozialen Netzwerke sowie der Akzeptanz und Nutzung neuer Angebote liegen. Die Fortsetzung der Arbeiten im Eigenmittelprojekt „Gendersensible Mobilitätshebungen“ zielt nach erfolgter Analyse der Erhebungsmethoden der Mobilitätsforschung (insbesondere MiD) auf die Entwicklung konkreter Vorschläge für gendersensible Erhebungsverfahren. Ziel ist ein Beitrag für ein bundesweites Gendermonitoring im Verkehrsbereich. Diese Arbeiten sowie die Forschungsaktivitäten zu den Menschen mit Migrationshintergrund werden durch laufende Dissertationsvorhaben im ILS unterstützt.

Die Umsetzung von Mobilitätsmanagementstrategien ist Teil der Arbeiten des ILS im Rahmen des Projekts „EUDYSÉ – Effizienz und Dynamik: Siedlungsentwicklung in Zeiten räumlich und zeitlich disparater Entwicklungstrends“, das innerhalb des BMBF-Forschungsschwerpunkts „Nachhaltiges Landmanagement“ unter der Leitung des Leibniz-Instituts für ökologische Raumentwicklung (IÖR) durchgeführt wird (2011 – 2014). Im Hinblick auf das Leitbild einer ressourceneffizienten und emissionsarmen Siedlungsentwicklung werden für unterschiedliche Räume bzw. Entwick-

---

lungspfade (Wachstum, Schrumpfung, Stagnation) vor dem Hintergrund des Mobilitätsmanagementansatzes Optionen der verkehrlichen Erschließung und Angebotsqualifizierung erstellt.

Betrachtet werden dabei auch die siedlungsplanerische Einbindung und die verkehrsbezogene Gestaltung von Schnittstellen. Diese wichtigen Bindeglieder im Verkehrssystem sollen in weiteren Forschungsvorhaben vertieft betrachtet werden. So wurde mit weiteren europäischen Partnern ein Antrag für ein Projekt im 7. EU-Forschungsrahmenprogramm eingereicht, mit dem Bewertungsmethoden und -tools für eine optimierte Entwicklung von Schnittstellen in baulicher sowie organisatorischer Hinsicht entwickelt werden sollen. Darüber hinaus wird die Zugänglichkeit von Mobilitätsangeboten bzw. -infrastrukturen für unterschiedliche Nutzergruppen thematisiert.

Große Forschungs- und Entwicklungsvorhaben des Bundes sollen die Entwicklung postfossiler Technologien im Verkehrsbereich mit einem Schwerpunkt bei der Elektromobilität aus regenerativen Energien vorantreiben. Entsprechend dem identifizierten Forschungsbedarf will das ILS in diesem Umfeld die Wechselwirkungen zwischen diesen neuen Konzepten – zunächst mit einem Schwerpunkt bei der elektrischen Fahrradmobilität – und der Stadt- und Siedlungsentwicklung erkunden. Angesichts des begrenzten Wissens in diesem Bereich und eines nur fragmentarischen Wissens über den Forschungsstand soll dieser im Rahmen eines Projekts für das Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen zunächst erhoben werden, um auf dieser Basis konzeptionell weiterzuarbeiten. Dabei sollen Potenziale einer verstärkten Nutzung elektrisch angetriebener bzw. unterstützter Fahrräder für einen Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad, zur verstärkten Integration des Fahrrades in intermodale Mobilitätsketten sowie zur Stärkung von Nahmobilität und Nahversorgung, identifiziert werden.

### **Wissenstransfer**

Aus den dargestellten Forschungsprojekten sowie den weiteren Forschungsaktivitäten entwickeln sich folgende ausgewählte Transferleistungen:

- Das ILS ist deutscher Netzwerk-Koordinator im EU-Projekt „EPOMM PLUS“ mit dem Ziel der Weiterentwicklung der nationalen Netzwerkbildung sowie des Monitorings und der Evaluation der nationalen Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement. Darüber hinaus ist es an der Ausrichtung der „Deutschen Konferenz zum Mobilitätsmanagement (DECOMM)“ in 2012 beteiligt.
- Ein Expertenworkshop zu den Ergebnissen des Projekts „Mobilität von Menschen mit Migrationshintergrund“ soll die Projektergebnisse validieren und in die scientific community kommunizieren.
- Eine Fachveranstaltung soll Ergebnisse des Projekts „Gendersensible Mobilitäts-erhebungen“ validieren und Anregungen in Richtung Wissenschaft und Praxis zur Veränderung der bundesweiten Mobilitätserhebungen aufzeigen.

- Transfer der ersten Forschungsergebnisse zum Mobilitätsverhalten von Menschen mit Migrationshintergrund in Deutschland und zur mobilitätsbezogenen Genderforschung auf der europäischen Ebene (unter anderen „European Conference on Mobility Management (ECOMM)“, „REAL CORP“, „European Transport Conference (ETC)“, „Transport Research Board (TRB)“).
- Platzierung der Forschungsergebnisse zum Mobilitätsverhalten von Menschen mit Migrationshintergrund in nationalen (Internationales Verkehrswesen) und internationalen Fachzeitschriften (Transportation).
- Veröffentlichung eines Grundlagenpapers zur veränderten Jugendkultur und deren Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten von jungen Erwachsenen im internationalen Verkehrswesen sowie Transfer auf die internationale Ebene („Transport Research Board (TRB)“).
- Kommunikation und Präsentation der Erarbeitungen zum Stand der Forschung sowie zum aktuellen Forschungsbedarf zur Elektromobilität mit dem Fahrrad in die Wissenschaftscommunity und in die Planungspraxis.

### 3.1.3 Soziale Inklusion und räumliche Fragmentierung

Prozesse der räumlichen Mobilität, das heißt genauer von Wohnstandortentscheidungen und auch der Alltagsmobilität, stehen in einem komplexen wechselseitigen Verhältnis zu Prozessen der sozialen Mobilität in einer Gesellschaft. Wohnstandorte bzw. Möglichkeiten der Wohnstandortwahl und die Verfügbarkeit über verkehrliche Mobilitätsmittel sind zum einen Ergebnisse gesellschaftlicher und ökonomischer Zugangsmöglichkeiten, das heißt der sozialen Lage von Personen. Möglichkeiten oder Unmöglichkeiten der räumlichen Mobilität sind aber ebenso entscheidend für Prozesse der gesellschaftlichen Teilhabe. So werden Wohnstandorte beispielsweise gewählt, um einen sozialen Status zu sichern oder auch einen sozialen Aufstieg zu ermöglichen (Franz 1984).

Die erzwungene Immobilität, das heißt, das Verharren an einem bestimmten Ort, kann wiederum zu sozialer Ausgrenzung führen bzw. diese verstärken. Moderne städtische Gesellschaften sind durch vielfältige alte und neue soziale Disparitäten strukturiert, die sich räumlich manifestieren. Sozialräumliche Exklusions- und Inklusionsprozesse, das heißt die Entstehung benachteiligter und bevorzugter Räume in einer vielfach geteilten und fragmentierten Stadt, die sich durch asymmetrische Macht- und Kräftekonstellationen und eine ungleiche Ressourcenausstattung auszeichnen, sind insofern gleichzeitig Folge und Ausgangspunkt von sozialen und räumlichen Mobilitätsprozessen. Wesentliche Gründe für die Dynamik und die räumliche Strukturierung von Städten und Stadtregionen sind wirtschaftliche Globalisierungsprozesse und globale Wanderungsströme. Dabei lassen sich unterschiedliche Formen von Migration in den Städten mit unterschiedlichen raumstrukturierenden Wirkungen beobachten, insbesondere auch (neue) Formen

---

der Transnationalität. Die Forschung konstatiert in diesem Zusammenhang die Gleichzeitigkeit verschiedener sozialräumlicher Muster, die sich in unterschiedlichen städtischen Teilräumen und urbanen Lebenswelten ausprägen.

Zentral für die Forschungsarbeit ist es daher, die räumliche Mobilität in ihrer wechselseitigen Verknüpfung mit sozialer Mobilität vor dem Hintergrund der zunehmenden Fragmentierung von Stadt und bezogen auf die soziale Inklusion bzw. Exklusion unterschiedlicher Personengruppen genauer zu untersuchen. Dabei wird sich das ILS insbesondere auf die sozialräumlichen Wirkungen bestimmter Orte und deren „Durchlässigkeit“ für die soziale Inklusion oder Exklusion von Personen sowie auf die Folgen von zunehmenden Formen der transnationalen Lebensweisen auf die städtische Raumstruktur und stadtgesehellschaftlichen Teilhabeformen und -möglichkeiten konzentrieren.

### **Forschungsbedarf**

Prozesse der sozialräumlichen Inklusion oder Exklusion werden primär mit Blick auf die Wohnortkonzentration sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen in bestimmten städtischen Teilgebieten thematisiert. In den Mittelpunkt des Forschungsinteresses rückt die Frage, inwiefern die räumliche Konzentration der Wohnorte eine kumulative Benachteiligung dieser ohnehin marginalisierten Menschen zur Folge hat. Derartige Einflüsse des Wohnumfeldes werden in der Stadtforschung als negative Quartiers-, Gebiets- oder Kontexteffekte bezeichnet und somit analytisch von jenen Prozessen abgegrenzt, welche auf die soziale Lage der Individuen und Haushalte zurückzuführen sind (Kronauer/Vogel 2004). Das Konzept der Gebietseffekte impliziert die Grundannahme, dass durch das Wohnumfeld bestimmte (inkludierende) Handlungsmöglichkeiten erschwert und andere (destruktive, exkludierende) Handlungsmöglichkeiten befördert werden. Farwick (2001) unterscheidet beispielsweise in enger inhaltlicher Überschneidung mit den Typologien anderer Autoren, Effekte des Wohnumfeldes, deren mittelbare Wirkkraft sich zwar aus dem physisch-materiellen Kontext des Quartiers generieren, deren unmittelbaren Einflüsse jedoch entweder auf die physisch-materiellen, die sozialen oder die symbolischen Strukturen des Gebietes zurückzuführen sind. Das Wohnumfeld wirkt somit mittelbar, indem es Einfluss auf die alltäglichen sozialen Prozesse nimmt, die sich in diesem lokalen Rahmen (und auch außerhalb seiner Grenzen) abspielen.

Gemäß der Vielfalt möglicher Gebietseffekte sind die analyserelevanten Prozesse mehrdimensional und wirken sich auf unterschiedliche Aspekte der Alltagspraxis aus. In der Realität werden häufig mehrere unterschiedliche Effekte gleichzeitig Wirkung entfalten. Teilweise können sich hierbei auch positive und negative Gebietseffekte gegenseitig relativieren (Beispiel 1: „Soziale Stadt“: Besondere soziale Infrastrukturen können zugleich Stigmatisierung verstärken; Beispiel 2: soziale Kontakte zu besser gestellten Personen können unterschiedliche Effekte haben: positive Rollenmodelle oder aber Empfinden relativer Deprivation). Gebietseffekte als solche sind in der Realität folglich oftmals widersprüchlich und in ihrer Wirkung nur schwer einzugrenzen und zu definieren. Die Frage inwieweit Orts- bzw. Kontexteffekte über die sozialen Mobilitätschancen der Bewohnerschaft entscheiden und wie sich soziale und räumliche Mobilität beeinflussen, ist in Deutschland noch wenig empirisch erforscht, gleichwohl bieten sich hier Anschlussmöglich-

keiten an die Diskussion im europäischen Kontext (zum Beispiel Musterd et al. 2003, van Ham et al. 2012), insbesondere auch an die Debatten über „Nachbarschaftseffekte“ in den USA (zum Beispiel Jencks/Mayer 1990, Galster 2010) an.

In diesem Zusammenhang kann der aus den Naturwissenschaften stammende Begriff der Durchlässigkeit (Permeabilität) bezogen auf die sozialräumlichen Wirkungen und Wirkungszusammenhänge bestimmter städtischer Teilräume bzw. auch einzelner Orte hilfreich sein. Permeabilität wird im Kontext von sozialen oder symbolischen Grenzen, Grensräumen, Grenzziehungen und Grenzüberschreitungen diskutiert. In der Quartiers- und Nachbarschaftsforschung wird der Begriff der Permeabilität bislang vermehrt in Studien zur Kriminalitätsverbreitung und -prävention innerhalb von Nachbarschaften untersucht und vor allem in Hinsicht auf die planerische Gestaltung der gebauten physischen Umwelt angewandt (White 1990 oder Cozens/Love 2009). In den Human- oder Sozialwissenschaften werden überwiegend die Grenzen und die Durchlässigkeit von Sozialräumen diskutiert, die oftmals durch symbolische Grenzziehungen erzeugt oder verstärkt werden. Über soziale und symbolische Grenzziehungen entstehen Muster der sozialen Ungleichheit, der Inklusion und Exklusion, die wiederum räumliche Ausprägungen annehmen können, zum Beispiel als identifizierbare räumliche Muster der sozialen Ausgrenzung oder der Segregation (Lamont/Molnár 2002).

Grenzen können impermeabel, semi- oder selektiv permeabel oder permeabel sein; diese Durchlässigkeit kann situativ auch stark variieren. Aus einer rechtlichen, institutionellen Perspektive kann es formelle und informelle Interaktionsprozesse über eine Grenze hinweg geben und Steuerungs- und Managementformen können Transaktionen zwischen den „Insiders“ und den „Outsiders“ erleichtern oder erschweren. Vom „Anderen“ jenseits der Grenze bilden sich Narrative und Bilder heraus; auch für diese narrative Ebene gilt, dass einmal gezogene Grenzen die Unterschiede in den getrennten Teilräumen manifestieren.

Grenzen können aber auch Raum für Interaktionen schaffen, an den Grenzen können sich Schnittstellen (transition zones, borderlands) herausbilden, Kontaktmöglichkeiten und Foren für den Austausch und die Interaktion. Eine Forschungslücke besteht insofern, als der Begriff der Permeabilität bislang in der Nachbarschafts- und Quartiersforschung nur mit einem starken Fokus auf die Durchlässigkeit von gebauter Umwelt verwendet wird und für die soziale, kulturelle, politische und ökonomische Perspektive erst über die Vorarbeiten zum Konzept „Grenze“ und Ähnliches erschlossen werden muss. Es ist zu untersuchen, welchen Mehrwert der Begriff im Hinblick auf eine stärker sozialräumliche Perspektive haben kann. Er könnte gerade auch im Zusammenhang mit der Erforschung der Potenziale von benachteiligten städtischen Räumen, die als Orte des „Übergangs“ in Anlehnung an Burgess zu charakterisieren sind, interessant sein.

Mit Blick auf Prozesse der sozialräumlichen Inklusion bzw. Exklusion ist auch die Frage der Rolle und Relevanz von transnationalen Migrationsprozessen bzw. auch Lebensweisen in der Stadt bislang noch wenig erschlossen. Die internationale Migration bzw. die Mobilität von Arbeitskräften hat in den vergangenen Jahrzehnten stark zugenommen. Der seit den 1990er-Jahren

---

entwickelte transnationale Forschungsansatz bietet eine Möglichkeit, sowohl diesen Vorgängen gerecht zu werden als auch die Schwächen traditioneller Ansätze der Migrationsforschung zu überwinden (Glick-Schiller et al. 1992, Vertovec 2004). Hier stehen nicht die Strukturen und die push- und pull-Erklärungsansätze, sondern die Akteure und ihre Handlungen im Vordergrund. Im deutschsprachigen Raum wurde das Konzept vor allem von der Soziologie und der Politologie aufgegriffen (Pries 1997, Faist 2007). Dabei geht es um die Entstehung und Funktion so genannter „transnational geprägter Räume“, die sich im Zuge von Migrationsprozessen zwischen Herkunfts- und Ankunftsland herausbilden. Das bedeutet, dass jemand je nach Situation wechselnd im Ankunftsland, im Herkunftsland oder in beiden Kontexten agiert und verortet ist. Migration ist demnach immer seltener eine einfache Start-Ziel-Bewegung.

Die Dauer des Verweilens an einem Ort bleibt immer häufiger offen. Kennzeichnend sind weiterhin intensive Bezüge zwischen Orten. Vereinfacht bzw. erst ermöglicht werden die damit einhergehenden transnationalen Lebensweisen durch die Weiterentwicklung der Kommunikationsmedien und die Vergünstigung der Reisemöglichkeiten. Auf der Quartiersebene bedeutet das, dass die Zusammenhänge komplexer werden und andere Kontexte (zum Beispiel – aber nicht ausschließlich – der Herkunftskontext) mitgedacht werden müssen: „Die Wirklichkeit in diesen Quartieren ist von Bedingungen geografisch weit auseinander liegender Lebenswelten geprägt, die sowohl soziale Positionen als auch alltagsweltliche Praktiken im Stadtteil mitbestimmen“ (Terlinden 2011). In diesem Kontext stellt sich zum Beispiel die Frage, welche Rückwirkungen diese veränderten Lebensweisen auf das Funktionieren von Stadt, auf ortsbezogene Identifikation, auf die Bereitschaft zur politischen Teilhabe und dementsprechend neue Partizipationsformen oder auch Infrastrukturangebote hat.

Der Zusammenhang zwischen Transnationalität und Stadtentwicklung ist bislang wenig untersucht worden. Das mag entweder daran liegen, dass es sich um ein flüchtiges Phänomen handelt, welches schwer empirisch zu fassen ist oder daran, dass eine Trennung von den bislang diskutierten Migrationsformen teilweise schwierig ist. Insbesondere im Zusammenhang mit der Positionierung von Städten im internationalen Städtewettbewerb wird das Thema mit Blick auf die Bedeutung der Gruppe der Hochqualifizierten (zum Beispiel auch bei Florida der Faktor „talent“) diskutiert. Diese Gruppe wird zum Teil als transnationale Elite bezeichnet (Sklair 2001, Kreutzer/Roth 2009). Damit einher geht auch der Diskurs städtischer Entscheidungsträger über die Bereitstellung eines für diese Gruppen attraktiven Angebotes an Infrastrukturen, Einrichtungen und Dienstleistungen; zum Beispiel internationale Schulen, Reiseverbindungen, kulturelle Einrichtungen etc. Daran knüpft sich unter anderem die Frage, ob sich dadurch wiederum Formen der – dann meist erwünschten – ethnischen Segregation ergeben. Grundsätzlich besteht eine Forschungslücke darin, welche Herausforderungen sich nun für städtische Entscheidungsträger ergeben, wenn jemand nicht nur „hier, sondern auch noch woanders“ verortet ist.

### **Forschungsfragen**

Untersucht werden Prozesse der räumlichen Mobilität in ihrer Verknüpfung mit sozialer Mobilität vor dem Hintergrund von Prozessen der ethnischen und sozialen Segregation sowie der Durchlässigkeit bestimmter städtischer Teilräume:

- Inwieweit wird soziale (Aufwärts-)Mobilität über die räumliche Mobilität (das heißt den Wegzug aus dem Quartier) verwirklicht und inwieweit führt sozialer Aufstieg zur räumlichen Mobilität? Wer geht, wer bleibt und wer kommt in ein Quartier? Welche Funktionen nehmen unterschiedliche Quartiere generell und segregierte Quartiere im spezifischen gesamtstädtischen Kontext ein?
- Welche Formen von Durchlässigkeit kleinräumiger Gebiete (einem städtischen Teilraum, Quartier bzw. einem Mikroort) lassen sich im Hinblick auf Austauschprozesse mit der umliegenden Stadt(region) beobachten?
- Welche Formen der räumlichen und sozialen Brückenbildungen und Grenzübertritte lassen sich beobachten?
- Was zeichnet in dieser Hinsicht Orte des „Übergangs“ besonders aus?

Daneben werden Dimensionen und Folgen der transnationalen Migration für die Stadtentwicklung erforscht:

- Wie manifestieren sich transnationale Beziehungen und Praktiken im städtischen und lokalen Raum?
- Was bedeutet das zum Beispiel für lokale Partizipation, zivilgesellschaftliches Engagement bzw. grundsätzlich für die soziale Inklusion?
- Wie kann die räumliche Planung vor diesem Hintergrund mit der Transnationalisierung sozialer Räume umgehen, zum Beispiel bei der Quartiersentwicklung oder bei partizipativen Prozessen der Stadtentwicklung?

## **Vorgehen**

Die Durchlässigkeit benachteiligter Quartiere wird in einem zentralen Forschungsprojekt im Bereich der Eigenmittelforschung in unterschiedlichen Gebietssettings (Klein-, Mittel- und Großstädte) untersucht. Angestrebt ist eine Langzeitstudie, wenngleich das Forschungsprojekt zunächst für die Dauer des Forschungsprogramms konzipiert wird. Das Projekt knüpft an entsprechende Vorarbeiten des ILS im Bereich der Forschung über benachteiligte Stadtteile, städtische Peripherisierungsprozesse sowie über Formen der sozialen und ethnischen Segregation an. Es wird ein Forschungsdesign für eine breit angelegte empirische Forschung erarbeitet, die die Funktion und das Potenzial unterschiedlicher Stadträume bei der Produktion von sozialer Inklusion oder Exklusion analysiert. Dabei sollen insbesondere so genannte Übergangs- und Transiträume („zones in transition“, Burgess) einen Schwerpunkt bilden. Das Forschungsprojekt kombiniert quantitative und qualitative Forschungsmethoden und wird in enger Kooperation mit dem Bereich „Raumwissenschaftliche Information und Kommunikation (R.I.K.)“ zur Erhebung und Analyse kleinräumiger Daten durchgeführt. So soll ein kleinräumiges Monitoring zur langfristigen Beobachtung dieser Untersuchungsräume entwickelt werden.

