

ILS JOURNAL

03
23

Die Verkehrs- wende auf dem Weg zur Arbeit

Betriebliches Mobilitäts- management

Wie Firmen nachhaltige Mobilität
fördern können

Mobilitätskonzepte in die Unternehmen bringen

Interview mit Sonja Hellali-Milani und
Stefan Peltzer, IHK-Netzwerkbüro
Betriebliche Mobilität NRW

Weitere Themen

ÖPNV-Erreichbarkeitsanalyse für NRW,
Studienergebnisse zu Ungleiches Deutschland,
Wanderungsbewegungen in NRW



ils

Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung

Die Verkehrswende auf dem Weg zur Arbeit

Kooperatives Mobilitätsmanagement und innovative ÖPNV-Angebote



Für das Gelingen der Verkehrswende kommt der nachhaltigen Gestaltung des Berufsverkehrs eine Schlüsselrolle zu. Die Herausforderungen sind hier im Vergleich zu anderen Verkehrsarten besonders groß: Der Anteil des Autos ist überdurchschnittlich hoch, die Distanzen für den Weg zur Arbeit sind kontinuierlich gestiegen und die Verkehrsinfrastruktur ist aufgrund der räumlichen und zeitlichen Konzentration des Pendelverkehrs überlastet. Staus und überfüllte Züge sind die Folge. Home-Office – zwischenzeitlich als Hoffnungsträger der Verkehrswende auf dem Weg zur Arbeit avanciert – hat bislang allenfalls punktuell zu einer Reduktion und Entzerrung beigetragen.

Die Gründe sind vielfältig. Lebens- und Arbeitswelten haben sich regional ausgeweitet, wobei deren Erschließung vorrangig auf das Auto ausgerichtet ist, während öffentliche Verkehrssysteme nicht in gleichem Maße mitgewachsen sind. Hinzu kommt, dass steuer- und finanzpolitische Anreizsysteme und Instrumente wie Entfernungspauschale und Dienstwagenprivileg das Pendeln über lange Distanzen nach wie vor unterstützen und fördern.

Weiterhin gab es bei relevanten Akteuren wie Unternehmen und Kommunen vielfach kein entsprechendes Problembewusstsein. Während etwa Arbeitgeber in Frankreich oder Österreich Verantwortung übernehmen und sich an der Finanzierung der ÖPNV-Anbindung ihrer Unternehmensstandorte beteiligen, gab es in Deutschland lange Zeit keinen entsprechenden Handlungsdruck.

Neue Gewerbegebiete sollten vor allem mit dem Auto erreichbar sein und das kostenfreie Parken auf dem Betriebsgelände gilt bis heute zumeist als Selbstverständlichkeit.

Um eine Verkehrswende auf dem Weg zur Arbeit einzuleiten, braucht es sowohl den Ausbau umweltfreundlicher Mobilitätsangebote als auch einen Bewusstseinswandel bei allen beteiligten Akteuren, also bei Unternehmensführungen, den Beschäftigten sowie in Politik und Planung. Im Hinblick auf die Erschließung bestehender und neuer Gewerbegebiete ist deren Einbindung in eine regional ausgerichtete und integrierte Raum- und Verkehrsentwicklung entlang von leistungsstarken ÖPNV-Achsen genauso wichtig wie die Feinerschließung mit hochwertigen Fuß- und Radwegeverbindungen sowie Sharing- und On-Demand-Angeboten. Gleichzeitig ist im Sinne eines ganzheitlichen und systematischen Mobilitätsmanagements die Erfassung der Mobilitätsbedürfnisse von Beschäftigten sowie – darauf aufbauend – die Entwicklung von bedarfsgerechten betrieblichen Angeboten unerlässlich. Mögliche Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements reichen dabei von der Bereitstellung von hochwertigen Abstellanlagen für Mitarbeitende, die mit dem Fahrrad zur Arbeit pendeln, bis zu Bonussystemen bzw. finanziellen Zuschüssen für die Nutzung von Alternativen zum privaten Auto oder der Bereitstellung von umweltverträglichen Dienstfahrzeugen.