---

Die Befunde zu Orts- bzw. Kontexteffekten, Durchlässigkeit und sozialer und räumlicher Mobilität sowie zu sozialer Inklusion/Exklusion aus der internationalen Forschung werden rezipiert. Hier ist insbesondere auch ein Anschluss an die US-amerikanische Debatte und eine Kooperation mit der Universität Chicago vorgesehen. Begrifflichkeiten, interne Begründung des Projektes und Forschungsdesign werden in einem Working Paper konkretisiert. Das Projekt knüpft an entsprechende Vorarbeiten des ILS im Bereich der Forschung über benachteiligte Stadtteile, städtische Peripherisierungsprozesse sowie über Formen der sozialen und ethnischen Segregation an.

Die internationale Forschungszusammenarbeit soll im Kontext der vergleichenden Forschung sozialer Inklusions- und Exklusionsprozesse vertieft werden. Im Rahmen eines ESPON-Antrages zu „Territorial Dimension of Poverty and Social Exclusion in Europe“, bei dem das ILS als Partner beteiligt ist, werden räumliche Muster von Armut und Ausgrenzung europaweit analysiert. Das ILS wird – vorausgesetzt der Antrag wird bewilligt – kleinräumige Muster von Armut und Segregation in bis zu zehn Fallstudien abbilden und analysieren. Des Weiteren ist das ILS verantwortlich für die Typologie von Ländern, die ähnliche Profile in Bezug auf die Indikatoren von sozialer Ausgrenzung, Armut und dem politisch-institutionellen Kontext haben. Sowohl quantitative als auch qualitative Ansätze werden erforderlich sein. In einem zweiten Forschungsantrag auf EU-Ebene koordiniert das ILS die Antragstellung für einen Projektantrag zur „Social Innovation against Inequalities“ (FP7-SSH). Das Thema der sozialen Innovation ist insbesondere im Rahmen der Europa 2020-Strategie verstärkt auf der politischen Agenda der Europäischen Kommission. In dem Forschungsprojekt wird in mindestens zehn europäischen Ländern in den thematischen Bereichen Arbeit, Ausbildung, soziale Ökonomie, Jugend und Wohnen die Wirksamkeit und Reichweite von sozial innovativen Initiativen, Strategien und Politiken analysiert. Der Projektantrag konzentriert sich dabei räumlich auf die gesellschaftliche Co-Produktion von innovativen Dienstleistungen, Produkten und Prozessen in benachteiligten Stadtteilen wie auch ländlich peripheren Regionen.

Die Zusammenhänge von Transnationalität und Stadtentwicklung werden in einem weiteren Projekt der Eigenmittelforschung erforscht. Im Vordergrund steht die Frage, welche Auswirkungen die multiplen räumlichen Bindungen und Verortungen transnationaler Haushalte auf städtische Entwicklungsprozesse haben. Auf bereits durchgeführte Arbeiten kann dabei aufgebaut werden, zum Beispiel eine Untersuchung über die Herausbildung einer spezifischen Infrastruktur (unter anderem internationale Schulen) für die Gruppe der zunehmend mobilen Fachkräfte. Ebenso ist geplant, die Zusammenarbeit mit dem Fachbereich „Raumplanung in Entwicklungsländern“ an der TU Dortmund fortzusetzen, die 2011 in einem gemeinsam organisierten Workshop mündete. Die dort begonnene Diskussion über den Zusammenhang zwischen Transnationalität und Stadtentwicklung wird 2012/2013 auf einer weiteren Veranstaltung fortgeführt. Intern soll das Projekt durch eine forschungsfeldübergreifende Arbeitsgruppe, zu der auch externe Expertinnen und Experten hinzugezogen werden, begleitet werden.

Im Rahmen der Forschung sind qualitative Interviews mit transnationalen Haushalten vorgesehen. Als Untersuchungsraum bieten sich stark durch Globalisierungsprozesse geprägte

Metropolen an, in denen transnationale Lebensweisen eine gewisse Verbreitung haben. Ergänzend sind weitere Interviews mit städtischen Entscheidungsträgern sowie relevanten Experten aus Praxis und Wissenschaft geplant. In einem zweiten Schritt wird angestrebt, das Untersuchungsvorhaben im Rahmen der europäischen oder internationalen Drittmittelakquise international vergleichend auszuweiten.

## **Wissenstransfer**

Die im Forschungsprozess generierten Ergebnisse werden adressatengerecht aufgearbeitet und entsprechend der Veröffentlichungsstrategie des ILS durch Publikationen und Vorträge in die scientific community und die Anwendungspraxis transferiert. Inhaltlich werden sich diese Beiträge vor allem auf die Themen „Migration/Transnationalität/Stadtpolitik“, „Peripherisierungsprozesse“ sowie „Durchlässigkeit von Quartieren“ konzentrieren. Darüber hinaus sind folgende Transferprojekte geplant:

- Durchführung einer Fachkonferenz über die Bilanz von integrierten und stadtteilbezogenen Erneuerungsansätzen in Europa (2012/2013) sowie eine Buchveröffentlichung (Sammelband) mit den entsprechenden Konferenzbeiträgen.
- Fachsymposium über den Stand der wissenschaftlichen Diskussion über Ortseffekte in Deutschland und den USA in Kooperation mit der Universität Chicago (2013).
- Fachkonferenz über Transnationalität und Stadtentwicklung (2012/2013) sowie eine Buchveröffentlichung (Sammelband) mit den entsprechenden Konferenzbeiträgen.

## **3.2 Stadtentwicklung und Städtebau**

Im Forschungsschwerpunkt „Stadtentwicklung und Städtebau“ werden Bedingungen, Einflussfaktoren und Logiken der baulichen Herstellung von Stadt thematisiert und vor allem in ökonomischer, sozialer und kultureller Hinsicht untersucht. Städtebau wird dabei im Sinne eines integrierenden Ansatzes verstanden und bezieht sich auf die baulich-räumliche Dimension der Stadtentwicklung, die wiederum in einer komplexen Wechselbeziehung zu anderen Dimensionen der Stadtentwicklung steht. Als zentrale Aufgabe des Städtebaus wurde bereits seit der Einführung des Begriffs im 19. Jahrhundert eine über die baukünstlerische Gestaltung hinausgehende Tätigkeit verstanden, die als eine dem Gemeinwohl verpflichtete baulich-räumliche Organisation von Städten die wirtschaftlichen, technischen und gesellschaftlichen Aspekte zu berücksichtigen hat. Diesen Ansatz aufgreifend und weiterentwickelnd muss Städtebau heute auf die Herausforderungen reagieren, die mit jüngeren sozialen, demografischen, ökonomischen und klimatischen Entwicklungen verbunden sind.

Dabei sind verschiedene Betrachtungsebenen mit einzubeziehen, auf denen die stadträumlichen Konsequenzen gesamtgesellschaftlicher Prozesse nachvollzogen werden können: Dies ist zunächst die Fläche als eine endliche Ressource, deren Nutzung von zahlreichen, sich stetig verän-

---

dernden Ansprüchen und Konkurrenzen geprägt wird. Dann die gebaute Umwelt, die von Gebäuden, Ensembles und Infrastruktur gebildet wird, die auch den urbanen öffentlichen Raum umfasst und zu der auch die symbolischen Aspekte gehören, durch die den Bauten und Stadträumen Bedeutungen zugeschrieben werden, die über baulich-funktionale Gesichtspunkte hinausgehen. Diese unterschiedlichen Betrachtungsebenen bilden das Grundgerüst für die inhaltliche Gliederung der am ILS bearbeiteten Fragestellungen zum Forschungsschwerpunkt „Stadtentwicklung und Städtebau“.

Beim ersten Thema innerhalb des Forschungsschwerpunkts „Stadtentwicklung und Städtebau“ steht dementsprechend die Flächenentwicklung im Mittelpunkt. Untersucht werden dabei zum einen die ökonomische Effizienz und die fiskalischen Wirkungen der Siedlungsflächenentwicklung im Sinne einer über betriebswirtschaftliche Rentabilitätsfragen hinausgehenden, auch Aspekte der Nachhaltigkeit berücksichtigenden Forschung. Zum anderen sollen die Anforderungen an die Ausgestaltung von Prozessen der Siedlungsflächenentwicklung behandelt werden, die sich aus den Veränderungen gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und aus den anhaltenden Nutzungskonkurrenzen um Flächen ergeben.

Das zweite Thema innerhalb des Forschungsschwerpunkts widmet sich der gebauten Umwelt. Im Mittelpunkt stehen dabei zum einen die Bestandsentwicklung als Antwort auf erforderliche Anpassungsprozesse, die sich angesichts der technischen Neuerungen, der Veränderung von Lebensweisen, der Vermeidung einer ungebremsten Flächeninanspruchnahme sowie der Notwendigkeit zur Integration von Klimaschutzanforderungen bei der Gestaltung der baulich-räumlichen Substanz ergeben. Zum anderen werden die Produktion von Gebäuden und Stadträumen mit symbolischer Bedeutung im Kontext des Standortwettbewerbs, neue Beteiligungs- und Kooperationsformen bei der Planung öffentlicher Bauten sowie der Wandel im Umgang mit der historischen Bausubstanz erforscht.

Dabei sind Fragen nach der Gestaltung von Neubauten ebenso wie Aspekte des Umbaus von bestehenden Gebäuden als Maßnahmen zur Modifikation der physisch-materiellen Substanz von Stadt wichtige Aspekte, deren Bedingungen und Konsequenzen mit zu berücksichtigen sind. Die Forschungsarbeit am ILS kann und soll jedoch nicht die Gestaltung oder Erneuerung der physischen Bausubstanz als solche oder gar Techniken des Um- bzw. Neubaus umfassen – sie beinhaltet aber dezidiert eine Einbeziehung dieser Aspekte als für Ensembles, Stadträume oder Quartiere wichtige Einflussfaktoren, die im Kontext von Stadtentwicklungsprozessen und deren sozialen, ökonomischen, kulturellen und symbolischen Wirkungszusammenhängen zu betrachten sind. Mit der Fokussierung auf die baulich-räumliche Dimension der Stadtentwicklung, zu der das ILS bereits in der Vergangenheit den wissenschaftlichen Diskurs aktiv mitgestaltet hat, nimmt das ILS im Verbund der raumwissenschaftlichen Institute eine Alleinstellung ein.

## 3.2.1 Siedlungsflächenentwicklung und Nutzungskonkurrenzen in der Stadtregion

Die Entwicklung von Siedlungsflächen ist ein Kernthema der Raum- und Planungswissenschaften und eine klassische Aufgabenstellung der Gemeinden. Fläche bleibt dabei ein knappes Gut, an das vielfältige Ansprüche gestellt werden. Als ein thematischer Schwerpunkt im ILS werden Fragen der Siedlungsflächenentwicklung mit dem besonderen Fokus auf bestehende und zukünftige Nutzungskonkurrenzen bearbeitet. Dabei werden unter dem Begriff „Siedlungsflächen“ im Folgenden die bestehenden (oder geplanten) Flächen mit baulicher Nutzung sowie die in diesem Zusammenhang gelegenen Frei- und Verkehrsflächen verstanden.

Das ILS knüpft in seiner Forschungstätigkeit innerhalb dieses Schwerpunktes an die aktuelle Debatte um nachhaltige Entwicklung an. Deutlich wird dies unter anderem an bestehenden Vorhaben zum „Urbanen Grün“. Dabei sollen die bisherigen Forschungsaktivitäten im Bereich der Neu- und Weiterentwicklung von Bewertungsansätzen fortgesetzt sowie neue Erkenntnisse über die regionalen Verflechtungen im Rahmen der Siedlungsflächenentwicklung gewonnen werden.

Des Weiteren wird die Struktur und Ausgestaltung von Prozessen der Siedlungsflächenentwicklung in den Blick genommen. Wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen schlagen sich zunehmend auch in einem veränderten Planungsverständnis nieder. Dabei geht es um neue Akteursstrukturen sowie eine Abkehr von herkömmlichen räumlich-administrativen und verfahrensbezogenen Bindungen.

### Forschungsbedarf

Die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungszwecke hat sich in den letzten Jahren verringert (Statistisches Bundesamt 2011). Über die Hintergründe sowie die mögliche Fortsetzung dieser Entwicklung gibt es in der wissenschaftlichen Diskussion – insbesondere im Hinblick auf die Erreichung des 30-Hektar-Ziels – unterschiedliche Auffassungen. So wird zum einen der temporäre Charakter des Rückgangs als Folge konjunktureller Schwankungen zu Beginn des Jahrtausends betont, zum anderen wird ein weiterer, im Wesentlichen demografisch bedingter Rückgang prognostiziert (Henger et al. 2010, Jörissen/Coenen 2007). In der derzeit lebhaften Debatte spielen auch die möglichen Schlüssel für die Verteilung des 30-Hektar-Ziels sowie die Aussagekraft der statistischen flächenbezogenen Daten eine Rolle, deren Eignung für ein valides Monitoring der Flächeninanspruchnahme angezweifelt wird (Distelkamp et al. 2011, Siedentop/Fina 2010).

Neben der quantitativen Perspektive muss die Veränderung der Qualität der Siedlungsflächenentwicklung in den Blick genommen werden. So ist die Entwicklung durch ein kleinräumiges Nebeneinander von Wachstum und Schrumpfung gekennzeichnet, was eine Veränderung der Perspektive hin zu kleinräumigen Betrachtungen notwendig macht (Osterhage 2010). Zudem verschiebt sich in Zukunft der relative Schwerpunkt der Flächeninanspruchnahme für Siedlungsflächen von Wohn- und Verkehrszwecken hin zu gewerblichen Nutzungen (Henger et al. 2010). In der Diskussion um die Siedlungsflächenentwicklung in Praxis und Forschung kommt der

---

Leitidee der Nachhaltigkeit große Bedeutung zu. Dabei wird in der Regel ein breiteres Verständnis dieses Begriffs verfolgt, der – durchaus nicht widerspruchsfrei – ökologische, ökonomische und soziale Ziele gleichermaßen umfasst und aktuell insbesondere in der Leipzig-Charta für die Stadtentwicklung weiter konkretisiert wird. Im Zuge dieser Debatte konnten in den letzten Jahren auch die Grün- und Freiflächen im urbanen Raum an Bedeutung gewinnen. Urbanes Grün, als Sammelbegriff für alle Formen grüner Freiräume und begrünter Gebäude im urbanen Raum verstanden, erfüllt neben den diversen ökologischen Aufgaben, wie positive Beeinflussung des Stadtklimas (Wilby/Perry 2006), auch soziale Funktionen (Rosol 2006). Die internationale Perspektive zeigt, dass „urban green space strategies“ mit gesamtstädtischer Perspektive in der Stadtentwicklung bereits weltweit eine Rolle spielen (zum Beispiel in New York, London oder Zürich). Auch in Deutschland entwickeln einzelne Städte (zum Beispiel Hamburg und Berlin) Strategien der Grünraumgestaltung und -pflege auf gesamtstädtischer Ebene. In Kommunen mit rückläufiger Bevölkerung wird dies zunehmend als Entwicklungschance gewertet (Glaeser/Tobio 2008). In wachsenden Städten mit angespannten Immobilienmärkten werden die Bemühungen hingegen durch bestehende starke Flächennutzungskonkurrenzen erschwert. Insbesondere wenn die Grünentwicklung im Sinne der „doppelten Innenentwicklung“ mit einer Begrenzung des Flächenwachstums im Außenbereich verbunden wird, werden eine Verknappung und damit Verteuerung von Siedlungsflächen und letztlich wirtschaftliche Einbußen befürchtet (Jörissen/Coenen 2007). Zwar gibt es keinen direkten Nachweis der Auswirkungen von Baulandverknappung auf Preise bzw. Wachstum (Distelkamp et al. 2011), in der kommunalen und regionalen Diskussion zur Siedlungsflächenentwicklung sind befürchtete negative Wachstumsimpulse aber nach wie vor ein häufig genanntes Argument gegen Bemühungen zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme (Altrock 2010). Gefördert wird dies durch den starken – und in Zeiten des demografischen Wandels tendenziell zunehmenden – Wettbewerb konkurrierender Städte und Stadtregionen um Einwohner und Betriebe, der nach wie vor vielerorts über die flächenintensive Neuentwicklung von Siedlungsprojekten ausgetragen wird.

Eng verbunden mit der Diskussion um die Folgen dieser Siedlungsflächenentwicklung, wie mit der Debatte um eine nachhaltige Entwicklung insgesamt, sind Fragen der ökonomischen Effizienz, verstanden als nutzenmaximierende und verschwendungsfreie Zuweisung von Flächen zu unterschiedlichen Nutzungsarten (Arlt et al. 2001). Dabei folgt die wissenschaftliche Auseinandersetzung der Erkenntnis, dass an vielen kritischen Stellen der Entscheidungsfindung keine transparente Abwägung stattfindet. So wird in der Regel ein Großteil der Nutzwerte (zum Beispiel Options- und Nicht-Nutzwerte), aber auch der negativen externen Effekte (zum Beispiel Lärm- und Partikelemissionen), nicht in die Betrachtung einbezogen und ist nicht im Marktpreis enthalten. Aktuelle Forschungsarbeiten konzentrieren sich hier unter anderem auf die Bewertung von Options- und Gebrauchswerten, die sich zum Beispiel aus Ökosystemdienstleistungen ableiten lassen (Bocksteal/Freeman 2005). Diese mittlerweile in ihren Grundansätzen standardisierten Herangehensweisen werden verstärkt durch innovative Methoden und Interpretationen ergänzt, indem beispielsweise die Wirkungen einer ausreichenden Versorgung mit Grün- und Freiflächen auf die Lebensqualität einer Stadt und damit auf die relative Wettbewerbsposition gegenüber anderen Städten diskutiert werden (Becker/Hübner 2008, Hand et al. 2008). Darüber hinaus hat die stark wachsende Verfügbarkeit von GIS-gestützten Flächendaten sowie Mikrodaten zu

einem Fortschritt in der methodischen Aufbereitung, Berechnung und Darstellung von Wirkungszusammenhängen der urbanen Flächennutzung geführt (Anselin/Lozano-Gracia 2008, Cohen/Coughlin 2008). Zwar besteht in der konkreten Aufarbeitung der Wirkungszusammenhänge noch Forschungsbedarf, die derzeit entwickelten Instrumente der räumlichen Ökonometrie versprechen aber eine kleinräumige Erfassung der Effekte und ihrer Variation im Raum (Cho et al. 2006, Cho et al. 2008).

In Bezug auf die ökonomische Dimension einer nachhaltigen Entwicklung sind zudem die Forschungsarbeiten für die Konzeption und Umsetzung von Planungswerkzeugen zu nennen, mit denen über die Ermittlung der fiskalischen Wirkungen von Wohngebieten, die Transparenz der kurz-, mittel- und langfristigen Effekte auf die Gemeindehaushalte erhöht werden sollen. Seit der Jahrtausendwende wurde in Deutschland eine Reihe von Studien erarbeitet, in denen die Wirtschaftlichkeit der Siedlungsentwicklung detailliert untersucht wurde (unter anderem Dittrich-Wesbuer et al. 2008, Reidenbach et al. 2007, Gutsche 2006). Auf der Grundlage dieser Ergebnisse wurden Software-Entwicklungen („Kostenrechner“) vorangetrieben, die sich mittlerweile in der Praxisanwendung befinden (Dittrich-Wesbuer/Osterhage 2010). Während sich die bisherige Forschungsperspektive auf den Wohnungsneubau konzentrierte, besteht unter anderem bezüglich einer Betrachtung von Gewerbeansiedlungen sowie von regionalen Wechselwirkungen noch deutlicher Forschungs- und Entwicklungsbedarf.

Die Gewinnung vertiefter Erkenntnisse zu den ökonomischen Effekten von Flächennutzungen und die Entwicklung neuer Werkzeuge führen zu der Frage, wie eine Implementierung dieser Forschungsergebnisse in die Planungsprozesse bzw. Aushandlungsprozesse der Siedlungsflächenentwicklung gelingen kann. Dies muss vor dem Hintergrund des zu verzeichnenden gesamtgesellschaftlichen Wandels und einer damit verbundenen Neudefinition des Verhältnisses zwischen Staat, Ökonomie und Gesellschaft (Hohn et al. 2006) beantwortet werden. Folgt man den planungstheoretischen Diskussionen der letzten Jahrzehnte, so lässt sich ein Paradigmenwechsel feststellen, der mit einer grundsätzlichen Verschiebung des Verhältnisses von Government zu Governance verbunden ist (Benz 2004). Neben den Prinzipien einer hoheitlichen Planung über die klassischen Steuerungsinstrumente Recht und Geld, geraten gemeinschaftliches Handeln und moderierte Prozesse unter Beachtung der Interdependenzen vieler Akteure verstärkt ins Blickfeld (Hohn et al. 2006, Benz 2005).

Mit dem angesprochenen Paradigmenwechsel ist auch eine Überschreitung von herkömmlichen administrativen Grenzen im Raum verbunden. Dies folgt der offenkundigen Inkongruenz von territorialen und funktionalen Planungslogiken und führt zu einer Ausdifferenzierung regionaler Handlungsräume, die zunehmend zeitlich und räumlich flexibel sind (Hohn/Reimer 2010) und daher häufig einen experimentellen Charakter aufweisen (Fürst 2006, Reimer/Kemming 2011). Die Umsetzung einer nachhaltigen Siedlungsflächenentwicklung könnte von diesem Raum- und Planungsverständnis profitieren (Klemme/Selle 2010, Reuter et al. 2009), da gerade im Kontext der beschriebenen neuen Regionalisierungsprozesse die Bereitschaft für experimentelles Handeln groß und die Wahrscheinlichkeit für Innovationen in der Planungspraxis hoch ist (Zimmermann 2006). Allerdings ist gleichzeitig unübersehbar, dass die in diesem Kontext viel

---

zitierte „neue Planungskultur“ nicht überall praktische Relevanz entfaltet. So besteht vielerorts in den Kommunen weiterhin ein starker Widerspruch zwischen dem abstrakten Ziel eines nachhaltigen Siedlungsflächenmanagements und dem konkreten Handeln der relevanten Akteure. Zwar sind heute flächenhafte Ausweisungen bzw. Stadterweiterungen eher die Ausnahme, die Entwicklung von (Groß-)Projekten und die Förderung von Gewerbeansiedlungen besitzen aber nach wie vor hohe Anerkennung in der kommunalen Politik und Planung. Zur dahinter stehenden Handlungslogik der einzelnen Akteure im Rahmen der Governance-Perspektive besteht noch Forschungsbedarf (Klemme/Selle 2010).

### **Forschungsfragen**

Das ILS hat sich in den vergangenen Jahren intensiv mit den wissenschaftlichen Grundlagen sowie der Praxis der Siedlungsflächenentwicklung beschäftigt. So nahmen in der bisherigen Forschungsarbeit ökonomische Aspekte bereits eine wichtige Stellung ein. Der allgemeine Forschungsstand wurde dabei unter anderem mit der Entwicklung von Kostenrechnern, von Modellierungsansätzen zu den Infrastrukturfolgekosten sowie von ökonomischen Bewertungsmethoden für urbane Grün- und Freiflächen vom ILS mitgeprägt (Danielzyk et al. 2010, Rusche 2011). Die Auseinandersetzung mit ökonomischen Bewertungsmethoden wird in den kommenden Jahren vertieft auf neue Felder und die regionale Ebene ausgedehnt (unter anderem Gewerbeflächen). In der künftigen Forschungstätigkeit des ILS sollen zudem die laufenden Arbeiten zur Ausgestaltung und Anpassung von Prozessen der Siedlungsflächenentwicklung intensiviert werden.

Als wichtige Forschungsfragen lassen sich nennen:

- Wie stellen sich die Perspektiven einer ökonomisch effizienten Flächenentwicklung im Kontext der Region dar? Wie lassen sich aktuelle ökonomische Bewertungsmethoden zur Stärkung einer nachhaltigen Siedlungsflächenentwicklung nutzen? Wie sind die Möglichkeiten und Grenzen einer Umsetzung der Ergebnisse im Rahmen von Werkzeugen für die Planungspraxis einzuschätzen?
- Welche Anforderungen an die Ausgestaltung von Prozessen der Siedlungsflächenentwicklung lassen sich vor dem Hintergrund anhaltender Nutzungskonkurrenzen ableiten? Welche Lösungsansätze zur Entschärfung von Nutzungskonflikten lassen sich identifizieren? Wie wird Nachhaltigkeit im Prozess der Stadtentwicklung institutionalisiert und welche Möglichkeiten einer stärkeren Inwertsetzung von Grün- und Freiflächen gibt es?

### **Vorgehen**

Aufgrund der hohen Bedeutung regionaler Wirkungs- und Handlungsräume werden zentrale Forschungsaktivitäten im Thema „Siedlungsflächenentwicklung und Nutzungskonkurrenzen“ auf dieser Betrachtungsebene durchgeführt. So analysiert das Eigenprojekt „MiA – Modellierung interkommunaler Abhängigkeiten im Spannungsfeld von Wohnbautätigkeit und Einwohnerkonkurrenz“ (2011 – 2013) interkommunale Abhängigkeiten auf regionalen Wohnungsmärkten und die damit zusammenhängende Bevölkerungsentwicklung und stellt dies in den regionalen

Kontext. Eine zentrale Herausforderung der Arbeiten an dieser Fragestellung ist der Umgang mit der wechselseitigen Beeinflussung von Wanderungen und Wohnangebot. Unter Nutzung von ökonometrischen Verfahren, mit denen unter anderem Nachbarschaftsbeziehungen geschätzt werden, sollen die Effekte einer über Neubautätigkeit ausgetragenen Konkurrenz um Einwohner in der Region abgeschätzt werden. Dieses Vorgehen ist unabdingbare Grundlage für differenzierte fiskalische Betrachtungen, etwa bezüglich des zu erwartenden Nutzens von Baugebieten durch zusätzliche Steuereinnahmen der Gemeinden. Die regionalen Analysen hierzu werden auch durch andere Arbeiten unterstützt bzw. fließen darin ein. So sind im Rahmen des Forschungsprogramms Werkzeugentwicklungen für die regionale Ebene geplant, die auf eine Evaluierung regionalbedeutsamer Projekte zielen und hierfür ebenfalls die Zusammenhänge zwischen Siedlungsprojekten und Wanderungsbewegungen von Haushalten in den Blick nehmen.

Das Verbundvorhaben RegioProjektCheck (2010 – 2013), das im BMBF-Programm „Nachhaltiges Landmanagement“ unter Koordination durch die HafenCity-Universität Hamburg durchgeführt wird, knüpft dabei an das bekannte Vorläuferprojekt LEAN<sup>2</sup> an. Während sich LEAN<sup>2</sup> auf die fiskalische Betrachtung der Effekte von neu bebauten Wohnsiedlungsflächen konzentrierte, wird die Betrachtung in RegioProjektCheck deutlich erweitert und auf eine integrierte Betrachtung von ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten ausgedehnt. Dabei werden auch Grenzen der Bewertbarkeit thematisiert und die Vereinbarkeit zwischen quantitativen Kriterien und qualitativen Beurteilungsmaßstäben in der Werkzeugentwicklung beleuchtet. Zudem werden erstmals in einem Forschungsprojekt neben Wohnsiedlungsprojekten auch Vorhaben in den Bereichen Gewerbe in die ökonomische Wirkungsbetrachtung einbezogen und damit eine wichtige Forschungslücke aufgegriffen. Die Wirkungen werden im regionalen Bezugsrahmen untersucht und in ein modulares Softwaretool umgesetzt. Regio ProjektCheck fragt gleichzeitig nach der möglichen Einbettung der Werkzeuge und thematisiert damit die Prozesse der Siedlungsflächenentwicklung. In Kooperation mit zwei Anwenderregionen soll in dem Projekt der Frage nachgegangen werden, in welcher Form die entwickelten Werkzeuge die formellen und informellen Entscheidungsprozesse im Sinne einer nachhaltigen Fläche unterstützen können.

Die Grün- und Freiflächen werden weiterhin ein wichtiger Aspekt der Untersuchungen sein. Als zentrales Projekt ist in diesem Zusammenhang „VALUE – Valuing Attractive Landscapes in the Urban Economy“ (2008 – 2012) zu nennen, das unter Förderung der EU (INTERREG IVb) im Rahmen eines europäischen Forschungsnetzwerkes bearbeitet wird. Es beleuchtet die Bedeutung städtischer Grün- und Freiflächen als spezifisches Potenzial europäischer Stadtregionen im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung. Aufgegriffen wird hier unter anderem das Konzept der Lebensqualität („Quality of Life“), mit dessen Hilfe die Wirkungen einzelner Standortkomponenten – und damit auch von Grün- und Freiflächen – quantifiziert werden können. Das ILS konnte diesen Ansatz über einen neuen Indikator („Urban greenness“) ergänzen, was nunmehr die Analyse der (möglichen) wertsteigernden Wirkung grüner Infrastruktur ermöglicht. Als weiterer methodischer Baustein wurde die Kontingente Bewertungsmethode zur Angabe monetärer Werte für öffentliche Güter auf grüne Infrastrukturprojekte angewendet, um die Zahlungsbereit-

---

schaft der Nutzer für derartige Projekte zu ermitteln. Die methodischen Arbeiten an den ökonomischen Bewertungsmethoden werden mit dem Folgeprojekt „VALUE Added“ (2012 – 2015) fortgesetzt. Im Fokus der Arbeiten steht die Einbindung von Bürgern in den Prozess der Planung von Grün- und Freiflächen, wobei besonderes Augenmerk auf die Möglichkeiten der Unterstützung lokaler Partizipation mit technologischen Innovationen (interaktive 3D-Visualisierungen, soziale Medien und GIS-gestützte Entscheidungshilfen) gelegt wird. Zur Gewinnung von Erkenntnissen über das Potenzial urbanen Grüns für eine nachhaltige Entwicklung sind darüber hinaus weitere Forschungsaktivitäten des ILS geplant. So sollen insbesondere Kleingärten verstärkt in den Blick genommen werden. So ist zum einen vielerorts ein erstarktes Interesse der Bewohner an Formen des „Urban Gardening“ zu beobachten, zum anderen stehen Kleingärten trotz ihrer sozial und ökologisch bedeutsamen Funktionen in starker Konkurrenz zu anderen Formen der Flächennutzung. Zu dieser Fragestellung wurde ein Projektantrag im Rahmen der COST-Action-Initiative der EU eingereicht („Urban Allotment Gardens in European Cities – Future Challenges and Lessons Learned“). Hier sollen die Planungs- und Aushandlungsmechanismen anhand von Fallbeispielen in verschiedenen europäischen Ländern untersucht werden.

### **Wissenstransfer**

Der Wissenstransfer im Thema „Siedlungsflächenentwicklung und Nutzungskonkurrenzen in der Stadtregion“ steht unter der Maxime einer engen Verknüpfung von Wissenschaft und Praxis im Sinne einer anwendungsorientierten Forschung. Folgende Punkte lassen sich als Aktivitäten beispielhaft nennen:

- Die Publikationsstrategie zielt schwerpunktmäßig auf Veröffentlichungen in wissenschaftlich anerkannten Zeitschriften wie auch auf Beiträge auf nationalen und internationalen Tagungen ab. Hier werden vor allem die Weiterentwicklung ökonomischer Bewertungsmethoden (zum Beispiel „Quality of Life“, „Kontingente Bewertungsmethode“) sowie die Analyse und Modellierung von Finanzströmen in der Region im Vordergrund stehen. Bestehende Lücken in der wissenschaftlichen Literatur können damit gefüllt und Fachdiskussionen in der Wissenschaft mitgeprägt werden.
- Anknüpfend an frühere Arbeiten (LEAN<sup>2</sup>, Niederösterreichischer Kostenkalkulator NIKK) entwickelt das ILS in Kooperation mit Anwendern Bewertungsinstrumente zur Siedlungsflächenplanung und begleitet die modellhafte Erprobung (zum Beispiel RegioProjekt-Check).
- Wissenschaftliche Erkenntnisse zu den ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen von Siedlungsvorhaben werden im Rahmen konkreter Handreichungen, Fortbildungsangebote oder Zertifizierungsverfahren für die Praxis aufbereitet. Beispiele dafür sind der derzeit im Auftrag des nordrhein-westfälischen Umweltministeriums erarbeitete E-Learning-Kurs „Kommunaler Klima- und Flächenmanager“ sowie ein aktuell in Nordrhein-Westfalen eingeführtes Zertifizierungsverfahren für flächensparende Kommunen („Meilenstein 2012“).

- Anfang 2013 soll eine größere nationale Tagung unter dem Leitthema „Stadtregionen im Wandel“ durchgeführt werden. Dabei sollen neben dem Thema „Siedlungsflächenentwicklung und Nutzungskonkurrenzen“ auch Forschungsaktivitäten aus dem Bereich „Standortentscheidungen: Zentralitäten und Verflechtungen“ (vgl. Kapitel 3.1.1) einbezogen werden.

## 3.2.2 Bestandsentwicklung und Symbolik der gebauten Umwelt

Veränderungen von Werthaltungen, technische Neuerungen und gesellschaftliche Anforderungen finden ihren zeitgemäßen Ausdruck in der baulich-räumlichen Struktur der Stadt. Aber die gebaute Umwelt schafft auch durch ihre Konfiguration Vorbedingungen für menschliche Aktivitäten (Frick 2008) und steht damit in einer dynamischen Wechselbeziehung mit gesellschaftlichen Prozessen. Forschung und Praxis zur Entwicklung der gebauten Umwelt müssen sich daher verstärkt mit „Schlüsselräumen des Städtebaus“ beschäftigen, zu denen einerseits Quartiere und Bestände gehören, die in sehr geringem Maße mit neueren bautechnischen und sozialen Anforderungen kompatibel sind, und andererseits Orte, denen eine herausragende Bedeutung als stadtbildprägende oder imagebildende Bauten und Räume zukommt (Bodenschatz 2010).

Im Fokus der Forschungsarbeit zur gebauten Umwelt stehen daher zum einen die Auswirkungen gesellschaftlicher Entwicklungen auf die bestehenden Stadtstrukturen, baulichen Bestände und urbanen Freiräume, und zum anderen die Bedeutung und Wirkung der baulich-materiellen (Produktion von) Stadt im Sinne ihrer Symbolfunktion.

Im Hinblick auf die Auswirkungen gesellschaftlicher Entwicklungen auf die überkommenen baulichen Strukturen steht vor allem die Bestandsentwicklung im Mittelpunkt. Berücksichtigt werden müssen dabei Faktoren wie die durch den demografischen Wandel veränderte Nachfrage, die sich durch den Wandel der Lebensstile ändernden Ansprüche an Wohnumfeld, Arbeitsumfeld und soziale Reproduktion ebenso wie Aspekte der Integration der Erfordernisse des Klimawandels in die bauliche Substanz. Auf dieser Grundlage gilt es zu untersuchen, welche Aufgaben sich auf verschiedenen räumlichen Ebenen wie Region, Stadt, Quartier und Ensemble stellen und welche Maßnahmen als Beitrag zur Bewältigung der Herausforderungen jeweils besonders geeignet sind.

Bezüglich der Produktion von städtebaulichen Strukturen und Räumen mit großer symbolischer Bedeutung geht es vor allem um die Frage, welche gesellschaftspolitischen, ökonomischen und kulturellen Einflüsse dazu führen, dass bestimmten Bauten und Räumen ein besonders hoher Stellenwert als stadtbildprägende oder imagebildende Strukturen zugemessen wird. Eine wichtige Rolle spielen dabei das Wechselverhältnis zwischen Ökonomie und Kultur, der Wettbewerb zwischen den Städten als kompetitive Wirtschaftsstandorte und attraktive Lebensräume sowie der Einfluss zivilgesellschaftlicher Akteure und neuer Kooperationsformen der öffentlichen Hand mit privaten Investoren.

---

In der Wahrnehmung der Bedeutung des Bestands für zukünftige städtische Entwicklungen hat sich ein Bewusstseinswandel vollzogen, der bereits Anfang der 1970er Jahre einsetzte (Schmitt/Selle 2008) und der dazu führte, dass bezogen auf den Städtebau zeitgemäße Aufgaben weniger im Feld der Stadterweiterungen, sondern im Bereich der Entwicklung der vorhandenen baulich-räumlichen Strukturen gesehen werden. Anknüpfend an die seither durchgeführten Forschungsarbeiten, in denen zunächst Fragen der Substanzerneuerung dominierten, gelangt der Bestand zunehmend in den Fokus gesellschaftlicher, politischer, wirtschaftlicher und wissenschaftlicher Zukunftsdiskussionen. Die entsprechenden Forschungsarbeiten betrachten diese Prozesse unter anderem aus soziologischer Perspektive entlang der Lebensläufe von Menschen (Bertels/Herlyn 1992), aus städtebaulicher Sicht hinsichtlich der Nutzungszyklen der räumlich-physischen Strukturen (Bizer et al. 2009) oder aus einem ökonomischen Blickwinkel entlang von Investitions- und Ertragszyklen (Barras 2009). Dabei ist Bestandsentwicklung als kontinuierlich ablaufender Prozess zu verstehen, in dem über die baulichen Maßnahmen hinaus eine Fülle von Entscheidungsfaktoren im Lebenszyklus eines Gebäudes oder Quartiers eine Rolle spielen (Fox-Kämper/Meisel 2009), die insbesondere im Zusammenspiel auf der Quartiersebene noch nicht ausreichend verstanden werden. Des Weiteren fehlen angesichts demografischer, gesellschaftlicher und ökonomischer Entwicklungen, Erkenntnisse zu den Grenzen des Paradigmas der „Behutsamen Erneuerung“ unter Einbeziehung von Abriss als einer Handlungsoption.

Stadtteile und Wohnquartiere haben, gerade in Zeiten der Globalisierung, als Orte des städtischen Zusammenlebens und der sozialen Interaktion eine zunehmende Bedeutung für die gesellschaftliche Integration und die kulturelle Identifikation (Robertson 1998). Gleichzeitig haben politisch-planerische Konzepte für die lokale Ebene (zum Beispiel das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“) ebenso wie die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit städtischen Nachbarschaften, Quartieren oder Stadtteilen in den letzten Jahrzehnten deutlich zugenommen (Schnur 2008). Aufgrund der durch den Fokus der jeweiligen Disziplin geprägten Forschungsperspektive zu Quartieren, bei denen zum Beispiel segmentiert nur baulich-materielle, soziale oder ökonomische Themen behandelt werden, bestehen noch deutliche Erkenntnislücken sowohl auf der wissenschaftlichen Ebene im Sinne eines integrierenden, multiperspektivischen Analyseansatzes, als auch auf der politisch-planerischen Handlungsebene zum komplexen Geflecht der auf der Quartiersebene handelnden Personen und Institutionen (Schmid 2005).

Doch nicht nur innerstädtische oder baulich verdichtete Quartiere, sondern auch Einfamilienhausgebiete werden zukünftig verstärkt von sozio-demografischen Veränderungsprozessen betroffen sein. Zur quantitativen Dimension dieses Themas wurden erste Erkenntnisse – meist in Form von Prognosen – generiert (unter anderem Empirica/Bayern LB 2009). Des Weiteren wurde diskutiert, ob und wie gesellschaftliche Veränderungen wie zum Beispiel die Abnahme traditioneller Familienmodelle oder der Anstieg der Frauenerwerbsquote zu einer qualitativ veränderten Nachfrage führen (u. a. Häußermann 2007).

Nicht zuletzt wurden die Folgen einer räumlichen Polarisierung zwischen Wachstums- und Schrumpfsregionen in Bezug auf ein räumliches Auseinanderfallen von Angebot und Nachfrage im Einfamilienhaussektor (u. a. Aehnelt et al. 2008) untersucht. Die Ergebnisse des vom ILS,

Uni Stuttgart und HFT Stuttgart bis Ende 2011 durchgeführten Forschungsprojekts „Qualifizierungsstrategien für Einfamilienhausbestände der Nachkriegszeit“ der Wüstenrot Stiftung unterstreichen das Erfordernis, insbesondere Kommunen frühzeitig für diese Zukunftsaufgabe zu sensibilisieren. Auf wissenschaftliche Erkenntnisse oder Erfahrungen aus der Praxis kann hierzu bislang kaum zurückgegriffen werden, auch liegen nur vereinzelt Forschungsarbeiten vor, die die Situation im europäischen Ausland vergleichend untersuchen (Droste et al 2008). Insofern besteht hier noch ein erhebliches Erkenntnisinteresse für weitere Forschung.

Neben unterschiedlichen Formen von Wohngebieten gehören zu den städtischen Teilräumen, für die eine baulich-räumliche Anpassung und Attraktivitätssteigerung wichtig ist, auch die großflächigen Dienstleistungszentren, die sich in den äußeren Bereichen der Metropolregionen herausgebildet haben. Dazu gehören Büroparks am Stadtrand und suburbane Einzelhandelszentren mit regionaler Ausstrahlung ebenso wie international angebundene Airport Cities. Trotz der wichtigen Rolle solcher Standorte als Alltagsräume für Arbeit und Konsum (Dross/Thierstein 2010) handelt es sich bei ihnen aber in städtebaulicher Hinsicht lediglich um Gewerbegebiete, die nur einen geringen Grad an Nutzungsmischung sowie eine wenig fußgängerfreundliche Erschließung aufweisen und daher unzureichende Möglichkeiten für soziale Kontakte und persönlichen Informationsaustausch bieten. Bereits erörtert wurde zwar, dass in vielen europäischen Metropolregionen solche neuen ökonomischen Pole eine wichtige Funktion einnehmen (Bontje/Burdack 2005), und dass eine Verbesserung der kleinräumigen Struktur und der stadträumlichen Einbindung dieser Orte eine wichtige planerische Aufgabe darstellt (Bölling/Christ 2005). Mögliche planerische Ansätze für eine baulich-räumliche Qualifizierung großflächiger Dienstleistungszentren wurden aber bisher erst vereinzelt aufgezeigt (zum Beispiel Koch et al. 2005).