In Nordrhein-Westfalen ist Mobilitätsmanagement mittlerweile ein bedeutsames landespolitisches Handlungsfeld und aktuell in der Koalitionsvereinbarung verankert. Über das Zukunftsnetz Mobilität und ihre Koordinierungsstellen werden Kommunen gezielt unterstützt, Mobilitätsmanagement einzuführen und zu etablieren. Für die Förderung von Ansätzen in Unternehmen wurde kürzlich das Netzwerkbüro Betriebliche Mobilität (IHK BEMO) als Zusammenschluss der nordrhein-westfälischen Industrie- und Handelskammern neu gegründet (siehe hierzu das Interview mit Sonja Hellalimilani und Stefan Peltzer, IHK BEMO auf Seite 3).

Mit dem Landeswettbewerb „ways2work“ wurde vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr ein zusätzlicher Förderansatz geschaffen, mit dem das Mobilitätsangebot in Gewerbegebieten und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr gefördert werden sollen. Als wesentliche Prämisse wurde hierbei die Zusammenarbeit von öffentlichen und wirtschaftlichen Akteuren im Rahmen eines „kooperativen Mobilitätsmanagements“ formuliert. Die Forschungsgruppe Mobilität und Raum des ILS wird die Erarbeitung und Umsetzung der Wettbewerbsbeiträge in den nächsten Jahren wissenschaftlich begleiten (siehe dazu die Vorstellung des Forschungsprojekts auf Seite 4).

Dr. Thomas Klinger
thomas.klinger@ils-forschung.de

„ Wer, wenn nicht die Wirtschaft, sollte die nachhaltige betriebliche Mobilität gestalten? “

Interview mit Sonja Hellali-Milani und Stefan Peltzer

IHK-Netzwerkbüro Betriebliche Mobilität NRW (IHK BEMO)



Wie kann die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen zu einer nachhaltigen Gestaltung betrieblicher Mobilität beitragen und warum sollte sie das tun?

Stefan Peltzer: Arbeitgeber fühlen sich seit jeher in der Fürsorgepflicht für ihre Belegschaften und haben sich auch in der Vergangenheit für die Mobilitätsinteressen der Mitarbeitenden engagiert. Das waren allerdings vor allem kostenlose Parkplätze und Dienstfahrzeuge. Mit steigendem Bewusstsein für ein nachhaltiges Wirtschaften geht es nun um neue Angebote. Der Erfolg des E-Bike-Leasings zeigt, dass die Bereitschaft in vielen Betrieben grundsätzlich vorhanden ist, neue Instrumente für eine nachhaltige Mobilität der Mitarbeitenden anzubieten.

Mit dem sich verschärfenden Fachkräftemangel steigt die Bedeutung solcher Angebote. Insgesamt steckt in der betrieblichen Mobilität der größte Hebel für die sogenannte Verkehrswende. Deshalb möchte ich Ihre Frage umdrehen: Wer, wenn nicht die Wirtschaft sollte die nachhaltige betriebliche Mobilität gestalten?

Die E-Mobilität zeigt, wie auch die Kommunen davon profitieren. E-Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz steigern die Arbeitgeberattraktivität, vor allem wenn am Wohnort keine Möglichkeiten bestehen. Das nimmt gleichzeitig in den stark verdichteten Wohnquartieren etwas Druck von den Kommunen, die

öffentliche Ladeinfrastruktur schnell und umfassend auszubauen.

Das Netzwerkbüro Betriebliche Mobilität berät Unternehmen in NRW bei der Umsetzung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Wie läuft dieser Beratungsprozess üblicherweise ab?

Sonja Hellali-Milani: Im IHK-BEMO-Netzwerkbüro werden Kompetenzen gebündelt und Angebote sowie Formate entwickelt. Eine Hauptaufgabe besteht darin, diese nicht nur zentral anzubieten, sondern auch in die verschiedenen Regionen zu tragen. Lokale IHKs fungieren dabei als direkte Ansprechpartner für ihre Mitgliedsunternehmen.