Die wachsende Bedeutung von Bauten mit stadtbildprägenden oder imagebildenden Funktionen ist verbunden mit dem komplexen Wechselverhältnis zwischen Ökonomie und Kultur, in dem Städte bzw. bestimmte urbane Räume eine zentrale Rolle einnehmen (Amin/Thrift 2007). Im Zuge einer neuen Ökonomisierung der Kultur wird diese im urbanen Raum strategisch eingesetzt und dient als ein Fundament für die städtische „Ökonomie der Symbole“ (Zukin 2002). Die Globalisierung führt dabei nicht nur zu einem Wettbewerb zwischen Städten als Wirtschaftsstandorten und attraktiven Lebensräumen insgesamt, sondern auch dazu, dass Wechselbeziehungen zwischen ökonomischem Wachstum und baulich-räumlichen Qualitäten von Städten angenommen werden (Musterd/Murie 2010), deren Wahrnehmung in einem engen Zusammenhang mit der Symbolkraft der gebauten Umwelt steht (Altrock et al. 2010). Einzelne Akteure oder ganze Kommunen versuchen daher, räumliche Alleinstellungsmerkmale zu betonen. Dabei werden Städte unter Einsatz medialer Kommunikation mittels Bildern von Stadt oder Architektur und Spektakeln wie Mega-Events oder Kulturfestivals vermarktet und auf diese Weise Zeichen, Symbole und Repräsentationen des Urbanen produziert (Short/Kim 1999).

Auch die Wahrnehmung einzelner Städte oder Quartiere als potenzielle Lebens- und Arbeitsorte wird von imagebildenden Faktoren beeinflusst. Angesichts der wachsenden Bedeutung wissensbasierter Wirtschaftszweige orientieren sich Kommunen verstärkt an Studien, die für Beschäftigte dieser Branchen eine starke Affinität zu urbanen Lebensstilen und kultureller

---

Vielfalt konstatieren (wie zum Beispiel Florida 2002). In diesem Zusammenhang wurden auch weiche Standortfaktoren, die auf die subjektive Wahrnehmung und Bewertung städtischer Räume abzielen, wie die Rolle des „look and feel“ (Helbrecht 2005), betont. Stadtplanerische „place making“-Strategien (McCann 2002) beziehen daher identitätsstiftende Elemente mit ein und zielen darauf ab, Orte durch eine Weiterentwicklung kleinräumiger Qualitäten sowie durch eine ortsspezifische Gestaltung in Wert zu setzen (Healey 2002).

Mit der Planung so genannter Flagship-Projekte – zumeist von Stararchitekten entworfene Kulturbauten – (Voase 1997) wird versucht, die touristische Aufmerksamkeit für die jeweilige Stadt, ihre kulturelle Anziehungskraft und damit indirekt auch die Attraktivität als Arbeits- und Investitionsstandort zu erhöhen (Roost 2005). Mit ähnlichen Zielen, aber in noch größerem Maßstab, werden in vielen Großstädten neue Wohn- und Dienstleistungsquartiere entwickelt. Aufgezeigt wurde bereits, wie deutlich die Gestaltung imagefördernder Stadtteile in Metropolregionen darauf ausgerichtet ist, eine positive Botschaft über den Strukturwandel der jeweiligen Stadt zu vermitteln (BBSR 2011). Noch wenig erforscht ist aber, inwiefern solche Projekte nicht nur allgemein durch den kommunalen Wettbewerb, sondern konkret auch durch den Metropolendiskurs geprägt sind.

Historische Bauwerke und Quartiere besitzen einen hohen Stellenwert für die Attraktivität einer Stadt, auch im Sinne der urbanen Ökonomie der Symbole. Das baukulturelle Erbe steht in direktem Bezug zur historischen Entwicklung und beinhaltet in seiner Bedeutungsvielfalt sowohl repräsentative und symbolische, als auch identitätsbildende Faktoren (Graham/Howard 2008). Der Begleitforschung im Bereich städtebaulicher Denkmalschutz kommt in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle zu. Zudem gibt es eine Tendenz zur detailgetreuen Rekonstruktion historischer Bauwerke bzw. zum Neubau in historisierender und (neu-)interpretierender Art und Weise (Altrock et al. 2010). Diesem liegt eine kollektive Erinnerung zugrunde, die ebenso wie die individuelle Erinnerung vom sozialen und kulturellen Umfeld geprägt und in Form von Bildern, Symbolen, Praktiken oder Institutionen reproduziert wird (Erl/Nünning 2008). In diesem Kontext gilt es zu erforschen, wie die gebaute Umwelt als Erinnerungsträger die Konstruktion individueller und kollektiver Erinnerungen beeinflusst (Assmann 1996, Will 2000).

Bei Bemühungen, Qualitätsmaßstäbe für Architektur und Städtebau insgesamt zu entwickeln und zu institutionalisieren, wie sie unter anderem auf politischer Ebene erfolgen (zum Beispiel Deutscher Bundestag 2006), wird der Zusammenhang zwischen gesellschaftlichen Veränderungen und Bautätigkeit hervorgehoben. Dies führte im Rahmen der Baukulturdebatte zu der Empfehlung, interdisziplinäre Forschungsvorhaben in den Sozial- und Raumwissenschaften zu fördern, die ebensolche Zusammenhänge untersuchen (BMVBW 2001). Im Zusammenhang mit der gesellschaftlich konsensual geforderten Innenentwicklung der Städte kommt dem nicht immer konfliktfreien Zusammenspiel zwischen Bestand und Neubau besondere Aufmerksamkeit zu. Zur Analyse dieser Entwicklungsprozesse fehlen fundierte Forschungsarbeiten, so dass sich insgesamt ein Defizit an Forschungsarbeiten zu baukulturellen Aspekten im Allgemeinen und besonders im Bereich der Bestandentwicklung feststellen lässt.

## Forschungsfragen

Übergeordnetes Ziel der Forschung zum Thema „Bestandsentwicklung und Symbolik der gebauten Umwelt“ ist, mit der Untersuchung von Schlüsselräumen des Städtebaus einerseits einen Beitrag zur Verbesserung von Anpassungsstrategien zur Weiterentwicklung der baulichen Substanz von Siedlungs- und Bebauungsstrukturen zu leisten sowie andererseits Erkenntnisse über den Wandel der Produktion von baulich-räumlichen Strukturen und Räumen mit großer symbolischer Bedeutung im Kontext des kommunalen Wettbewerbs zu gewinnen. Folgende Kernfragen stehen im Mittelpunkt der Forschungsarbeit:

- Welche Anpassungserfordernisse zur Weiterentwicklung der baulichen Substanz bestehender Wohnquartiere, Einfamilienhausgebiete und Dienstleistungsstandorte resultieren aus sich verändernden gesellschaftlichen Anforderungen und wo liegen die Grenzen der Bestandserhaltung? Lassen sich im Bereich der Bestandsentwicklung Ansätze aus dem europäischen Ausland nutzen? Kann eine multiperspektivische Betrachtung am Beispiel des Gegenstands Quartier ein erster Schritt auf dem Weg zur Entwicklung einer Methode der interdisziplinären Quartiersforschung sein?
- Welche Bauten und Räume haben eine besondere symbolische Bedeutung für die Selbstdarstellung von Metropol(region)en und welche Akteursgruppen spielen dabei eine Rolle? Welche ökonomischen und gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen und normativen Vorstellungen bestimmen den Umgang mit und die bauliche Gestaltung von öffentlichen Bauten?

## Vorgehen

Im Rahmen der Forschungsarbeit des ILS zu „Bestandsentwicklung und Symbolik der gebauten Umwelt“ sollen vor allem Untersuchungen in Teilräumen auf der Ebene von einzelnen Stadtteilen, Siedlungen oder Gewerbegebieten sowie Vergleiche im europäischen Kontext durchgeführt werden.

Bei der Forschung zu Fragen der Bestandsentwicklung kann das ILS an bereits durchgeführte Forschungsarbeiten zu den Veränderungspotenzialen von Baubeständen und Siedlungsstrukturen für eine zukunftssträchtige Stadtentwicklung anknüpfen. Darauf aufbauend ist von Interesse, ob und mit welchen theoretischen und methodischen Herangehensweisen sich Analysen gesellschaftlicher Prozesse und Anpassungserfordernisse und -potenziale der baulich-physischen Strukturen zu einem interdisziplinären und damit multiperspektivischen Betrachtungsmodell zusammenführen lassen. Ausgehend von der Hypothese, dass eine multiperspektivische Betrachtung von städtischen Teilräumen, die die Analysemethoden unterschiedlicher wissenschaftlicher Disziplinen zusammenführt, eine breit abgesicherte Einschätzung ihrer Zukunftsfähigkeit und damit eine zielgerichtete Bestandsentwicklung erlaubt, werden im Eigenforschungsprojekt „Multiperspektive Quartier“ (2010 – 2014) die Sichten unterschiedlicher Disziplinen am Beispiel des Wohnquartiers systematisiert und analysierend verglichen. Die Forschungsarbeit zu diesem Thema findet in Kooperation mit der Universität Tübingen und der RWTH Aachen statt.

---

Zur Untersuchung notwendiger Anpassungsprozesse im Bereich des Einfamilienhausbestandes kann das ILS an Forschungsergebnisse aus einem in Kooperation mit dem Institut für Raumordnung und Entwicklungsplanung der Universität Stuttgart (ireus) und der Hochschule für Technik Stuttgart (HFT Stuttgart) durchgeführten Projekt der Wüstenrot-Stiftung anknüpfen. Darin wurde für den Bezugsraum Westdeutschland die Erkenntnis gewonnen, dass die Entwicklung von Einfamilienhausgebieten auch innerhalb einer Kommune sehr unterschiedlich verlaufen kann. Darauf aufbauend wird das ILS im Rahmen einer vergleichenden Untersuchung im europäischen Kontext der Frage nachgehen, ob auch in anderen Ländern, in denen das Einfamilienhaus ebenfalls eine der favorisierten Wohnformen darstellt, eine kleinräumige Differenzierung bezüglich einer Ungleichverteilung von Angebot und Nachfrage festgestellt werden kann.

Weiterhin soll im Rahmen dieses Eigenforschungsprojekts (2012 – 2013) betrachtet werden, welche Institutionen und Akteure relevant sind und welche Handlungsansätze zur Bestandsentwicklung von Einfamilienhausgebieten diese jeweils in den Vordergrund stellten. Als wesentlicher Einflussfaktor für die Zukunftsfähigkeit des Wohnungsbestands gilt seine Anpassungsfähigkeit an die demografische Entwicklung. Um die Auswirkungen des demografischen Effekts der Alterung auf unterschiedliche Wohnungsbestände vergleichend zu untersuchen, wird das ILS die Kooperation mit dem IÖR im Rahmen eines empirischen Eigenforschungsprojekts (2011 – 2012) fortsetzen. Für Wohnungsbestände generell stellt sich im Zusammenhang mit der Forschung zur Bestandsentwicklung der gebauten Stadt die Frage nach den Grenzen der Bestandserhaltung, der in Fortsetzung der laufenden Projektarbeit im Rahmen eines Eigenforschungsprojekts (2010 – 2012) nachgegangen wird.

Eine vergleichende Betrachtung in den europäischen Nachbarländern ist auch im Hinblick auf die stadträumliche Qualifizierung von neuen ökonomischen Polen in Metropolregionen sinnvoll, denn es ist davon auszugehen, dass die dortigen Bürogebiete einen ähnlichen Weiterentwicklungsbedarf wie in Deutschland aufweisen, dem aber angesichts unterschiedlicher planungskultureller Konventionen jeweils auf andere Weise Rechnung getragen wird. Zu untersuchen ist daher, welche Ansätze dort zur Verbesserung der kleinräumigen Struktur und der stadträumlichen Einbindung von großflächigen Dienstleistungszentren entwickelt werden, und inwieweit sich diese Ansätze für die baulich-räumliche Qualifizierung von neuen ökonomischen Polen in Deutschland nutzen lassen könnten. Im Eigenforschungsprojekt „Stadträumliche Eigenschaften von neuen ökonomischen Polen in Belgien und den Niederlanden“ (2012 – 2013) werden Büro-parks und Airport Cities hinsichtlich ihrer Nutzungsmischung und Gestaltung analysiert. Dabei wird untersucht, inwiefern diese Orte von baulichen Großstrukturen geprägt sind oder ob sie kleinräumige Aufenthaltsqualitäten aufweisen und dadurch Möglichkeiten für soziale Kontakte und persönlichen Informationsaustausch bieten.

Im Hinblick auf die Produktion von symbolisch bedeutsamen Bauten und Räumen ist vor allem die Entwicklung in den Stadtkernen relevant, denn dort zeigen sich unterschiedliche Formen der aktiven Selbstdarstellung der Städte mittels herausragender Projekte am deutlichsten. Vor diesem Hintergrund wird der Frage nachgegangen, auf welche Weise in Metropol-räumen versucht wird, durch regional- und ortsspezifische Architekturen oder durch eher global

geprägte Flagship-Architekturen Alleinstellungsmerkmale gegenüber anderen Wettbewerbern auszubilden. Im Forschungsprojekt „Regionale und globale Symbole in Metropolisierungsprozessen“ (2012 – 2013) werden auf europäischer Ebene herausragende Metropolräume identifiziert, die in auffälliger Weise durch architektonische Symbole medial präsentiert werden. Die Hinweise auf Produzenten, Adressaten und Bedeutungen werden ausgewertet, um Rückschlüsse auf die Instrumentalisierung von lokalspezifischer und globalisierter Architektur im Metropolendiskurs zu ermöglichen.

Die Analyse und Weiterentwicklung architektonischer und städtebaulicher Qualitätsmaßstäbe spielt eine wichtige Rolle in der städtebaulichen Denkmalpflege. In diesem Zusammenhang wird im Rahmen eines Drittmittelprojekts des BBSR in Kooperation mit der TU Dortmund (2012 – 2013) die baukulturelle Integration von Neubauten in historisch geprägten Stadtquartieren untersucht. Um zu Erkenntnissen darüber zu gelangen, wie gebaute Umwelt als Erinnerungsträger wirkt beziehungsweise wie Architektur und Städtebau die Konstruktion von Erinnerung beeinflussen, soll in einer Kooperation mit der Universität Bonn analysiert werden, inwiefern sich die „Erinnerungsaufladung“ und damit in Verbindung gebrachte Rezeptionsprozesse empirisch belegen lassen.

## **Wissenstransfer**

Die dargelegten Vorgehensweisen und Forschungsprojekte eröffnen vielfältige Möglichkeiten zum Transfer wissenschaftlicher Forschungsergebnisse. Folgende Punkte lassen sich als besondere, über den allgemeinen Wissenstransfer hinaus gehende Aktivitäten nennen:

- Zu den Erkenntnissen über verschiedene Perspektiven der Quartiersforschung aus der laufenden Forschungsarbeit, mehreren Kolloquien und einer Fachveranstaltung wird gemeinsam mit dem Geographischen Institut der RWTH Aachen 2012 ein Sammelband herausgegeben. Durch die Publikation eines Aufsatzes in einem referiertem Journal soll der entsprechende Diskurs im angelsächsischen Raum reflektiert werden.
- Die im Forschungsprojekt „Einfamilienhausbestände der Nachkriegszeit“ generierten Erkenntnisse werden 2012 in einem referierten Journal publiziert. Im Rahmen einer für 2012 geplanten Abschlussveranstaltung zum Projekt, in Kooperation mit der Wüstenrot Stiftung und dem ireus sowie der HFT Stuttgart, werden erstmals grundlegende Forschungsergebnisse zu diesem bislang wenig beachteten Thema einer breiten Fachöffentlichkeit vorgestellt.
- Die Ergebnisse der empirischen Vergleichsstudie zum Thema „Wohnen im Alter“ in Kooperation mit dem IÖR werden 2012 im Rahmen einer gemeinsamen Tagung vorgestellt und unter anderem in Form eines referierten Aufsatzes publiziert.
- Für 2013 ist eine interdisziplinäre Tagung zu „metropolitaner Architektur“ geplant, mit der vor allem ein Austausch über Methoden zur Erfassung und Bewertung von regionalen und globalen Symbolen in Metropolisierungsprozessen ermöglicht werden soll.

- 
- Die Zusammenarbeit mit dem Fachgebiet Städtebau und Bauleitplanung der TU Dortmund im Rahmen der Fachgruppe „Städtebauliche Denkmalpflege“ zur Stärkung des Wissenstransfers zum Umgang mit historischer Bausubstanz wird mit gemeinsamen Veranstaltungen, Lehrangeboten, Durchführung von Forschungsarbeiten und Veröffentlichungen ausgebaut.
  - In Zusammenarbeit mit dem Geographischen Institut der Universität Bonn ist für 2012 unter anderem geplant, einen referierten Aufsatz bezüglich der Konstruktion ortsgebundener Erinnerungen in der gebauten Umwelt zu veröffentlichen.

## 4 Organisationsstruktur und Arbeitsweise

### 4.1 Organisationsstruktur

Das ILS ist ein außeruniversitäres raumwissenschaftliches Forschungsinstitut und hat die Rechtsform einer gGmbH. Das ILS erhält eine Grundfinanzierung durch das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit dem mittelfristigen Ziel der Aufnahme in die Bund-Länder-Forschungsförderung.

#### **Geschäftsführung**

Die handelsrechtliche Verantwortung für die Tätigkeit der Gesellschaft teilen sich die wissenschaftliche und die kaufmännische Geschäftsführung: Die wissenschaftliche Leitung organisiert die inhaltliche Arbeit des Instituts nach Maßgabe wissenschaftlicher Exzellenzkriterien. Der kaufmännische Bereich umfasst die Arbeitsbereiche Organisation, Vertragsmanagement, Personal, internes und externes Rechnungswesen, IT-Technik, Beschaffung und allgemeine Verwaltung. Die Stabsstelle Forschungskoordination ist insbesondere für Forschungsplanung und Qualitätssicherung in enger Abstimmung mit der Geschäftsführung, vor allem der wissenschaftlichen Leitung, zuständig.

#### **Aufsichts- und Beratungsgremien**

Die Gesellschafterversammlung nimmt die Interessen des Landes Nordrhein-Westfalen als Alleingesellschafter der ILS gGmbH wahr. Ihre Aufgaben sind die Beschlussfassung über grundlegende Entscheidungen sowie die Überwachung der Rechtmäßigkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der Geschäftsführung.

Der Wissenschaftliche Beirat setzt sich aus zehn exzellenten und international renommierten Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern zusammen. Seine zentrale Funktion ist die Beratung der Geschäftsführung bei der langfristigen Forschungs- und Entwicklungsplanung, die Bewertung der Forschungs- und Serviceleistungen des ILS sowie die Förderung der Arbeit des Instituts insgesamt. Das Nutzerumfeld des ILS wird durch den Nutzerbeirat repräsentiert, der das Institut aus dem Blickwinkel der Belange der praktischen Anwenderinnen und Anwender berät. Dadurch wird die Nutzerperspektive bei der Planung und Durchführung des Forschungsprogramms, bei der Weiterentwicklung der Forschungs- und Serviceleistungen sowie beim Transfer der Forschungsergebnisse in die Praxis eingebracht. Dem Nutzerbeirat gehören bundes- und landesweit anerkannte Persönlichkeiten aus dem Bereich der Stadtentwicklung an.

#### **Forschungsfelder als zentrale Organisationseinheiten**

Wird die inhaltliche Arbeit des ILS primär durch die Forschungsschwerpunkte gegliedert, so stellen die Forschungsfelder die zentralen Organisationseinheiten des wissenschaftlichen Bereichs im ILS dar. Diese Forschungsfelder sind flexibel und temporär angelegt und werden grundsätzlich nach sechs Jahren, das heißt nach der Geltungsdauer der Forschungsstrategie, überprüft.

---

Für die Forschungsstrategie 2008 – 2013 wurden fünf Forschungsfelder eingerichtet:

1. Metropolisierung: Metropolitane Orte im Raum der Ströme
2. Regionalisierung des Städtischen: Postsuburbane Ausdifferenzierung räumlicher Strukturen und Städte
3. Mobilität: Leben in der mobilen Gesellschaft – Erreichbarkeiten und räumliche Interaktion
4. Sozialraum Stadt: Soziale Ungleichheit, räumliche Fragmentierung und gesellschaftliche Integration
5. Gebaute Stadt: Urbanes Wohnen, Baukultur und Städtebau

Für die Erarbeitung des vorliegenden Forschungsprogramms 2012/2013 stand zunächst die weitere inhaltliche Fokussierung der Forschungstätigkeiten des ILS im Vordergrund. Im nächsten Schritt werden ggf. organisatorische Anpassungen diskutiert. Durch die Formulierung der neuen Forschungsschwerpunkte ist zu erwarten, dass spätestens bei der planmäßigen Überprüfung der Forschungsfelder in 2013 ihre Benennung und ggf. auch ihre Zuschnitte angepasst werden müssen. Doch auch in Zukunft werden Forschungsfelder die wesentlichen organisatorischen Einheiten im ILS darstellen, da sie innovative und integrative Arbeitsansätze gewährleisten, die den komplexen Aufgabenstellungen im Bereich Stadtentwicklung und Stadtforschung gerecht werden. Der besondere Vorteil der Organisation in den interdisziplinär zusammengesetzten Forschungsfeldern besteht in der sehr guten Vernetzung der Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler untereinander, wobei eine forschungsfeldübergreifende Zusammenarbeit angestrebt wird, wenn die zu behandelnden Forschungsfragen dies erfordern.

#### **Raumwissenschaftliche Information und Kommunikation (R.I.K.)**

Der Bereich „Raumwissenschaftliche Information und Kommunikation“ erbringt forschungsfeldübergreifende Dienstleistungen, die für die wissenschaftliche Tätigkeit des Instituts und für seine Präsentation in der Öffentlichkeit unabdingbar sind, die aber auch von externen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern sowie Anwenderinnen und Anwendern zu nutzen sind. Neben den Bereichen Bibliothek, Wissenstransfer mit Verlag, Internet/Intranet sowie Veranstaltungsmanagement sind die Leistungen des Bereichs Geoinformation/Monitoring (Raumbeobachtung) von zentraler Bedeutung für das Institut. Vor dem Hintergrund der veränderten Ansprüche an die Stadtforschung angesichts sich ausdifferenzierender räumlicher Strukturen verändert sich auch der Bedarf an Informationen. Zum einen ist für die verschiedenen identifizierten Forschungsbedarfe eine Verfügbarkeit von Informationen in einem breiten und tief gegliederten thematischen Spektrum notwendig. Zum anderen müssen diese Informationen in räumlichen Zusammenhängen bereitgestellt werden, die über die traditionellen Gebietseinheiten wie Kommunen und Kreise als Betrachtungsebene hinausgehen (RatSWD 2011). Diese Anforderungen sind losgelöst von der zeitlichen Begrenzung einzelner Forschungsprojekte und für den gesamten Forschungsbedarf des Instituts zu sehen.

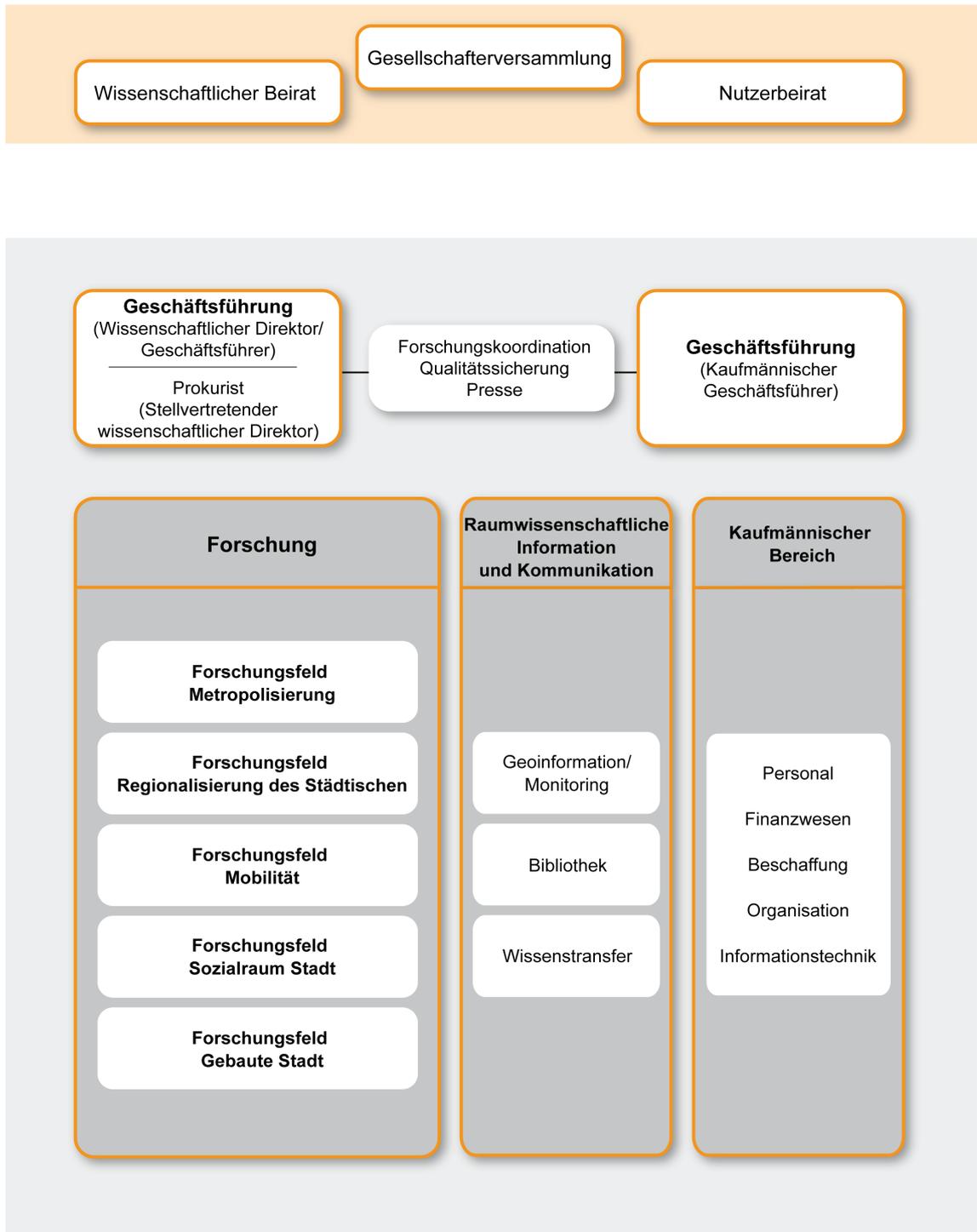
Stellen diese Aspekte der Betrachtung von raumbezogenen Informationen den serviceorientierten Anteil des Bereichs Geoinformation/Monitoring dar, so ergeben sich aus einer Forschungsperspektive eigenständige inhaltliche Fragestellungen. Im Zeitrahmen dieses Forschungsprogramms sollen Fragen zur semantischen Strukturierung und Beschreibung von Informationen für raumbezogene Forschungszwecke sowie zur Methodenentwicklung bei der statistischen Datenverarbeitung unter räumlichen Gesichtspunkten im Fokus der Betrachtung stehen.

Um dieses umzusetzen ist im Bereich R.I.K. die Aufgabe der Konzeption und des Betriebs eines modular aufgebauten raumbezogenen Monitoringsystems verankert. Hier sollen zwei Module implementiert und weiter ausgearbeitet werden. Das erste Modul stellt ein Auskunftssystem dar, in welchem Metainformationen über Daten mit Bezug zu den Forschungsthemen des Instituts systematisiert und katalogisiert werden. Dieses System soll sowohl den Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern des Instituts als auch perspektivisch externen Nutzerinnen und Nutzern einen schnellen Zugriff auf Daten gewährleisten. Dabei muss es den Anforderungen der INSPIRE-Richtlinie an die Beschreibung von Metadaten genügen und einen hohen Integrationsgrad in andere Systeme bieten. Zudem ist die semantische Verknüpfung von Themenbereichen untereinander weiter zu untersuchen und im System abzubilden.

Im zweiten Modul werden die Entwicklungen von urbanen Phänomenen und Prozessen auf einer kleinräumigen Ebene betrachtet. Geometrische Basis der Beobachtung ist dabei die regelmäßige räumliche Rasterzelle, an welche raumbezogene Informationen geknüpft werden. Diese Beobachtungsebene wird bereits in verschiedenen Kontexten europäischer oder nationalstaatlicher Statistiksysteme verwendet und wird auch in aktuellen Diskursen über die Anforderungen von Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung an raumbezogene Informationen thematisiert (RatSWD 2011). Der Ansatz bietet somit gute Verknüpfungsmöglichkeiten mit den Ergebnissen und Entwicklungen anderer Systeme (vgl. unter anderem Europäische Kommission 2009, Wonka 2010).

Um Informationen für diese räumliche Einheit bereitstellen zu können, besteht Forschungsbedarf bei der Entwicklung von Methoden zur räumlichen Aggregation und Disaggregation von Daten. Entgegen den vorliegenden Ansätzen anderer Institutionen, welche insbesondere die Themenfelder Demographie und Siedlungsentwicklung auf der Grundlage amtlicher Statistik abdecken, sollen dabei privatwirtschaftliche und nutzergenerierte Datenquellen als zusätzliche Informationen berücksichtigt werden. Die zu betrachtenden Themen beziehen sich auf die Forschungsschwerpunkte des Instituts. Dabei wird der Betrachtungshorizont insbesondere durch die Themen Bevölkerung, Wohnungsmarkt und Einzelhandel vor dem Hintergrund multimodaler Erreichbarkeiten aufgespannt.

## Die Organisation der ILS gGmbH



## 4.2 Strategische Grundprinzipien exzellenzorientierter Forschung im ILS

Zur adäquaten Analyse der Ursachen und Folgen neuer Urbanisierungsprozesse und der möglichen Zukünfte des Städtischen verfolgt das ILS eine an Exzellenzkriterien orientierte Arbeitsweise, die sich durch Interdisziplinarität, Internationalität und Vernetzung auszeichnet. Darüber hinaus werden im ILS Strategien zum Wissenstransfer und zur Akquisition von Drittmitteln verfolgt. Eine zentrale Rolle für exzellenzorientierte Forschung in einem außeruniversitären Forschungsinstitut nehmen auch interne Qualitätssicherung und Controlling sowie Strategien zur Personalentwicklung und zur Nachwuchsförderung ein.

### Internationalisierung

Bereits durch das Leitthema „Neue Urbanisierungsprozesse im europäischen Kontext – Zukünfte des Städtischen“ wird die große Bedeutung deutlich, die das ILS einer internationalen Ausrichtung der eigenen Forschungstätigkeiten beimisst. Dabei geht es zum einen darum, spezifische Fragen der Stadtentwicklung in internationaler Perspektive zu untersuchen. Zum anderen geht es aber auch um die Vernetzung des ILS mit der internationalen scientific community sowie um die Teilhabe an internationalen Diskursen zur Theorien- und Methodenentwicklung.

Für den Zeitraum des Forschungsprogramms 2012/2013 wird die Internationalisierung des Instituts durch die Weiterentwicklung und den Ausbau bestehender strategischer Ansätze intensiviert. Ein wesentlicher Baustein ist die Fortführung und der Ausbau von Kooperationen mit Forschungsinstituten insbesondere im europäischen Ausland. Neben dieser institutionellen Kooperation wird der grenzüberschreitende Austausch auch auf individueller Ebene gefördert und zwar insbesondere durch die Einladung von Gastwissenschaftlerinnen und Gastwissenschaftlern in das Institut sowie die Förderung von Forschungsaufenthalten von ILS-Wissenschaftlerinnen und -Wissenschaftlern an ausländischen Forschungseinrichtungen. Darüber hinaus sollen die erzielten Forschungsergebnisse vermehrt in internationalen (referierten) Zeitschriften publiziert und auf internationalen Tagungen und Kongressen präsentiert werden. Seit 2011 ist das ILS Mitglied von AESOP – Association of European Schools of Planning, wodurch eine weitere Plattform zum internationalen Austausch geschaffen wurde. Auch sollen in den nächsten zwei Jahren zunehmend Forschungsförderungsmittel internationaler Geldgeber, insbesondere der EU, akquiriert werden. Um dies zu erreichen, werden die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler des ILS in ihren Akquisitionsbemühungen durch eine EU-Referentin unterstützt, die Informationen über internationale Fördermöglichkeiten kommuniziert und Hilfestellung bei der Antragstellung leistet.

### Kooperationen und Netzwerkbildung

Nicht nur auf internationaler Ebene ist Vernetzung und Kooperation ein strategisches Ziel des ILS, auch auf nationaler und regionaler Ebene werden Kooperationen und Netzwerke zum Wissensaustausch gepflegt und systematisch ausgebaut. So können komplementäre Stärken optimal eingesetzt und für alle Beteiligten Synergieeffekte erzielt werden.

---

Neben den bereits genannten Strategien zur zunehmenden Vernetzung auf internationaler Ebene durch institutionelle und individuelle Kooperationen und die Integration in internationale Forschungsprojekte und -verbände ist das ILS bereits heute in bestimmten Themenfeldern (insbesondere Metropolregionen, Regionalentwicklung und Mobilität/Verkehr) ein fester Partner für internationale fachliche Austausch- und Kooperationsbeziehungen. Vor allem durch das Engagement in internationalen Forschungsprojekten sind die Forschungsergebnisse des ILS besonders im europäischen Ausland bekannt und fließen so in den internationalen wissenschaftlichen Diskurs ein. Wichtige internationale Kooperationspartner des ILS sind bislang unter anderem die Universität Luxemburg sowie die London School of Economics and Political Sciences (LSE). Dieses Engagement soll in den nächsten zwei Jahren sowohl weitergeführt als auch mit neuen Themen und weiteren Kooperationspartnern ausgebaut werden.

Auch auf nationaler Ebene bestehen bereits zahlreiche etablierte Kooperationsbeziehungen mit universitären und außeruniversitären Forschungsinstituten sowie weiteren Akteuren aus der Planungs- und Beratungspraxis, die in den kommenden zwei Jahren weiter ausgebaut und intensiviert werden sollen. Besonders die Kooperation mit Universitäten ist von großer Bedeutung für das ILS. Mit vier nordrhein-westfälischen Universitäten bestehen intensive Austauschbeziehungen, die durch formale Kooperationsvereinbarungen institutionalisiert worden sind: Fakultät Raumplanung der TU Dortmund, Institut für Geographie der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, Ruhr-Universität Bochum und Fakultät Architektur der RWTH Aachen. Für die wieder zu besetzende Stelle des wissenschaftlichen Direktors des ILS erfolgt eine gemeinsame Berufung mit der TU Dortmund, Fakultät Raumplanung, wodurch eine weitere Intensivierung der bereits bestehenden sehr guten Kooperationsbeziehungen zu erwarten ist. Des Weiteren bestehen enge Beziehungen zu anderen Universitäten in Deutschland, hier sind vor allem die Universität Bonn, die HafenCityUniversität Hamburg, die TU Hamburg-Harburg, das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen und das Institut für Raumordnung und Entwicklungsplanung der Universität Stuttgart zu nennen. Wesentlicher Ausdruck dieser Kooperationsbeziehungen zu universitären Forschungsinstituten sind auch die große Zahl an Vorlesungen, Seminaren und Praxisprojekten, die von ILS-Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern an diesen und anderen Instituten angeboten und durchgeführt werden. Auch universitäre Abschlussarbeiten (Diplom, Master, Bachelor) werden seitens der Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler betreut. Der Ausbau dieses Engagements wird auch in den nächsten zwei Jahren strategisch unterstützt.

Im Rahmen der Leibniz-Gemeinschaft arbeitet das ILS als assoziiertes Mitglied in zahlreichen Gremien und Arbeitskreisen mit (z. B. AK Finanzen, AK Presse, AK Wissenstransfer, AK Europa). Dieses Engagement wird auch in den folgenden zwei Jahren fortgesetzt. Zusätzlich wird das ILS in den Forschungsverbänden „Gesundes Altern“, „Energie“ und „Mathematische Modellierung und Simulation“ sektionsübergreifend mit anderen Leibniz-Instituten kooperieren.

Darüber hinaus ist das ILS Teil des Netzwerks der fünf raumwissenschaftlichen Leibniz-Institute (5R-Netzwerk), die untereinander aktive und stabile Kooperationsbeziehungen pflegen. Neben dem ILS als assoziiertem Mitglied sind an dem Netzwerk die Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) in Hannover, das Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL) in Leipzig, das Leib-

niz-Institut für ökologische Raumentwicklung (IÖR) in Dresden und das Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) in Erkner beteiligt. Um Doppelforschung zu vermeiden und Potenziale für innovative und interdisziplinäre Kooperationen zu identifizieren, stimmen die fünf Institute ihre Forschungsschwerpunkte und -themen untereinander ab. Gemeinsame Forschungsprojekte, Konferenzen und Publikationen sind Ausdruck dieser erfolgreichen Zusammenarbeit; seit 2010 geben die fünf beteiligten Institute gemeinsam die Fachzeitschrift „Raumforschung und Raumordnung“ heraus. Diese Kooperation soll auch in den nächsten Jahren weiter fortgeführt und durch aktuelle thematische Akzente bereichert werden.

Auf regionaler Ebene ist das ILS ein kompetenter Kooperationspartner, wenn es darum geht, vorhandene Kompetenzen zu erschließen und zusammenzuführen, Forschungs- und Handlungsdefizite zu erkennen, Forschungsfragen zu neuen Problemstellungen zu formulieren oder durch eigene Arbeitsergebnisse zum Erkenntnisfortschritt beizutragen. Auch für die nächsten zwei Jahre strebt das ILS an, die regionale Vernetzung fach- und themenbezogen weiter auszubauen. Gemeinsam mit dem Institut für Raumplanung der TU Dortmund (IRPUD), dem Geographischen Institut der Ruhr-Universität Bochum und dem Institut Arbeit und Technik der Fachhochschule Gelsenkirchen ist das ILS Mitglied im Stadt- und regionalwissenschaftlichen Forschungsnetzwerk Ruhr (SURF). Das Ziel dieses Forschungsverbundes ist die Bündelung von Kompetenzen auf dem Gebiet der Stadt- und Regionalforschung. Darüber hinaus arbeitet das ILS im Verein windo e. V., einem Zusammenschluss Dortmunder Forschungseinrichtungen, aktiv mit und engagiert sich im Wissenschaftsforum Ruhr e. V. Das Wissenschaftsforum Ruhr versteht sich als Interessengemeinschaft insbesondere außeruniversitärer Forschungseinrichtungen im Ruhrgebiet und hat das Ziel, die Erfahrungen, Kompetenzen und Aktionspotenziale der beteiligten 45 Forschungseinrichtungen zu bündeln und sie über die Region hinaus öffentlich wirksam zu machen. Dabei wirbt es für die Sicherung von Qualität und Exzellenz und die internationale und interdisziplinäre Orientierung der Forschung.

Über diese mehr oder weniger institutionalisierten Kooperationen hinaus engagieren sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ILS individuell in verschiedensten Gremien auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene und tragen so zum Aufbau eines dichten Kooperationsnetzwerkes zwischen verschiedenen Institutionen und Akteuren bei. Diese vernetzte Arbeitsweise des ILS ist Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Identifizierung und adressatengerechte Bearbeitung aktueller und gesellschaftlich relevanter Fragestellungen im Bereich der Stadtentwicklung.

## **Wissenstransfer/Veröffentlichungsstrategie**

Die adressatengerechte Aufarbeitung, Verbreitung und Kommunikation der im ILS generierten Forschungsergebnisse ist ein weiteres strategisches Ziel des Instituts. Dabei sind primär zwei Adressatengruppen zu unterscheiden: Erstens die scientific community und zweitens die Anwendungspraxis. Um die wesentlichen Forschungsergebnisse in die scientific community zu transferieren, liegt das Hauptaugenmerk der Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler auf der Veröffentlichung von Untersuchungsergebnissen in einschlägigen, referierten Fachzeitschriften. Darüber hinaus werden die Ergebnisse in Sammelbänden, Monographien sowie Arbeits- und Diskussionspapieren veröffentlicht. Zusätzlich werden in der

---

ILS-Schriftenreihe wissenschaftlich hochrangige Monographien und Sammelbände zu Kernthemen der ILS-Forschung herausgegeben. Die aktive Teilnahme an nationalen und internationalen Fachkonferenzen dient ebenfalls der Präsentation und Diskussion aktueller Forschungsergebnisse und bietet die Möglichkeit zum direkten Austausch mit anderen Forscherinnen und Forschern. Darüber hinaus werden themenspezifisch und mit wechselndem Teilnehmerkreis eigene Konferenzen und Workshops ausgerichtet.

Für den Transfer der Forschungsergebnisse in die Anwendungspraxis erfolgt ebenfalls die Publikation von Artikeln in einschlägigen, eher anwendungsbezogenen Fachzeitschriften sowie Monographien und Sammelbänden. Eine besondere Bedeutung für den anwendungsorientierten Wissenstransfer stellt die hauseigene Publikationsreihe „trends“ dar, in der aktuelle Forschungsergebnisse allgemein verständlich aufgearbeitet werden. Des Weiteren präsentieren die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler ihre Forschungen im Rahmen von Tagungen und Workshops und diskutieren die Ergebnisse mit den verschiedenen Nutzergruppen.

Zudem werden projektspezifisch innovative und zielgruppengerechte Maßnahmen zum Transfer des im Forschungsprozess generierten Wissens entwickelt und umgesetzt. Diese Maßnahmen wurden bereits im Kapitel 3 im Rahmen der inhaltlichen Beschreibung der Forschungstätigkeiten dargestellt.

Um die Forschungsergebnisse möglichst zeitnah und kostenfrei verschiedenen Nutzergruppen zugänglich zu machen, beteiligt sich das ILS an der Open Access-Strategie der Leibniz-Gemeinschaft (LeibnizOpen). In Zukunft werden aktuelle Forschungsergebnisse verstärkt, zum Beispiel als E-Books, im Internet der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht und in fachspezifische Repositorien eingestellt.

Auf der Basis des bisher Erreichten steht für die Jahre 2012/2013 die strategische Ausdifferenzierung und Formulierung eines Transferkonzeptes auf der Agenda. Bei der Entwicklung eines solchen Konzeptes wird ein intensiver Austausch mit den anderen raumwissenschaftlichen Instituten der Leibniz-Gemeinschaft angestrebt, um die Besonderheiten raumwissenschaftlicher Forschung beim Transfer herauszuarbeiten und gemeinsam geeignete Strategien und Instrumente zu entwickeln.