Die Rolle der IHK-BEMO in diesem Prozess ist facettenreich. Wir verstehen uns als Multiplikator, der die BMM-Botschaft in die Wirtschaft trägt. Gleichzeitig agieren wir als Informationsvermittler und unterstützen dabei, betriebliche Mobilitätsmanager auszubilden. Als Vernetzer bringen wir die verschiedenen Akteure zusammen und fördern den Austausch von Erfahrungen und Best Practices.

Die Vernetzung und der Austausch, wenn gleich simpel klingend, gestalten sich für den Prozess als essenziell. Die Akteurs-Landschaft ist breit gefächert, von Kommunen über Fachplaner bis hin zu Unternehmen und deren Belegschaft. Daher ist es von höchster Be-

deutung, gut koordinierte und regelmäßige Austauschformate zu etablieren. Nur so können wir eine effektive Moderation sicherstellen und die vielseitigen Interessen und Realisierbarkeiten in Einklang bringen.

Welche Zukunft betrieblicher Mobilität in Nordrhein-Westfalen wünschen Sie sich - etwa für das Jahr 2050?

Stefan Peltzer: Sowohl Infrastrukturmaßnahmen als auch grundlegende Verhaltensänderungen werden dann ausreichend Fuß gefasst haben. Die Digitalisierung verschafft uns einen einfachen Zugang zu allen Angeboten, die wir auch bedarfsweise nutzen. Der Pkw spielt dabei übrigens auch im Jahr 2050 weiterhin eine wichtige Rolle. Allerdings fühlt sich eine Mehrheit der Beschäftigten vom Pkw nicht mehr abhängig, weil neue Angebote auf dem Weg zur Arbeit ebenso flexibel zur Verfügung stehen.

Vor allem in der Mikromobilität, für die vorher oft unbequemen letzten Meter zur Haltestelle, stehen uns neue Mobilitätsformen zur Verfügung. Besonders freue ich mich, dass NRW in 2050 zu einer Vorzeigeregion für die Integration urbaner Seilbahnen in den ÖPNV geworden ist.

Das Interview führte:
Ann-Christin Kleinmanns
ann-christin.kleinmanns@ils-forschung.de



Wettbewerb für
Unternehmen und
Kommunen

Ways2work - Kooperatives Mobilitätsmanagement in Gewerbegebieten

Mobilitätsmanagement etabliert sich zunehmend in der Praxis in NRW. Unterstützt durch Angebote wie das vom Land NRW initiierte „Zukunftsnetz Mobilität“ lässt sich eine zunehmende Institutionalisierung vor allem des kommunalen Mobilitätsmanagements in öffentlichen Verwaltungen beobachten.

Auch im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements wächst die Zahl der Praxisbeispiele und immer mehr Unternehmen setzen sich für die nachhaltige Mobilität ihrer Beschäftigten aktiv ein. Allerdings sind viele Gewerbegebiete schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden und nicht immer gut mit dem Rad erreichbar. Mobilitätsmanagement in den Unternehmen stößt so schnell an seine Grenzen.

Mit dem laufenden Wettbewerb „ways2work“ wurde vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) nun ein zusätzlicher Förderansatz geschaffen, mit dem die Anbindung von Gewerbegebieten gezielt verbessert und umfassende Mobilitätsmanagementkonzepte entwickelt werden sollen. Besonderer Wert wird dabei auf die Zusammenarbeit von öffentlichen und wirt-

schaftlichen Akteuren im Rahmen eines „kooperativen Mobilitätsmanagement“ gelegt.

Die Forschungsgruppe Mobilität und Raum des ILS führt von 2023 bis 2026 die Begleitforschung und Gesamtevaluation des Projektes durch. In diesem Rahmen wurden im Sommer 2023 erste Befragungen in über 60 Betrieben aus den Projekten des Landeswettbewerbs gestartet. In diesen Erhebungen geht es u. a. um die Mobilitätseinstellungen der Beschäftigten, die zusammen mit den lokalen Bedingungen das Verhalten (mit-)prägen. Die Zwischenergebnisse hierzu sind fallbezogen unterschiedlich; übereinstimmend sind in allen Befragungen aber eine positive Einstellung zum Fahrrad und skeptische Grundhaltungen zum ÖPNV erkennbar. Die mit den Befragungen gewonnenen Ergebnisse zur derzeitigen Mobilität der Arbeitnehmenden fließen unmittelbar in die Projekte ein und liefern gleichzeitig wertvolle Erkenntnisse für die wissenschaftliche Arbeit des ILS im Bereich berufsbezogener Mobilität.

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

ÖPNV-Erreichbarkeitsanalyse für Nordrhein-Westfalen

Für die nachhaltige Transformation urbaner und regionaler Mobilitätssysteme ist die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs als Rückgrat der Verkehrswende elementar.

Im europäischen Raum finden sich einige Beispiele, die die Bedeutung einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erkannt und in der Planungspraxis umgesetzt haben: Städte wie Wien, Freiburg oder Kopenhagen zeigen, dass durch das Zusammendenken von ÖPNV und Stadtentwicklung im Sinne eines ‚Transit Oriented Development‘ wichtige nachhaltige Strukturen geschaffen werden können. Ziel des Projekts „ÖPNV-Erreichbarkeitsanalyse“, welches im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) durchgeführt wird, ist die Weiterentwicklung von ÖPNV-Erreichbarkeitsanalysen zur Identifizierung von Potenzialen und Defiziten in NRW. Hierzu nutzt das Projektteam frei verfügbare Fahrplandaten der Verkehrsverbände,

um die Qualität von Haltestellen und deren Erreichbarkeit zu analysieren. Neben der Ermittlung von Reisezeiten werden hier auch weitere Kriterien wie die Taktfrequenz und die Verkehrsmittelauswahl berücksichtigt. Weitere GIS-gestützte Szenarien zum Ausbau oder zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots helfen, Handlungsoptionen und -empfehlungen für die Stadt- und Verkehrsplanung in NRW abzuleiten.

Das Projekt läuft seit September 2023 unter der Leitung von Dr. Christian Gerten (Geoinformation und Monitoring) und Dr. Thomas Klinger (Forschungsgruppe Mobilität und Raum) und dauert 12 Monate.

Dr. Christian Gerten
christian.gerten@ils-forschung.de



Neue methodische Ansätze zum Monitoring urbaner Nachhaltigkeit



Die Dissertation betont die Herausforderungen, die durch die globale Migration und das urbane Wachstum im 21. Jahrhundert entstehen, und hebt ihre Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung von Städten hervor.

Sie erkennt an, dass Städte sowohl bei der Manifestation von Problemen als auch bei der Entwicklung von Lösungen im Mittelpunkt stehen. Diese Arbeit erforscht das Potenzial neuer technischer Ansätze, insbesondere daten-

getriebener Methoden und räumlicher Analyseverfahren, zur Verbesserung des Monitorings urbaner Nachhaltigkeit.

Drei Forschungsschwerpunkte wurden im Rahmen dieser Arbeit ausgewählt und in Teilstudien untersucht, die das Potenzial zur Transformation im Bereich der nachhaltigen Stadtentwicklung aufzeigen: die Dynamik des urbanen Wachstums, die bestehenden Mobilitätsstrukturen und die urbanen Ankunftsräume.

Die Erkenntnisse aus dieser Forschung unterstreichen die Bedeutung neuer Technologien für die Analyse und das Verständnis lokaler städtischer Phänomene sowie die entscheidende Rolle der gewählten räumlichen Analyseebene. Zudem wird gezeigt, dass die zunehmende Verfügbarkeit von *Open Data* und *Open-Source-Komponenten* die Entwicklung von neuen Instrumenten und deren grenzüberschreitende Anwendung ermöglicht.