### **Akquisitionsstrategie**

Die erfolgreiche Einwerbung von Drittmitteln in Wettbewerbsverfahren ist sichtbarer Ausdruck wissenschaftlicher Exzellenz und damit auch ein wichtiges Instrument der Qualitätssicherung. Zugleich leisten akquirierte Drittmittel einen substanziellen Beitrag zur Umsetzung des Forschungsprogramms und ermöglichen die Beschäftigung von weiteren Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern, oft auch Nachwuchskräften. Im Jahr 2010 wurden knapp 1 Mio. € an Drittmitteln eingenommen, bei einem Jahresbudget von 4 Mio. € an öffentlichen Zuwendungen sind das etwa 20 % des Gesamtetats.

Dieses Niveau soll für den Zeitraum des Forschungsprogramms 2012/2013 möglichst ausgebaut werden. Dabei liegt auch in Zukunft das Hauptaugenmerk auf der Einwerbung von Mitteln zum Ausbau der Grundlagenforschung (insbesondere EU, DFG, BMBF). Gerade die Anteile von DFG-Mitteln und Mitteln der europäischen Forschungsförderung sollen weiter gesteigert werden. Die akquirierten Mittel zum Ausbau der Grundlagenforschung werden systematisch durch Drittmittel aus der Auftrags- und Ressortforschung ergänzt. Bei diesen Projekten stehen zumeist der Wissenstransfer und die Anwendung und Erprobung der Forschungsergebnisse in der Praxis im Vordergrund. Sowohl bei den drittmittelfinanzierten Projekten der Grundlagenforschung als auch bei den eher anwendungsorientierten Projekten wird eine enge Verknüpfung mit der grundfinanzierten Forschung des Instituts hergestellt, um Synergieeffekte zu erreichen.

## **Qualitätssicherung und Controlling**

Im Forschungsbereich hat das ILS eine interne Qualitätssicherung eingeführt, die aus folgenden Elementen besteht:

Eine besonders wichtige Rolle für die fachliche Qualitätssicherung kommt dem Wissenschaftlichen Beirat zu, der etwa zweimal im Jahr zusammentrifft. Im Herbst des Jahres 2010 hat der Wissenschaftliche Beirat eine erste interne Evaluation der Forschungsarbeit im ILS durchgeführt (Internes Audit). Der im Jahr 2010 konstituierte Nutzerbeirat diskutiert die Ergebnisse der ILS-Forschung aus der Sicht der anwendungsorientierten Nutzerinnen und Nutzer und gibt wichtige Hinweise zur Optimierung des Wissenstransfers. Er berät das ILS zudem bei der weiteren Entwicklung der Forschungs- und Serviceleistungen. Mit dem Wissenschaftlichen Beirat und dem Nutzerbeirat wird die Ausrichtung der Forschungsplanung kontinuierlich erörtert. Des Weiteren werden beide Gremien laufend über den Stand der Forschungsarbeit informiert. Ein wichtiges Element der Qualitätssicherung bilden die regelmäßig stattfindenden Forschungskonferenzen. Mit Beginn des neuen Forschungsprogramms werden die Forschungskonferenzen primär auf die fünf Themen der beiden Forschungsschwerpunkte ausgerichtet. Dadurch soll die Vernetzung und der fachliche Austausch der Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, die an ähnlichen oder verknüpften Themen und Fragestellungen arbeiten, gestärkt werden. Im Vordergrund steht dabei die inhaltliche Diskussion der aktuellen und zukünftigen Forschungstätigkeiten. Mit dieser Neuausrichtung soll zum einen eine Qualifizierung der vorhandenen Fragestellungen erreicht werden, zum anderen sollen aber auch neue Ideen zum Beispiel für gemeinsame Projekte oder Veröffentlichungen entwickelt werden.

Im Rahmen des Qualitätsmanagements wurden Leistungsindikatoren für den wissenschaftlichen Output eingeführt. Zum einen dient eine Zusammenstellung und Gewichtung von erbrachten Leistungen der internen Qualitätssicherung, zum anderen ist sie im Hinblick auf zukünftige externe Evaluationen und Audits des ILS erforderlich. Aus Vergleichbarkeitsgründen ist eine Binnendifferenzierung bzw. Bewertung des wissenschaftlichen Outputs auf Forschungsebene vorgesehen; eine personenbezogene Leistungsbewertung erfolgt nicht.

---

Auf Basis der Forschungskonferenzen und der Leistungsindikatoren wurden mit Beginn des Jahres 2012 zur Steuerung der Forschungstätigkeiten des ILS Zielvereinbarungen zwischen Institutsleitung und Forschungsfeldleitungen eingeführt. Dadurch soll eine Schärfung des inhaltlichen Profils des ILS unterstützt sowie die Internationalisierung und die Nachwuchsförderung des Instituts weiter verbessert werden. Die Einführung von Zielvereinbarungen scheint gerade zum jetzigen Zeitpunkt günstig, da durch die Definition der beiden neuen Forschungsschwerpunkte „Stadtentwicklung und Mobilität“ und „Stadtentwicklung und Städtebau“ eine inhaltliche Fokussierung der Forschungsarbeiten des ILS angestrebt wird, die durch die Einführung der Zielvereinbarungen maßgeblich unterstützt werden kann.

Darüber hinaus sichert eine Vielzahl von definierten und transparenten Prozessen die Qualität der Arbeit des ILS. Das sind vor allem die intensive Kommunikation zwischen Geschäftsführung und Forschungsfeldleiterinnen und -leitern in Leitungskonferenzen, die Bildung von Redaktionsgruppen und gestuften Freigabeprozessen für Publikationen sowie die klare Definition von Verantwortlichkeiten.

Zur Sicherstellung wissenschaftlicher Professionalität hat das ILS „Regeln guter wissenschaftlicher Praxis“ aufgestellt. Diese Grundsätze setzen die Empfehlungen der DFG-Kommission „Selbstkontrolle in der Wissenschaft“ vom Januar 1998 um. Jede Wissenschaftlerin und jeder Wissenschaftler ist diesen Regeln verpflichtet. Fehlverhalten, wie das Verfälschen von Daten oder falsche Angaben bei Publikationen, sollen so vermieden werden.

Der Aufbau eines Controllingsystems, das den spezifischen Steuerungserfordernissen eines exzellenzorientierten gemeinnützigen Forschungsinstituts nachkommt, konnte weiter vorangebracht werden. Basierend auf dem Datenbestand der Finanzbuchhaltung wurde Anfang 2010 ein Management-Information-System eingeführt, das ein umfassendes Kosten-Reporting auf diversen Ebenen ermöglicht.

Forschungsarbeit im ILS ist Projektarbeit. Der Schlüssel zum Forschungserfolg ist ein modernes, auf wissenschaftliche Tätigkeit zugeschnittenes Multiprojektmanagement, verstanden als Gesamtheit von Führungsaufgaben, -organisation, -techniken und -mitteln für die Abwicklung von Projekten. Dem Erfordernis, Projekte parallel bereichs- und institutsübergreifend zu managen, wird ein ganzheitliches Projektmanagement gerecht, das sowohl die laufende Projektarbeit mit den inhaltlich-strategischen Zielen der Forschungsplanung des ILS synchronisiert als auch zugleich in betriebswirtschaftlicher Hinsicht die Erreichung der Projektziele durch Einflussnahme auf Planung, Finanzmittelzuweisung und -verwendung garantiert. Um hier eine optimale Gestaltung der Prozesse zu sichern, hat das ILS im Jahr 2010 ein dv-gestütztes Multiprojektmanagementsystem eingeführt. Ein integriertes Projektcontrolling bewirkt ein größtmögliches Maß an interner Transparenz, indem die in Zusammenarbeit mit dem ILS entwickelte Software Elemente klassischer Projektmanagementsoftware mit den Daten der Finanzbuchhaltung verknüpft, so dass die Projektbeteiligten jederzeit den aktuellen Stand über die zur Verfügung stehenden und verbrauchten Ressourcen sowie den Leistungsstand im Projekt haben.

## **Personalmanagement**

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ILS sind dessen Kapital und Potenzial. Nur mit engagierten und hoch qualifizierten Beschäftigten, die sich aktiv für die Weiterentwicklung des Instituts einsetzen, kann das ILS als Organisation seine ambitionierten Ziele erreichen. Bei den personalwirtschaftlichen Maßnahmen wird insofern eine ausgewogene Balance zwischen den Leistungszielen des Instituts und den individuellen Zielen der Beschäftigten zu erreichen versucht. Personalentwicklung bedeutet dabei immer auch die Unterstützung des einzelnen Beschäftigten bei ihrer/seiner individuellen Berufsentwicklungsplanung.

Anhand differenzierter aufgabenbezogener Anforderungsprofile und transparenter fairer Auswahlverfahren, die neben herausragender Fach- und Methodenkompetenz insbesondere auch die Sozialkompetenz der Bewerberinnen und Bewerber berücksichtigen, werden freie Stellen im ILS nach dem Leistungsprinzip besetzt. Die Integration neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgt in einem strukturierten Prozess unter enger Einbindung der Forschungsfeldleitungen sowie geeigneter Mentorinnen und Mentoren.

Während der Aufbau des wissenschaftlichen Personals in den Forschungsfeldern im Jahr 2009 im Wesentlichen abgeschlossen werden konnte, wurde im Jahr 2010 im Rahmen der Internationalisierungsstrategie des ILS mit der Umsetzung des Gastwissenschaftlerprogramms begonnen. Seitdem bereichern internationale Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler in mehrwöchigen oder auch über mehrere Monate dauernden Aufenthalten die fachliche Diskussion und bringen ihre Ideen in das ILS ein.

Zur Verwirklichung der Chancengleichheit von Frauen und Männern verfolgt das ILS den umfassenden Ansatz des Gender Mainstreaming. Dabei wird das Ziel verfolgt, nicht nur bei Maßnahmen der Personalentwicklung, sondern bei allen Entscheidungen zu berücksichtigen, dass Frauen und Männer sich oftmals in unterschiedlichen Lebenssituationen befinden, mit denen häufig unterschiedliche Interessen verbunden sind. Für die Personalentwicklung bedeutet dies insbesondere die Beachtung unterschiedlicher Lebensläufe von Frauen und Männern im Hinblick auf eine Vereinbarkeit individueller Lebensplanung mit der Tätigkeit im ILS. Zudem hat das ILS zwei Gleichstellungsbeauftragte bestellt. Der hohe Anteil von Frauen in Leitungspositionen des ILS soll erhalten bzw. weiter erhöht werden.

Im Bereich des Personals sieht das ILS eine große Herausforderung in der Unterstützung der Beschäftigten bei der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Um die familienbewusste Personalpolitik des Instituts weiter zu optimieren und die Ziele der Gleichstellung zu erreichen und nachhaltig zu sichern, hat das ILS im Jahr 2010 erfolgreich an der Zertifizierungsmaßnahme audit berufundfamilie teilgenommen. Dieses strategische Managementinstrument zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie erfasst den aktuellen Status und entwickelt in Zusammenarbeit mit dem Institut abgestimmte Maßnahmen für eine umfassende und erfolgreiche Gesamtstrategie in wesentlichen Handlungsfeldern. In diesem Zusammenhang werden systematisch und umfassend Maßnahmen erarbeitet, um die Ziele der Gleichstellung nachhaltig umzusetzen.

---

Mit der bereits erfolgten Einführung eines Vertrauensarbeitszeitmodells, bei dem die Beschäftigten ihre vertraglich vereinbarten Arbeitszeiten selbst managen, wurde bereits ein hohes Maß an Flexibilität bei der individuellen Arbeitszeitgestaltung erreicht, was der Vereinbarkeit von Beruf und Familie entgegenkommt. Die Möglichkeit von Teilzeitbeschäftigung sowie alternierender Telearbeit sind weitere familienfördernde Elemente im Arbeitszeitmodell des ILS. An die Stelle von informellen Regelungen sollen im Zuge der Umsetzung der Audit-Zielvereinbarungen fest definierte Standards rücken. Weitere Maßnahmen sind Kontakthalte- und Wiedereingliederungsprogramme für beurlaubte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Ausgestaltung des betrieblichen Gesundheitsmanagements und Betriebsvereinbarungen zur Arbeitszeitgestaltung und alternierender Telearbeit. Dabei gilt es zu beachten, dass Familienpflichten der Beschäftigten sich nicht auf Kinderbetreuung reduzieren lassen, sondern auch die Pflege von Angehörigen ein immer wichtiger werdendes Thema darstellt.

### **Strategie der Nachwuchsförderung/Qualifizierung**

Das ILS sieht in der Förderung junger Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler einen wichtigen Schwerpunkt seiner Arbeit. Im Rahmen der wissenschaftlichen Nachwuchsförderung wurde die Doktorandenförderung der promovierenden Nachwuchswissenschaftlerinnen und -wissenschaftler im ILS neu strukturiert und umfasst verschiedene Bausteine, die sowohl fachliche als auch organisatorische Unterstützungsleistungen bieten. Zentrales Modul für den fachlichen Austausch ist das Doktorandenkolloquium unter der Leitung des wissenschaftlichen Direktors, im Rahmen dessen die Doktorandinnen und Doktoranden ihre Arbeiten präsentieren und gemeinsam diskutieren sowie übergreifende theoretische Konzepte und methodische Vorgehensweisen erörtern. Wichtiger Baustein für die organisatorische Unterstützung der Doktorandinnen und Doktoranden bei dem Fortgang ihrer Qualifikationsarbeiten ist die Betreuung durch eine Mentorin oder einen Mentor im ILS. Diese bzw. dieser ist eine erfahrene Wissenschaftlerin oder ein erfahrener Wissenschaftler und berät die Doktorandin oder den Doktoranden vor allem bei der Arbeitsplanung und bespricht in regelmäßigen Abständen den Fortschritt der Arbeit mit der Doktorandin oder dem Doktoranden. Sowohl fachliche als auch organisatorische Schlüsselkompetenzen können die Nachwuchswissenschaftlerinnen und -wissenschaftler des Instituts durch spezifische Fortbildungen (z.B. Zeitmanagement, Kommunikationstraining, Methodenkompetenz) erwerben. Eine gewählte Doktorandensprecherin oder ein gewählter Doktorandensprecher und deren bzw. dessen Stellvertreterin oder Stellvertreter vertritt die Interessen der Doktorandinnen und Doktoranden im Hause und erleichtern die Kommunikation zwischen der Leitung des ILS und den Doktoranden.

Im ILS ist die Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses auf der Ebene der Doktorandinnen und Doktoranden durch die genannten Fördermaßnahmen gut etabliert. Anregungen aus dem Institut, aber auch aus dem Wissenschaftlichen Beirat aufnehmend, wird sich die wissenschaftliche Leitung verstärkt der Förderung und Beratung der „Post-Doktoranden“ zuwenden. Zielgruppe sind diejenigen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, die bereits promoviert sind und eine weitere wissenschaftliche Qualifikation (in der Regel Habilitation oder ggf. Junior-Professur) anstreben.

Gemeinsam mit diesen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler werden in nächster Zeit Unterstützungsbedarfe ermittelt und gegebenenfalls Instrumente und Maßnahmen zur (individuellen) Förderung entwickelt und implementiert.

Das Institut bemüht sich darüber hinaus intensiv um eine strukturierte institutsübergreifende Nachwuchsförderung. Gemeinsam mit Universitäten und anderen Forschungseinrichtungen will das ILS Graduiertenkollegs (wovon es im Bereich der Raumwissenschaften noch sehr wenige gibt) mit initiieren und sich daran beteiligen. Dort besteht dann die Möglichkeit, Promotionsvorhaben im Rahmen eines fächerübergreifend angelegten und thematisch gebündelten Forschungs- und Studienprogramms durchzuführen. Das Institut strebt an, an mindestens zwei solcher Graduiertenkollegs mitzuwirken.

Auch Diplomandinnen und Diplomanden werden regelmäßig vom ILS betreut. Zu bestimmten Themen werden Diplomarbeitsbörsen eingerichtet, zum Beispiel zuletzt zum Thema „Demografischer Wandel und räumliche Mobilität“. Die Betreuung von Diplomanden soll weiter ausgebaut und systematisiert werden.

Zahlreiche Studierende der einschlägigen Fachrichtungen sind neben ihrem Studium als studentische Hilfskräfte beim ILS beschäftigt und in Forschungsprojekte eingebunden. Auch Schülerinnen und Schüler sollen an Forschung herangeführt werden, indem Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler des ILS als Mentorinnen und Mentoren für „Jugend forscht“ tätig sind.

Durch ziel- und bedarfsgerechte Weiterbildungsangebote wird der hohe Qualifikationsstand aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gesichert und weiter ausgebaut. In einem Weiterbildungskonzept wird der Fortbildungsbedarf in den verschiedenen Aufgabenfeldern anhand von Qualifikationsanalysen geprüft; ferner werden Standards für die Qualifizierung der Beschäftigten in den verschiedenen Aufgabenbereichen des Instituts entwickelt.



## 5 Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner

Kapitel / Thema	Ansprechpartner/-in	Kontakt
Forschungsschwerpunkte	Prof. Dr. Rainer Danielzyk	+ 49 (0) 231 9051-101 ils@ils-forschung.de
Stadtentwicklung und Mobilität	Dr. Herbert Kemming	+ 49 (0) 231 9051-270 herbert.kemming@ils-forschung.de
Standortentscheidungen: Zentralitäten und Verflechtungen	Frank Osterhage	+ 49 (0) 231 9051-216 frank.osterhage@ils-forschung.de
Alltagsmobilität	Dr. Dirk Wittowsky	+ 49 (0) 231 9051-264 dirk.wittowsky@ils-forschung.de
Soziale Inklusion und räumliche Fragmentierung	Ralf Zimmer-Hegmann	+ 49 (0) 231 9051-240 ralf.zimmer-hegmann@ils-forschung.de
Stadtentwicklung und Städtebau	Dr. Frank Roost	+ 49 (0) 231 9051-237 frank.roost@ils-forschung.de
Siedlungsflächenentwicklung und Nutzungskonkurrenzen in der Stadtregion	Andrea Dittrich-Wesbuer	+ 49 (0) 231 9051-272 andrea.dittrich-wesbuer@ils-forschung.de
Bestandsentwicklung und Symbolik der gebauten Umwelt	Runrid Fox-Kämper	+ 49 (0) 241 409 945-11 runrid.fox-kaemper@ils-forschung.de
Forschungskoordination	Dr. Katrin Klein-Hitpaß	+ 49 (0) 231 9051-131 katrin.klein-hitpass@ils-forschung.de



## 6 Literatur

**Aehnel, Reinhard; Winkler-Kühlken, Bärbel; Zander, Christoph (2008):** Einschätzung der Marktchancen von Reihenhäusern, Einfamilienhäusern und kleinen Mehrfamilienhäusern aus den 1950er und 1960er Jahren. Bonn = BBR-Online-Publikation, Nr. 13/2008.

**Ahrens, Gerd-Axel; Aurich, Tanja; Böhmer, Thomas; Klotzsch, Jeannette; Pietrone, Anne (2009):** Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung – Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten. Vorhaben im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans. Endbericht. Dresden.

**Albers, Gerd (1988):** Stadtplanung. Eine praxisorientierte Einführung. Darmstadt.

**Altrock, Uwe (2010):** Nach dem Scheitern des 30-ha-Ziels. Perspektiven für eine nachhaltige Flächenpolitik. In: Klemme, Marion; Selle, Klaus (Hrsg.): Siedlungsflächen entwickeln. Akteure. Interdependenzen. Optionen. Detmold, S. 243-257.

**Altrock, Uwe; Huning, Sandra; Kuder, Thomas; Nuissl, Henning; Peters, Deike (Hrsg.) (2010):** Symbolische Orte: Planerische (De-)Konstruktionen. Berlin = Planungsgrundschau 19.

**Amin, Ash; Thrift, Nigel (2007):** Cultural-economy and cities. In: Progress in Human Geography, Jg. 31, Heft 2, S. 143-161.

**Anselin, Luc; Lozano-Gracia, Nancy (2008):** Errors in variables and spatial effects in hedonic house price models of ambient air quality. In: Empirical Economics, Jg. 34, Heft 1, S. 5-34.

**Arlt, Günter; Richter, Ursula; Weise, Peter (2001):** Flächennutzungskonkurrenzen in Großstadregionen – Ausgangsbedingungen und Grundlagen der Analyse, Bewertung und Instrumentierung. In: Richter, Ursula; Weise, Peter; Biehler, Hermann (Hrsg.): Nachhaltige Siedlungs- und Flächenentwicklung in Großstadregionen. Berlin, S. 17-81.

**Assmann, Aleida (1996):** Erinnerungsorte und Gedächtnislandschaften. In: Loewy, Hanno; Moltmann, Bernhard (Hrsg.): Erlebnis – Gedächtnis – Sinn. Authentische und konstruierte Erinnerung. Frankfurt am Main: Campus = Wissenschaftliche Reihe des Fritz-Bauer-Instituts, Nr. 3, S. 13-29.

**Barras, Richard (2009):** Building Cycles. Growth & Instability. Property Market Analysis. Real Estate Issues. RICS Research. London.

**BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2009):** Kleider machen Leute – Bauten machen Staat. Nationale Selbstdarstellung im öffentlichen Raum. Festschrift für Florian Mausbach. Bonn, Berlin.

**Becker, Carlo; Hübner, Sven (2008):** Gestaltung urbaner Freiräume. Dokumentation der Fallstudien im Forschungsfeld „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“. Ein Projekt des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Bonn = Werkstatt: Praxis, Heft 61.

**Beckman, Jarad D.; Goulias, Konstadinos G. (2008):** Immigration, residential location, car ownership, and commuting behavior: a multivariate latent class analysis from California. In: Transportation 2008, Jg. 35, Heft 5, S. 655-671.

**Beckmann, Klaus J.; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christian; Hunecke, Marcel (2006):** StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden.

**Benz, Arthur (2004):** Governance – Regieren in komplexen Regelsystemen. Wiesbaden.

**Benz, Arthur (2005):** Governance. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung, S. 404-408.

**Bertels, Lothar; Herlyn, Ulfert (Hrsg.) (1992):** Lebenslauf und Raumerfahrung. Opladen = Biographie und Gesellschaft, Bd. 9.

**Bizer, Kilian; Ewen, Christoph; Knieling, Jörg; Stieß, Immanuel (2009):** Zukunftsvorsorge in Stadtquartieren durch Nutzungszyklus-Management. Qualitäten entwickeln und Flächen sparen in Stadt und Region. Detmold.

- Blotevogel, Hans Heinrich; Danielzyk, Rainer (2009):** Leistungen und Funktionen von Metropolregionen. In: Knieling, Jörg (Hrsg.): Metropolregionen: Innovation, Wettbewerb und Handlungsfähigkeit. Metropolregionen und Raumentwicklung Teil 3. Hannover = Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL 231, S. 22-29.
- BMVBW – Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2001):** Statusbericht Baukultur in Deutschland. Ausgangslage und Empfehlungen. Unter Mitarbeit von Gert Kähler. Berlin.
- Bocksteal, Nancy E.; Freeman III., A. Myrick (2005):** Welfare, Theory and Valuation. In: Mäler, Karl-Göran; Vincent, Jeffrey R. (Hrsg.): Handbook of Environmental Economics. Economywide and International Environmental Issues. Amsterdam = Handbooks in economics 20, S. 517-570.
- Bodenschatz, Harald (2010):** Schlüsselräume des Städtebaus. In: Planerin, Heft 6, S. 5-7.
- Bölling, Lars; Christ, Wolfgang (2005):** Bilder einer Zwischenstadt – Ikonografie und Szenografie eines Urbanisierungsprozesses. Wuppertal.
- Bontje, Marco; Burdack, Joachim (2005):** Economic poles in the European metropolitan periphery and sustainable development. Leipzig = Forum IfL, Nr. 1.
- Brake, Klaus (2001):** Neue Akzente der Suburbanisierung. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens S.; Herfert, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen, S. 15-26.
- Brake, Klaus; Herfert, Günter (Hrsg.) (2012):** Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden.
- Burchell, Robert W.; Downs, Anthony; Seskin, Samuel; Moore, Terry; Shad, Naveed; Listokin, David; Davis, Judy S.; Helton, David; Gall, Michelle; Phillips, Hilary (1998):** The Costs of Sprawl Revisited. Washington, DC.
- Burdack, Joachim (2005):** Die metropolitane Peripherie zwischen suburbanen und postsuburbanen Entwicklungen. Diskurse und Methodik der Untersuchung. In: Burdack, Joachim; Herfert, Günter; Rudolph, Robert (Hrsg.): Europäische metropolitane Peripherien. Leipzig = Beiträge zur regionalen Geographie, Nr. 61, S. 8-25.
- Cairns, Sally; Sloman, Lynn; Newson, Carey; Anabel, Jilian; Kirkbride, Alistair; Goodwin, Phil (2004):** Smarter Choices – Changing the way we travel. Department for Transport. London.
- Cao, Xinyu; Handy, Susan; Mokhtarian, Patricia L. (2007):** Residential and travel choices of elderly residents of Northern California. In: Proceedings of the 48th annual transportation research forum. Boston.
- Castells, Manuel (2004):** Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft. Das Informationszeitalter 1. Opladen.
- Champion, Tony (2001):** A Changing Demographic Regime and Evolving Polycentric Urban Regions: Consequences for the Size, Composition and Distribution of City Population. In: Urban Studies, Jg. 38, Heft 4, S. 657-677.
- Cho, Seong-Hoon; Bowker, James Michael; Park, William M. (2006):** Measuring the Contribution of Water and Green Space Amenities to Housing Values: An Application and Comparison of Spatially Weighted Hedonic Models. In: Journal of Agricultural and Resource Economics, Jg. 31, Heft 3, S. 485-507.
- Cho, Seong-Hoon; Poudyal, Neelam C.; Roberts, Roland K. (2008):** Spatial analysis of the amenity value of green open space. In: Ecological Economics, Jg. 66, Heft 2-3, S. 403-416.
- Cohen, Jeffrey P.; Coughlin, Cletus C. (2008):** Spatial Hedonic Models of Airport Noise, Proximity, and Housing Prices. In: Journal of Regional Science, Jg. 48, Heft 5, S. 859-878.
- Cozens, Peter; Love, Terry (2009):** Manipulating Permeability as a Process for Controlling Crime: Balancing Security and Sustainability in Local Contexts. In: Built Environment, Jg. 35, Heft 1, S. 346-365.
- Danielzyk, Rainer; Dittrich-Wesbuer, Andrea; Osterhage, Frank (Hrsg.) (2010):** Die finanzielle Seite der Raumentwicklung. Auf dem Weg zu effizienten Siedlungsstrukturen? Essen.
- Deutscher Bundestag (2006):** Drucksache 16/1945 vom 23.06.2006. Gesetzesentwurf der Bundesregierung. Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung einer „Bundesstiftung Baukultur“. Köln.
- DfT – Department for Transport UK (2010):** National Travel Survey: 2010 – Travel by car availability, income, ethnic group and household type and NS-SEC. <http://assets.dft.gov.uk/statistics/releases/national-travel-survey-2010/nts2010-07.pdf> (Zugriff: 20.11.2011).

- Distelkamp, Martin; Mohr, Katharina; Siedentop, Stefan; Ulrich, Philip (2011):** 30-ha-Ziel realisiert. Konsequenzen des Szenarios Flächenverbrauchsreduktion auf 30 ha im Jahr 2020 für die Siedlungsentwicklung. Bonn = Forschungen Heft 148.
- Dittrich-Wesbuer, Andrea; Krause-Junk, Katharina; Osterhage, Frank; Beilein, Andreas; Frehn, Michael (2008):** Kosten und Nutzen der Siedlungsentwicklung. Ergebnisse einer Fallstudienuntersuchung. Dortmund.
- Dittrich-Wesbuer, Andrea; Osterhage, Frank (2010):** Kostenbewusste Siedlungsentwicklung als Zukunftsaufgabe – Neue Werkzeuge für die Planungspraxis. In: Danielzyk, Rainer; Dittrich-Wesbuer, Andrea; Osterhage, Frank (Hrsg.): Die finanzielle Seite der Raumentwicklung. Auf dem Weg zu effizienten Siedlungsstrukturen? Essen, S. 225-247.
- Dross, Michael; Thierstein, Alain (2010):** Zukunft und Rolle von Flughäfen. In: Umriss. Zeitschrift für Baukultur, Jg. 10, Heft 4/5, S.10-13.
- Droste, Christiane; Knorr-Siedow, Thomas; Meierhofer, Christine (2008):** Umgang mit Bestandsobjekten im europäischen Ausland. Sondergutachten im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens „Kostengünstige und qualitätsbewusste Entwicklung von Wohnungsobjekten im Bestand“. Bonn = BBR-Online-Publikation, Nr. 15/2008.
- Ecoplan (2000):** Siedlungsentwicklung und Infrastrukturkosten. Schlussbericht im Auftrag von: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Staatssekretariat für Wirtschaft (seco), Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR). Bern.
- Empirica AG; Bayern LB:** Deutschland bis 2040. Langfristige Trends und ihre Bedeutung für den Immobilienmarkt. Bayerische Landesbank. München.
- Engeln, Arnd; Schlag, Bernhard (2001):** ANBINDUNG: Abschlussbericht zum Forschungsprojekt: „Anforderungen Älterer an eine benutzergerechte Vernetzung individueller und gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel“. Stuttgart = Schriftenreihe des BFSFJ, Bd. 196.
- Erl, Astrid; Nünning, Ansgar (Hrsg.) (2008):** Cultural Memory Studies. An international and interdisciplinary handbook. Berlin.
- Europäische Kommission (2009):** D2.8.I.2 INSPIRE Specification on Geographical Grid Systems – Guidelines. [http://inspire.jrc.ec.europa.eu/documents/Data\\_Specifications/INSPIRE\\_Specification\\_GGS\\_v3.0.pdf](http://inspire.jrc.ec.europa.eu/documents/Data_Specifications/INSPIRE_Specification_GGS_v3.0.pdf) (Zugriff: 06.02.2012).
- Faist, Thomas (2007):** Transnationale Migration als relative Immobilität in einer globalisierten Welt. In: Berliner Journal für Soziologie, Jg. 17, Heft 3, S. 365-385.
- Farwick, Andreas (2001):** Segregierte Armut in der Stadt. Opladen. Florida, Richard (2002): The Rise of the Creative Class. And how it's transforming Work, Leisure, Community and Everyday's Life. New York.
- Fox-Kämper, Runrid; Meisel, Ulli (2009):** Nachhaltigkeit von Investitionsentscheidungen in der Wohnungswirtschaft Nordrhein-Westfalens. Ergebnisse einer empirischen Untersuchung. Dortmund = ILS-trends 2/09.
- Franz, Peter (1984):** Soziologie der räumlichen Mobilität. Eine Einführung. Frankfurt/Main und New York.
- Frick, Dieter (2008):** Theorie des Städtebaus. Zur baulich-räumlichen Organisation von Stadt. 2. veränd. Aufl. Tübingen, Berlin.
- Fürst, Dietrich (2006):** Regional Governance – ein Überblick. In: Kleinfeld, Ralf; Plamper, Harald; Huber, Andreas (Hrsg.): Regional Governance – Steuerung, Koordination und Kommunikation in regionalen Netzwerken als neue Formen des Regierens. Osnabrück, S. 37-60.
- Galster, George (2010):** The Mechanism(s) of Neighborhood Effects. Theory, Evidence, and Policy Implications. Paper presented at the ESRC Seminar: Neighbourhood Effects: Theory & Evidence. St. Andrews University (UK), 4-5 Februar 2010. [http://www.clas.wayne.edu/multimedia/usercontent/File/Geography%20and%20Urban%20Planning/G.Galster/St\\_AndrewsSeminar-Mechanisms\\_of\\_neigh\\_effects-Galster\\_2-23-10.pdf](http://www.clas.wayne.edu/multimedia/usercontent/File/Geography%20and%20Urban%20Planning/G.Galster/St_AndrewsSeminar-Mechanisms_of_neigh_effects-Galster_2-23-10.pdf) (Zugriff: 25.2.2012).
- Glaeser, Edward L.; Tobio, Kristina (2008):** The Rise of the Sunbelt. In: Southern Economic Journal, Jg. 74, Heft 3, S. 610-643.
- Glick-Schiller, Nina; Basch, Linda; Blanc Szanton, Cristina (1992):** Towards a transnational perspective on migration: race, class, ethnicity and nationalism reconsidered. New York.

- 
- Götz, Konrad (2011):** Nachhaltige Mobilität. In: Groß, Matthias (Hrsg.): Handbuch Umweltsoziologie. Wiesbaden, S. 325-347.
- Götz, Konrad; Jahn, Thomas; Schultz, Irmgard (1997):** Mobilitätsstile: Ein sozial-ökologischer Forschungsansatz. Frankfurt/Main = Forschungsbericht stadtvträgliche Mobilität, Nr. 7.
- Graham, Brian; Howard, Peter (2008):** Heritage and Identity. In: Graham, Brian; Howard, Peter (Hrsg.): The Ashgate Research Companion to Heritage and Identity. Farnham.
- Green, Nick (2007):** Functional polycentricity: a formal definition in terms of social network analysis. In: Urban Studies, Jg. 44, Heft 11, S. 2077-2103.
- Gutsche, Jens-Martin (2006):** Kurz-, mittel- und langfristige Kosten der Baulanderschließung für die öffentliche Hand, die Grundstücksbesitzer und die Allgemeinheit. Unterschiede zwischen Wohnbaulandausweisungen auf Brachen und der „grünen Wiese“ und Einfluss der städtebaulichen Dichte, dargestellt an Beispielstandorten im Stadt-Umland-Bereich Husum. Studie im Auftrag des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein. Abschlussbericht. Hamburg.
- Hammer, Antje; Scheiner, Joachim (2006):** Lebensstile, Wohnumlieus, Raum und Mobilität – der Untersuchungsansatz von StadtLeben. In: Beckmann, Klaus J.; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christian; Hunecke, Marcel (Hrsg.): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden, S. 15-30.
- Hand, Michael S.; Thacher, Jennifer A.; McCollum, Daniel W.; Berrens, Robert P. (2008):** Intra-regional amenities, wages, and home prices. The role of forests in Southwest. In: Land Economics, Jg. 84, Heft 4, S. 635-651.
- Harms, Lucas (2007):** Mobilität ethnischer Minderheiten in den Stadtgebieten der Niederlande. In: DfK – Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften, Jg. 46, Heft 2, S. 78-94.
- Häußermann, Hartmut (2007):** Suburbia im Umbruch. Das Einfamilienhaus im Grünen wird neu bewertet. In: Archithese, Jg. 37, Heft 3, S. 28-31.
- Haustein, Sonja (2011):** Mobility behavior of the elderly: an attitude-based segmentation approach for a heterogeneous target group. In: Transportation, Jg. 38. <http://www.springerlink.com/content/h536405436t6k813/fulltext.pdf> (Zugriff: 18.11.2011).
- Healey, Patsy (2002):** On creating the city as a collective resource. In: Urban Studies, Jg. 39, Heft 10, S. 1777-1792.
- Helbrecht, Ilse (2005):** Geographisches Kapital – Das Fundament der kreativen Metropolis. In: Kujath, Hans Joachim (Hrsg.) (2005): Knoten im Netz. Zur neuen Rolle der Metropolregionen in der Dienstleistungswirtschaft und Wissensökonomie. Münster, S. 121-157.
- Henger, Ralph; Schröter-Schlaack, Christoph; Ulrich, Philip; Distelkamp, Martin (2010):** Flächeninanspruchnahme 2020 und das 30-ha-Ziel: Regionale Verteilungsschlüssel und Anpassungserfordernisse. In: Raumforschung und Raumordnung, Jg. 68, Heft 4, S. 297-309.
- Herfert, Günter; Osterhage, Frank (2012):** Wohnen in der Stadt: Gibt es eine Trendwende zur Reurbanisierung? Ein quantitativ-analytischer Ansatz. In: Brake, Klaus; Herfert, Günter (Hrsg.) (2012): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden.
- Hesse, Markus (2010):** Reurbanisierung oder Metropolisierung? Entwicklungspfade, Kontexte, Interpretationsmuster. In: disP, Jg. 46, Heft 180, S. 36-46.
- Hjorthol, Randi J.; Levin, Lena; Sirén, Anu (2010):** Mobility in different generations of older persons: the development of daily travel in different cohorts in Denmark, Norway and Sweden. In: Journal of Transport Geography, Jg. 18, Heft 5, S. 624–633.
- Hohn, Uta; Löttscher, Lienhard; Wiegandt, Claus-Christian (2006):** Governance – ein Erklärungsansatz für Stadtentwicklungsprozesse. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Jg. 80, Heft 1, S. 5-15.
- Hohn, Uta; Reimer, Mario (2010):** Neue Regionen durch Kooperation in der polyzentrischen „Metropole Ruhr“. In: Mielke, Bernd; Münter, Angelika (Hrsg.): Neue Regionalisierungsansätze in Nordrhein-Westfalen. Hannover = Arbeitsmaterial der ARL 352, S. 60-83.
- Holz-Rau, Christian; Kasper, Birgit; Scheiner, Joachim (2004):** Handlungsempfehlungen und Beispiele für eine nachhaltige Mobilität älterer Menschen. In: Rudinger, Georg; Holz-Rau, Christian; Grotz, Reinhold (Hrsg.): Freizeitmobilität älterer Menschen. Dortmund = Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Verkehr 4, S. 189-216.

**Hunecke, Marcel; Schubert, Steffi; Zinn, Frank (2005):** Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsmittelwahl im Nahverkehr. In: Internationales Verkehrswesen, Jg. 57, Heft 1/2, S. 26-33.

**ifmo – Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.) (2011):** Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher. München.

**ILS NRW; Babbie; Langzaam Verkeer; ETT (2004):** Towards Passenger Intermodality in the EU (EUPI). Report 1 – Analysis of the Key Issues for Passenger Intermodality. Dortmund. [http://ec.europa.eu/transport/intermodality/passenger/doc/report\\_1\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/intermodality/passenger/doc/report_1_en.pdf) (Zugriff: 21.11.2011).

**Jencks, Christopher; Mayer Susan E. (1990):** The social consequences of growing up in a poor neighborhood. In: Lynn, Laurence E.; McGeary, Michael G.H. (Hrsg.): Inner city poverty in the United States. Washington D.C., S. 111-186.

**Jessen, Johann; Siedentop, Stefan; Zakrzewski, Philipp (2011):** Rezentralisierung der Stadtentwicklung? Kleinräumige Analyse des Wanderungsgeschehens in deutschen Großstädten. In: Brake, Klaus; Herfert, Günter (Hrsg.): Reurbanisierung. Zwischen Diskurs und Materialität. Wiesbaden.

**Jörissen, Juliane; Coenen, Reinhard (2007):** Sparsame und schonende Flächennutzung. Entwicklung und Steuerbarkeit des Flächenverbrauchs. Berlin: Ed. Sigma = Studien des Büros für Technikfolgen-Abschätzung beim Deutschen Bundestag, 20.

**Kasper, Birgit; Reutter, Ulrike; Schubert, Steffi (2007):** Verkehrsverhalten von Migrantinnen und Migranten – eine Gleichung mit vielen Unbekannten. In: DfK – Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften, Jg. 46, Heft 2, 62-77.

**Kemming, Herbert; Welsch, Janina (2010):** Mobilitätsmanagement – Aktuelle Ergebnisse europäischer Forschung. In: Mager, Thomas J. (Hrsg.): Mobilitätsmanagement. Beiträge zur Verkehrspraxis. Köln, S. 29-48.

**Klemme, Marion; Selle, Klaus (2010):** Zuspitzungen: Siedlungsflächenentwicklung als Gegenstand der Stadtforschung. In: Klemme, Marion; Selle, Klaus (Hrsg.): Siedlungsflächen entwickeln. Akteure. Interdependenzen. Optionen. Detmold, S. 314-333.

**Koch, Michael; Sieverts, Thomas; Stein, Ursula; Steinbusch, Michael (2005):** Zwischenstadt – Inzwischen Stadt? Entdecken, Begreifen, Verändern. Wuppertal.

**Kramer, Sabine (2001):** Architektur und Demokratie. Eine Analyse am Beispiel des neuen Dortmunder Rathauses. Frankfurt am Main = Europäische Hochschulschriften, Reihe 28, Bd. 373.

**Kreutzer, Florian; Roth, Silke (2009):** Einleitung zu Transnationale Karrieren: Biographien, Lebensführung und Mobilität. In: Kreutzer, Florian; Roth, Silke (Hrsg.): Transnationale Karrieren: Biographien, Lebensführung und Mobilität. Wiesbaden, S. 7-31.

**Kronauer, Martin; Vogel, Berthold (2004):** Erfahrung und Bewältigung von sozialer Ausgrenzung in der Großstadt. Was sind Quartiereffekte, was Lageeffekte? In: Häußermann, Hartmut; Kronauer, Martin; Siebel, Walter (Hrsg.): An den Rändern der Städte. Frankfurt a.M., S. 235-257.

**Krüger, Thomas; Schubert, Dirk; BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2010):** Imagefördernde Stadtteile in Metropolräumen – Ergebnisse des BBSR-Forschungsprojekts, durchgeführt im Auftrag des BBSR, 2010, dokumentiert in [www.bbsr.bund.de/cln\\_016/nn\\_21944/BBSR/DE/FP/ReFo/Staedtebau/Metropol-raeume/03\\_\\_Ergebnisse.html](http://www.bbsr.bund.de/cln_016/nn_21944/BBSR/DE/FP/ReFo/Staedtebau/Metropol-raeume/03__Ergebnisse.html) (Zugriff: 20.06.2011).

**Lamont, Michèle; Molnár, Virág (2002):** The Study of Boundaries across the Social Sciences. In: Annual Review of Sociology, Jg. 28, S. 167-195. LINK – The European Forum on Intermodal Passenger Travel (2010): Recommendations and Strategies for Passenger Intermodality in Europe. [http://www.linkforum.eu/docs/214/LINK\\_recommendations\\_brochure\\_fullversion\\_29032010.pdf](http://www.linkforum.eu/docs/214/LINK_recommendations_brochure_fullversion_29032010.pdf) (Zugriff: 21.11.2011).

**Lucas, Karen (2010):** Transport and Social Exclusion: Where are we now? 12th World Conference of Transport and Research (WCTR), 11.-15. Juli 2010. Lissabon.