Dr. Christian Gerten
christian.gerten@ils-forschung.de

Das ILS auf dem DKG '23

Beim 62. Deutschen Kongress für Geographie (DKG) in Frankfurt unter dem Motto „Planetary Futures“ waren zahlreiche ILS-Wissenschaftler*innen mit insgesamt 30 Beiträgen im Programm vertreten.

Dort wurde zu Themen wie Flächensparen, Wohnungsnot, Transformation städtischer Ernährungssysteme und autoreduzierte Quartiere referiert und diskutiert.



Wohnstandortentscheidungen im wohnbiografischen Ansatz

Welche Bedeutung hat der Ort der Kindheit und Jugend für die Wohnstandortentscheidung im späteren Lebensverlauf? Wovon hängt es ab, ob man dorthin zurückkehrt? Und welche Rolle spielt dabei die Nähe zu Familienangehörigen? Solchen und ähnlichen Fragestellungen geht die Dissertation von Dr. Janna Albrecht nach.

Dafür werden Befragungsdaten genutzt, die Wohnbiografien von Familienangehörigen dreier Generationen beinhalten. Die statistischen Analysen verdeutlichen vor allem die Komplexität und Wechselwirkungen zwischen der Wohn-, Partnerschafts- und Familienbiografie. Es zeigt sich eine enorme Stabilität der Wohnstandorte über den individuellen Lebensverlauf und sogar Generationen hinweg. Einige deskriptive Ergebnisse deuten darauf hin, dass die Befragten sich bei der Wohnstandortentscheidung ähnlich verhalten wie ihre Eltern.

Zudem wird festgestellt, dass für die Wohnstandortentscheidung eines Paars bzw. Familienhaushaltes die familiären Netzwerke des Haushaltes wichtig sind, es dabei aber einen Unterschied macht, ob es die Familie der Frau oder des Mannes ist. Wohnen die Eltern des Mannes am Ort der Kindheit und Jugend, wird dort eher geblieben. Die Eltern der Frau sind jedoch relevanter für die Rückwanderung an diesen Ort. Die weiteren Ergebnisse zeigen, dass räumlich betrachtet auch der Bildungsinfrastruktur und dem spezialisierten Arbeitsmarkt eine große Bedeutung zukommt.

Dr.-Ing. Janna Albrecht
janna.albrecht@ils-forschung.de



Alle ILS-Dissertationen 2023 im Überblick auf:
<https://t1p.de/Nachwuchsforderung>

Alltagsmobilität älterer Menschen im Kontext räumlicher und klimatischer Umwelt

Die Alterung der Bevölkerung und eine Veränderung der klimatischen Bedingungen werden das Leben in den Städten weiterhin bedeutungsvoll prägen.

Die Alltagsmobilität und Lebensqualität einer alternierenden Gesellschaft zu erhalten und zu fördern gilt dabei als große Herausforderung. Im Kontext theoretischer Überlegungen der Öko-Gerontologie ging Kerstin Conrad in ihrer Dissertation der Frage nach, welche personen- und umweltbezogenen Aspekte für die Förderung und Sicherung der Alltagsmobilität im höheren Lebensalter von Bedeutung sind.

Kurz zusammengefasst lässt sich aus den Ergebnissen schließen, dass viele vorliegende Befunde bestehende Erkenntnisse zur Alltagsmobilität älterer Menschen bekräftigen: Das Zufußgehen ist von enormer Relevanz für eine selbstbestimmte Mobilität im Alter. Fußläufige Erreichbarkeiten sowie eine individuelle Präferenz für

das Zufußgehen stehen mit der Alltagsmobilität im engen Zusammenhang. Darüber hinaus wird auch klimatischen Aspekten wie Hitze und Kälte eine bedeutsame Rolle zugeschrieben.

Die Arbeit schließt mit zukunftsweisenden Anregungen für Forschung und planungsrelevantes Handeln. Insbesondere der stark interdisziplinäre Forschungszugang zum Themengebiet der Mobilität im Alter zeichnet die Dissertation aus.