**McCann, Eric (2002):** The cultural politics of local economic development: meaning-making, place-making and the urban policy process. In: Geoforum, Jg. 33, S. 385-398. Meijers, Evert J. (2008): Measuring polycentricity and its promises. In: European Planning Studies, Jg. 16, Heft 9, S. 1313-1323.

**Musterd, Sako; Murie, Alan (Hrsg.) (2010):** Making Competitive Cities. Chichester.

**Musterd, Sako; Ostendorf Wim; de Vos, Sjoerd (2003):** Environmental Effects and Social Mobility. In: Housing Studies, Jg. 18, Heft 6, S. 877-892.

---

**Musterd, Sako; van Zelm, Ingrid (2001):** Polycentricity, Households and the Identity of Places. In: *Urban Studies*, Jg. 38, Heft 4, S. 679-696.

**Osterhage, Frank (2010):** Zwischen Suburbanisierung und Reurbanisierung: Trends der Siedlungsentwicklung in Nordrhein-Westfalen. In: Dittrich-Wesbuer, Andrea; Knapp, Wolfgang; Osterhage, Frank (Hrsg.): *Postsuburbanisierung und die „Renaissance der (Innen-)Städte“*. Neue Entwicklungen in der Stadtregion. Detmold, S. 45-62 = *Metropolis und Region*, Nr. 6.

**Páez, Antonio; Scott, Darren; Potoglou, Dimitris; Kanaroglou, Pavlos; Newbold, K. Bruce (2007):** Elderly mobility: demographic and spatial analysis of trip making in the Hamilton CMA, Canada. In: *Urban Studies*, Jg. 44, Heft 1, S. 123–146.

**Phelps, Nicholas A. (2010):** Suburbs for nations? Some interdisciplinary connections on the suburban economy. In: *Cities*, Jg. 27, Heft 2, S. 68-76.

**Pohl, Thomas (2009):** Entgrenzte Stadt. Räumliche Fragmentierung und zeitliche Flexibilisierung in der Spätmoderne. Bielefeld.

**Pohl, Thomas (2010):** Reurbanisierung als Trend? Folgen des Wandels der raum-zeitlichen Alltagsorganisation in Familienhaushalten. In: Läßle, Dieter; Mückenberger, Ulrich; Obenbrügge, Jürgen (Hrsg.): *Zeiten und Räume der Stadt: Theorie und Praxis*. Opladen, S. 45-64.

**Pries, Ludger (1997):** Neue Migration im transnationalen Raum. In: Pries, Ludger (Hrsg.): *Transnationale Migration*. Baden-Baden = *Soziale Welt, Sonderband 12*, S. 15-44.

**RatSWD – Rat für Sozial- und Wirtschaftsdaten (2011):** Endbericht der AG „Georeferenzierung von Daten“ des RatSWD vom 10.11.2011. [http://ratswd.de/Geodaten/downloads/RatSWD\\_Endbericht\\_Geo-AG.pdf](http://ratswd.de/Geodaten/downloads/RatSWD_Endbericht_Geo-AG.pdf) (Zugriff: 06.02.2012).

**Reidenbach, Michael; Henckel, Dietrich; Meyer, Ulrike; Preuß, Thomas; Riedel, Daniela (2007):** Neue Baugebiete: Gewinn oder Verlust für die Gemeindekasse? Fiskalische Wirkungsanalyse von Wohn- und Gewerbegebieten. Berlin = Edition Difu – Stadt Forschung Praxis, Bd. 3.

**Reimer, Mario; Kemming, Herbert (2011):** Planungskulturelle Dynamiken im Kontext temporärer Planungsansätze: Die REGIONALE 2010 zwischen Festival und Alltag. In: Altröck, Uwe; Kunze, Ronald; Schmitt, Gisela; Schubert, Dirk (Hrsg.): *Stadterneuerung und Festivalisierung*. Berlin = *Jahrbuch Stadterneuerung 2011*, S. 25-38.

**Reuter, Klaus; Pippke, Wolfgang; Drenk, Dirk (2009):** Nachhaltiges Flächenmanagement. In: *Verwaltung und Management*, Jg. 15, Heft 1, S. 49-55.

**Reutter, Ulrike; Stiewe, Mechthild (2009):** Integration von Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung. Rechtliche Möglichkeiten und Stand der Praxis. In: BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): *Urbane Mobilität. Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis*. Bremerhaven = direkt, Heft 65, S. 357-373.

**Robertson, Roland (1998):** Glokalisierung: Homogenität und Heterogenität in Raum und Zeit. In: Beck, Ulrich (Hrsg.): *Perspektiven der Weltgesellschaft*. Frankfurt am Main.

**Roost, Frank (2005):** Soziale Adressaten des Zentrumsbaus. In: Bodenschatz, Harald (Hrsg.): *Renaissance der Mitte. Nachmoderner Zentrumsbau in London und Berlin*. Berlin, S. 338-344.

**Rosol, Marit (2006):** Gemeinschaftsgärten in Berlin. Eine qualitative Untersuchung zu Potenzialen und Risiken bürgerschaftlichen Engagements im Grünflächenbereich vor dem Hintergrund des Wandels von Staat und Planung. Dissertation an der Humboldt-Universität zu Berlin 2006.

**Rusche, Karsten (2011):** The Value of Green Infrastructure in Urban Quality of Life. In: *Proceedings REAL CORP 2011*, S. 1029-1037.

**Rye, Tom; Welsch, Janina; Plevnik, Aljaz; De Tommasi, Roberto (2011):** First steps towards cross-national transfer in integrating mobility management and land use planning in the EU and Switzerland. In: *Transport Policy*, Jg. 18, Heft 3, S. 533-543.

**Scheiner, Joachim (2000):** Eine Stadt – Zwei Alltagswelten? Ein Beitrag zur Aktionsraumforschung und Wahrnehmungsgeographie im vereinten Berlin. Berlin.

**Scheiner, Joachim (2009):** Sozialer Wandel, Raum und Mobilität. Empirische Untersuchungen zur Subjektivierung der Verkehrsnachfrage. Wiesbaden.

- Schmid, Christian (2005):** Stadt, Raum, Gesellschaft. Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes. München.
- Schmitt, Gisela; Selle, Klaus (Hrsg.) (2008):** Bestand? Perspektiven für das Wohnen in der Stadt. Dortmund.
- Schnur, Olaf (Hrsg.) (2008):** Quartiersforschung. Zwischen Theorie und Praxis. Wiesbaden.
- Selle, Klaus (2005):** Planen. Steuern. Entwickeln. Über den Beitrag öffentlicher Akteure zur Entwicklung von Stadt und Land. Dortmund.
- Short, John R.; Kim, Yeong-Hyun (1999):** Globalization and the city. New York.
- Siedentop, Stefan (2008):** Die Rückkehr der Städte? Zur Plausibilität der Reurbanisierungshypothese. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3/4, S. 193-210.
- Siedentop, Stefan; Fina, Stefan (2010):** Datengrundlagen zur Siedlungsentwicklung. Abschlussbericht. Stuttgart.
- Sklair, Leslie (2001):** The transnational Capitalist Class. Oxford/Malden. Statistisches Bundesamt (2011): Bevölkerung und Erwerbstätigkeit. Bevölkerung mit Migrationshintergrund. Ergebnisse des Mikrozensus 2010. Fachserie 1. Wiesbaden.
- Terlinden, Ulla (2011):** Planung in transnationalen Räumen. Soziologische Überlegungen zur Stadtplanung in Zuwanderungsquartieren. In: Raumplanung 155, S. 63-67.
- Tully, Claus (2011):** Mobilisierung des Mobilen – Trends in der Jugendmobilität. Anmerkungen zur Veränderung im Mobilitätsverhalten. In: Der Nahverkehr, Jg. 29, Heft 7/8, S. 12-15.
- Tully, Claus; Baier, Dirk (2006):** Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben. Wiesbaden.
- Van Ham, Maarten; Manley, David; Bailey, Nick; Simpson, Ludi; McLennan, Duncan (Hrsg.) (2012):** Neighbourhood Effects Research. New Perspectives. Dordrecht et al. Vertovec, Steven (2004): Cheap calls: the social glue of migrant transnationalism. In: Global Net-works, Jg. 4, Heft 2, S. 219-224.
- Voase, Richard (1997):** The role of flagship cultural projects in urban regeneration: a case study and commentary. In: Managing Leisure, Jg. 2, Heft 4, S. 230-241.
- Weichhart, Peter (2009):** Multilokalität – Konzepte, Theoriebezüge und Forschungsfragen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2, S. 1-14.
- White, Garland (1990):** Neighborhood Permeability and Burglary Rates. In: Justice Quarterly, Jg. 7, Heft 1, S. 57-67.
- Wilby, Robert L.; Perry, George L. W. (2006):** Climate change, biodiversity and the urban environment: a critical review based on London, UK. In: Progress in Physical Geography, Jg. 30, S. 73-98.
- Will, Thomas (2000):** Projekte des Vergessens? Architektur und Erinnerung unter den Bedingungen der Moderne. In: Meier, Hans Rudolf; Wohlleben, Marion (Hrsg.): Bauten und Orte als Träger von Erinnerung. Die Erinnerungsdebatte und die Denkmalpflege. Zürich, S. 113-132.
- Wonka, Erich (2010):** Regionalstatistik in Österreich auf der räumlichen Bezugsbasis von regionalstatistischen Rastereinheiten. Salzburg und Wien. <http://www.oeaw-giscience.org/download/RasterStatistikWonka.pdf> (Zugriff: 06.02.2012).
- Zimmermann, Karsten (2006):** Regional Governance als kollektiver Lernprozess? In: Kleinfeld, Ralf; Plamper, Harald; Huber, Andreas (Hrsg.): Good Regional Governance – Steuerung, Koordination und Kommunikation in regionalen Netzwerken als neue Formen des Regierens. Osnabrück, S. 289-304.
- Zuallert, Jos; Jones, Peter (2002):** Back to the Future: 10 Years of Mobility Management. [http://www.epomm.eu/ecommm2002/presentations/Plenary%20presentations/Jones\\_Zuallaert.pdf](http://www.epomm.eu/ecommm2002/presentations/Plenary%20presentations/Jones_Zuallaert.pdf) (Zugriff: 1.2.2012).
- Zukin, Sharon (2002):** The cultures of cities. Reprinted. Cambridge.



## Anhang

## Wissenschaftliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ILS

Stand: 1.02.2012

Name	Disziplin/Fachgebiet	Aktuelle Forschungs- und Arbeitsschwerpunkte
<b>Bäumer, Doris</b> Dipl.- Ing.	Raumplanung	Mobilität und Wohnen; Mobilität von Kindern und Jugendlichen; Demografischer Wandel und Mobilität
<b>Balke, Jan</b> Dipl.- Geogr.	Geographie	Metropolisierungsforschung; Evaluation informeller Regionalentwicklungsprogramme; Raumbezogene Diskursforschung
<b>Beißwenger, Sabine</b> Dipl.- Geogr.	Geographie	Sozialräumliche Polarisierungsprozesse; Stadtentwicklung in Ostasien
<b>Berndgen-Kaiser, Andrea</b> Dipl.- Ing.	Architektur	Anpassung von Wohnungs- und Siedlungsbeständen an den gesellschaftlichen Wandel; Ökologische Siedlungs- und Stadtentwicklung
<b>Betker, Frank</b> Dr. rer. pol., Dipl.- Ing.	Stadtplanung, Stadtsoziologie	Nachhaltige Stadtentwicklung; Stadtsoziologie; Stadt- und Planungsgeschichte; Stadtökonomie; Nachhaltiges Wirtschaften
<b>Bläser, Kerstin</b> Dipl.- Geogr.	Geographie	Internationalisierung/Kapitalmarktorientierung der Immobilienwirtschaft und Auswirkungen auf die Stadtentwicklung; Kommunale Handlungsstrategien im Umgang mit selbstgenutztem Wohneigentum
<b>Borbach, Christina</b> Ass. jur.	Jura	Forschungskoordination; Verkehrssicherheitsarbeit; Verkehrsrecht und Ordnungspolitik
<b>Brauckmann, Anja</b> Dipl.- Ing.	Raumplanung	Kosten und Nutzen der Siedlungsentwicklung
<b>Danielzyk, Rainer</b> Prof. Dr.	Geographie	Theorie und Empirie der Stadt- und Regionalentwicklung; Raumbezogene Planung und Politik
<b>Dittrich-Wesbuer, Andrea</b> Dipl.- Ing.	Raumplanung	Kosten und Nutzen der Siedlungsentwicklung; Demografischer Wandel und räumliche Mobilität; Siedlungsstruktur und Verkehr

Name	Disziplin/Fachgebiet	Aktuelle Forschungs- und Arbeitsschwerpunkte
<b>Fox-Kämper, Runrid</b> Dipl.- Ing., Bauass.	Architektur	Anpassung von Wohnungs- und Siedlungsbeständen an gesellschaftlichen Wandel; Klimaschutz und Klimawandel in der Stadtentwicklung
<b>Hanhörster, Heike</b> Dipl.- Ing.	Raumplanung	Soziale und räumliche Mobilität; Innerstädtische Segregation und Polarisierung
<b>Hoeningner, Patrick</b> Dipl.- Ing.	Raumplanung	Integrierte Verkehrssystementwicklung; Mobilitätsmanagement im europäischen Kontext; Intermodalität im Personenverkehr
<b>Janssen, Hilke</b> Dipl.- Ing.	Stadt- und Regionalplanung	Forschungskoordination; Wissensmanagement, wissenschaftsbasierte Regionalentwicklung; Regionale Gewerbeflächenpolitik und Flächenmanagement
<b>Kaup, Stefan</b> Dipl.- Geogr.	Geographie	GIS-gestützte Verfahren; Geodatenmanagement; Konzeption, Aufbau und Koordination einer Geodateninfrastruktur; Metadatenmanagement raumbezogener Informationen
<b>Kemming, Herbert</b> Dr. rer. pol.	Volkswirtschaft	Innovative Instrumente der Regionalentwicklung; Wirkungen regionalbedeutsamer Planungen; Siedlungsentwicklung und Verkehr; Metropolenverkehr; Inter- und multimodale Verkehre
<b>Klein-Hitpaß, Katrin</b> Dr. phil.	Geographie	Forschungskoordination; Wissensmanagement, Forschungs- und Wissenschaftspolitik; Wirtschaftsgeographie; Wissen und Netzwerke; Migration und Entwicklung; Institutionen und ihr Wandel
<b>Kubiak, Susanne</b> M.Sc.-Geographin	Geographie	Diskurstheorie und -forschung; Städtische Sicherheitsdiskurse und Stadtimages; Integration und Migration
<b>Kühl, Jana</b> Dipl.-Geogr.	Geographie	Wohnstandortentscheidung und regionalisierte Lebensweisen

Name	Disziplin/Fachgebiet	Aktuelle Forschungs- und Arbeitsschwerpunkte
<b>Lelong, Bettina</b> Dipl.- Ing.	Architektur	Soziale Netzwerkanalyse; Nutzungskonflikte in der Stadtentwicklung; Städtebau
<b>Leyser-Droste, Magdalena</b> Dipl.- Ing., Bauass.	Architektur	Historisch geprägte Städte; Städtebauliche Denkmalpflege; Baukultur
<b>Mayr, Alexander</b> Dipl.- Ing.	Raumplanung	Kosten und Nutzen der Siedlungsentwicklung; Demografischer Wandel und Infrastruktureffizienz
<b>Meisel, Ulli</b> Prof. Dipl.- Ing.	Architektur	Multiperspektivische Quartiersforschung und Grenzen der Bestandserhaltung; Bewertungsverfahren für nachhaltige Entwicklungen: Ressourcen, Qualitäten, Kosten
<b>Münter, Angelika</b> Dr. des., Dipl.- Ing.	Raumplanung	Metropolisierung des Städtesystems; Räumliche Mobilität in Stadtregionen; Demografischer Wandel und Flächeninanspruchnahme
<b>Neugebauer, Anna</b> Dipl.- Geogr.	Geographie	Stadt- und Regionalmanagement; Strukturelle und räumliche Veränderungen im Einzelhandel
<b>Osterhage, Frank</b> Dipl.- Ing.	Raumplanung	Räumliche Lenkung der Einzelhandelsentwicklung; Demografischer Wandel und räumliche Mobilität; Kosten und Nutzen der Siedlungsentwicklung
<b>Paßlick, Sandra</b> Dipl.- Ing.	Raumplanung	Forschungskoordination; Metropolregionen und Regionalentwicklung; Kulturlandschaften
<b>Plöger, Jörg</b> Dr. rer. nat.	Geographie	Sozialräumliche Ungleichheiten; Bildungsgeographie und Schulsegregation; Migrationsprozesse und Metropolentwicklung; städtische Transformation; Stadterneuerung
<b>Ramos Lobato, Isabel</b> Dipl.-Geogr.	Geographie	Stadtgeographie; Stadterneuerung; bauliche und soziale Fragmentierung

Name	Disziplin/Fachgebiet	Aktuelle Forschungs- und Arbeitsschwerpunkte
<b>Rawak, Myriam</b> M.A.	Geographie	Nachhaltige Gewerbeflächenentwicklung; Grenzüberschreitende Regionalentwicklung; Industrielle Folge- und Freiflächenentwicklung; Urbane Grün- und Freiflächenentwicklung
<b>Reimer, Mario</b> Dr. phil.	Geographie	Planungskultur; Innovative Instrumente in der Regionalentwicklung; Metropolitan und Regional Governance
<b>Reutter, Ulrike</b> Dr.- Ing.	Raumplanung	Integrative Ansätze zur Gestaltung nachhaltiger Verkehrssysteme und Siedlungsstrukturen; Wohnen und Mobilität; Mobilitätsmanagement; Demografischer Wandel; Mobilität sozialer Gruppen
<b>Roost, Frank</b> Dr.- Ing.	Stadt- und Regionalplanung	Architektursoziologie; City-Branding und symbolische Aspekte der Metropolisierung; Postsuburbane Zentren in Metropolregionen
<b>Rusche, Karsten</b> Dr. rer. pol.	Regionalökonomik	Ökonomische Wertschöpfungsanalyse urbaner Siedlungs- und Freiraumentwicklungen; Kosten und Nutzen der Siedlungsentwicklung; Demografischer Wandel und Wohnungsmärkte; Räumliche Ökonometrie
<b>Rymsa-Fitschen, Christine</b> Dipl.- Ing.	Raumplanung	Brachflächenrecycling im regionalen und internationalen Kontext; Landschaftsqualität als weicher Standortfaktor; Standortwahlverhalten von Investoren
<b>Stiewe, Mechtild</b> Dipl.- Ing.	Raumplanung	Mobilitätsmanagement; Nachhaltige Verkehrsentwicklung und Verkehrsplanung; Mobilität sozialer Gruppen; Gender Mainstreaming; Möglichkeiten und Grenzen verkehrspolitischer Interventionen
<b>Suhl, Kerstin</b> Dipl.- Geogr.	Geographie	Demografischer Wandel und Mobilität; Mobilitätsverhalten von Menschen mit Migrationshintergrund; Mobilitätsbedingte soziale Benachteiligung

Name	Disziplin/Fachgebiet	Aktuelle Forschungs- und Arbeitsschwerpunkte
<b>Voigt, Michael</b> Dipl.-Geogr.	Geographie	Metropolisierung des Städtesystems; Neue Zentralitäten der metropolitanen Ökonomie
<b>Volgmann, Kati</b> Dipl.- Ing.	Raumplanung	Metropolisierung des Städtesystems; Multi- und Polyzentralität des Städtischen am Beispiel des Metropolraums Rhein-Ruhr; Symbolische Dimension von Metropolen – Systematisierung der Metropolfunktionen; Quantitative Raumstrukturanalysen
<b>Weck, Sabine</b> Dr. rer. pol.	Raumplanung	Städtische Schrumpfungs- und Wachstumsprozesse; Lokalökonomische Entwicklungsstrategien; Migration und Stadt
<b>Welsch, Janina</b> M.A.	Angewandte Kulturwissenschaften	Mobilitätsverhalten von Menschen mit Migrationshintergrund; Mobilitätsmanagement; Nachhaltige Mobilität und Siedlungsentwicklung; Evaluation von Soft-Policy-Maßnahmen
<b>Wesener, Andreas</b> Dipl.- Ing., M.Sc.	Architektur	Regenerationsstrategien für historisch geprägte Stadtquartiere; Baukultur
<b>Wilker, Jost</b> Dipl.- Ing.	Raumplanung	Ökonomische Bewertung grüner Infrastruktur; Freiraum- und Landschaftsplanung
<b>Wittowsky, Dirk</b> Dr.-Ing.	Bauingenieurwesen	Empirische Verhaltensforschung und Evaluierung; Nachhaltige Verkehrsentwicklung und Verkehrsplanung; Mobilität sozialer Gruppen; Erhebung von Mobilitätsverhaltensdaten; Verkehrstelematische Anwendungen; statistische Datenanalyse und -modelle
<b>Wuschansky, Bernd</b> Dr.- Ing., Bauass.	Raumplanung	Raumbeobachtung, raumbezogenes Monitoring; Geodateninfrastruktur; regionale und interkommunale Zusammenarbeit; Regional-, Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplanung
<b>Zimmer-Hegmann, Ralf</b> Dipl.- Soz. Wiss.	Sozialwissenschaften	Stadtsoziologie; Integrierte Konzepte, Evaluation und Monitoring in der Stadtentwicklung