Dr. Kerstin Conrad
kerstin.conrad@ils-forschung.de



Neue Vorsitzende des Wissenschaftlichen Beirats



v.l.n.r.: Dr. Sören Groth, apl. Prof. Dr. Thomas Weith, Prof. Dr. Johanna Schoppengerd, Jun.-Prof. Dr. René Westerholt, Prof. Dr. Heike Köckler, Prof. Dr. Martin Lanzendorf, Prof. Dr. Sabine Meier, Ralf Zimmer-Hegmann, Christina Borbach, Dr. Thomas Klinger, Prof. Dr. Cordula Neiberger, Frank Osterhage, Dr. Tessio Novack, Dr. Sabine Weck

Prof. Dr. phil. Cordula Neiberger (RWTH Aachen) wurde zur Vorsitzenden des Wissenschaftlichen Beirats gewählt, Prof. Dr. Angela Million (TU Berlin) zur stellvertretenden Vorsitzenden.

Wir bedanken uns bei beiden für die Bereitschaft, sich als Vorsitzende zu engagieren und freuen uns auf die Zusammenarbeit. Bei der Sitzung im November waren die Mitglieder des Wissenschaftlichen Beirats vollständig vertreten, die meisten in Präsenz, wenige digital zugeschaltet.

ILS-Wissenschaftler Dr. Sören Groth, Dr. Thomas Klinger und Frank Osterhage stellten zwei aktuelle Projekte der Forschungsgruppe „Mobilität und Raum“ vor. Die anschließende lebhafteste Diskussion hat Martin Lanzendorf aus dem Wissenschaftlichen Beirat als Mobilitätsexperte mit einigen Thesen anmoderiert.

Eine Liste aller Mitglieder des Wissenschaftlichen Beirats gibt es auf: <https://t1p.de/WBeirat>

ILS bei der 9. Nachhaltigkeitstagung im Landtag

„Gemeinsam. Nachhaltig. Handeln.“ – unter diesem Motto haben am 11. September rund 400 Akteur*innen aus Zivilgesellschaft, Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft bei der 9. NRW-Nachhaltigkeitstagung im Landtag in Düsseldorf diskutiert.

Das ILS war mit einem Stand beim „Markt der Möglichkeiten“ dabei. Dort standen die Themen regionale Ernährung und urbane Landwirtschaft und speziell unsere beiden Projekte SUSKULT – Entwicklung eines nachhaltigen Kultivierungssystems für Nahrungsmittel resilienter Metropolregionen“ und das EU-Projekt „FoodE – Food Systems in European Cities“ im Fokus.

Als besonderes Highlight konnten sich die Besucher*innen an einem interaktiven Multitouch-Tisch über die Arbeit unseres Projekts SUSKULT und der anderen Konsortien von „Agrarsysteme der Zukunft“ informieren. Neben vielen Teilnehmenden besuchten uns NRW-Umweltminister Oliver Krischer und Arzt und Wissenschaftsjournalist Eckart von Hirschhausen



v.l.n.r. Christina Borbach (ILS), NRW-Umweltminister Oliver Krischer, Ann-Kristin Steines (ILS)

am Stand. Neben dem ILS präsentierte sich auch die Geschäftsstelle der Johannes-Rau-Forschungsgemeinschaft sowie vier weitere JRF-Mitglieder.

„JRF vor Ort“ – Ideen und Impulse für lebendige Zentren



v.l.n.r.: Frank Osterhage (ILS), Tilmann Insinger (Stadt Dortmund), Prof. Dr. Dieter Bathen (JRF), Dr. Andrea Dittrich-Wesbuer (ILS), Uta Winterhager, Dr. Kati Volgmann (ILS), Nina Hangebruch (ILS), Jan Casper-Damberg (Projektbüro Innenstadt Bremen), Stefan Postert (Stadt + Handel)

„Schließen Sie bitte kurz die Augen und denken Sie darüber nach, wie Ihre Innenstadt der Zukunft aussieht“ – mit diesem Gedankenexperiment ist im September die Veranstaltung „Neue Bilder für die Innenstädte“ im Dortmunder Fußballmuseum gestartet. Angesichts sinkender Umsätze durch den zunehmenden Onlinehandel und vermehrter Leerstände diskutierten Akteure aus Wissenschaft, Politik und Zivilgesellschaft Ideen und Impulse für lebendige Zentren. Zur Veranstaltung innerhalb der Reihe „JRF vor Ort“ hatte die Johannes-Rau-Forschungsgemeinschaft

gemeinsam mit dem ILS als Mitgliedsinstitut eingeladen. Bei einer Online-Abstimmung konnten die Teilnehmenden selbst ihre Bilder für die Innenstadt der Zukunft einbringen. Schnell wurde deutlich, dass das Thema „Einkaufen“ nach wie vor eine große Rolle für die Teilnehmenden spielt. Daneben wurden aber auch Nutzungen wie Wohnen, Bildung und Dienstleistungen genannt oder der Wunsch nach einer besseren Aufenthaltsqualität etwa durch mehr Grünflächen. Die Pressemitteilung zur Veranstaltung finden Sie auf: <https://t1p.de/JRFvorOrt>

Ungleiches Deutschland

WIE KRISENFEST UND ZUKUNFTSFÄHIG SIND DEUTSCHLANDS KREISE?

Mehr als 80 % der Bürger*innen in Deutschland leben in Regionen mit soliden bis sehr guten Lebensbedingungen.

Unter den verbleibenden strukturschwachen Räumen konnten insbesondere die ländlichen Regionen im Osten Deutschlands in einigen Feldern wie den Mediangehältern und dem Breitbandausbau während der zweiten Hälfte der 2010er Jahre deutlich aufholen. So lautet ein durchaus positives Fazit des Disparitätenberichts Ungleiches Deutschland 2023, den ein Team des ILS unter Leitung von Prof. Dr. Stefan Siedentop und Dr. Bastian Heider zwischen Januar und September 2023 im Auftrag der Friedrich-Ebert-Stiftung erstellt hat. Doch dieses positive Resümee repräsentiert nur die halbe Wahrheit räumlicher Ungleichheit in Deutschland. Denn der diesjährige Disparitätenbericht stellt nicht bloß eine Fortschreibung der Vorgängerstudie von 2019 dar, sondern hat es sich zum Ziel gesetzt, neben dem Ist-Zustand ungleicher Lebensverhältnisse auch die Krisenfestigkeit und Zukunftsfähigkeit der 400 Landkreise und kreisfreien Städte in Deutschland abzubilden. Vor dem Hintergrund der Krisen der jüngeren Vergangenheit (Corona-Krise, Energiekrise) und unsicherer Zukunftsperspektiven durch immer dringlicher werdende Transformationsherausforderungen (Klimawandel, Dekarbonisierung) ist ein räumliches Monitoring von Resilienzindikatoren besonders wichtig für eine proaktive Regional- und Strukturpolitik.

Das Ergebnis ist die Deutschlandkarte „Resilienz und Zukunftsfähigkeit“, auf der die einzelnen Kreise mit Hilfe einer Clusteranalyse zu vier unterschiedlichen Raumtypen mit unterschiedlichen Zukunftsperspektiven zusammengeführt wurden. Dabei zeigt sich, dass insbesondere der ländliche Raum Ostdeutschlands, der in der Vergangenheit einige Aufholerfolge verzeichnen konnte, in Zukunft besonders



große Herausforderungen zu bewältigen haben wird. Neben der schwachen Wirtschaftsstruktur stellt die demographische Überalterung in Kombination mit der geringen Attraktivität für Zuwanderung das wohl größte Problem für die zukünftige Entwicklung dieser Räume dar. Ohne effektive strukturpolitische Unterstützung wird es diesen Räumen kaum möglich sein, den Anschluss an den Rest Deutschlands zu halten.

Anders sehen die Zukunftsperspektiven in einigen altindustriellen Großstädten aus, die zwar aktuell mit einer großen Anzahl sozio-ökonomischer Problemlagen wie hoher kommunaler Verschuldung und einer Konzentration von Armut zu kämpfen haben, aber allgemein über eine vergleichsweise gute Ausstattung mit Zukunftsressourcen wie guter Infrastruktur und Erreichbarkeit und hohen Anteilen an Wissensarbeiter*innen und jungen Beschäftigten verfügen. So wurden im Rahmen der Clusteranalyse nicht nur Metropolen wie München und Hamburg, sondern auch altindustriell geprägte Städte wie Dortmund oder Bremen den „räumlichen Innovationspolen“ zugeordnet. Ebenfalls zu den Innovationspolen zählen einige ländliche Regionen, die

sich durch ihre Vorreiterstellung bei der Erzeugung erneuerbarer Energien auszeichnen. Hier zeigt sich, dass die Energiewende ein wichtiger Faktor für die zukünftige räumliche Entwicklung und eine Chance insbesondere für ländlich geprägte Räume sein kann.

Hier liegt es an der Politik, die Weichen zu stellen, dass strukturschwache Räume von der Transformation des Energiesektors profitieren können. Auf der anderen Seite gibt es in Deutschland eine größere Anzahl an Regionen, die durch eine hohe Abhängigkeit von transformationsbetroffenen Branchen gekennzeichnet sind.

Dazu zählen energieintensive Sektoren wie z. B. die Stahl- und Chemieindustrie, aber auch der Automobilsektor. Die betroffenen Regionen haben dabei sehr unterschiedliche Voraussetzungen um die zu erwartenden Transformationsherausforderungen zu bewältigen. Während es einige Regionen aufgrund ihrer Wirtschafts- und Innovationskraft wohl gelingen wird, die Aufgaben aus eigener Kraft zu bewältigen, sind andernorts umfangreiche strukturpolitische Unterstützung und individuelle Transformationskonzepte notwendig.

Der Disparitätenbericht ist auf:

www.fes.de/ungleiches-deutschland

abrufbar. Die unterschiedlichen Disparitätenkarten und die zugrundeliegenden Indikatoren können dabei in Form eines interaktiven WebGIS erkundet werden.

Dr. Bastian Heider
bastian.heider@ils-forschung.de

Comeback ländlicher Räume?

WANDERUNGSBEWEGUNGEN IN NORDRHEIN-WESTFALEN

Angeregt durch die Debatte um eine neue Landlust und die Diskussionen um die Auswirkungen der Coronapandemie hat das ILS das aktuelle Wanderungsgeschehen in NRW untersucht.

Es wurden Wanderungsdaten für mehr als vier Jahrzehnte analysiert, Akteur*innen wurden in zwei Fallstudienkreisen interviewt und Expert*innen in einer Online-Umfrage befragt. Gefördert wurde das Forschungsprojekt durch die Bertelsmann Stiftung.

Für die Analyse von Wanderungsdaten wurde eine vom Thünen-Institut für Ländliche Räume entwickelte Typisierung genutzt, um die Kreise und kreisfreien Städte als sehr ländlich, eher ländlich und nicht ländlich einzuordnen. Als zentraler Indikator für die Anziehungskraft als Wohnort wurden die mit der Einwohnerzahl normierten Wanderungsbilanzen betrachtet. Die Ergebnisse der Datenanalyse machen deutlich, dass sich bereits in den Jahren vor der Coronapandemie ein Trend zur räumlichen Dezentralisierung abzeichnete. In den Jahren 2020 und 2021 hat sich diese Entwicklung erkennbar verstärkt. Die eher ländlichen Gebietseinheiten haben sich mit einem deutlichen Plus im Vergleich der Raumtypen an die Spitzenposition geschoben. Zudem fielen die Wan-

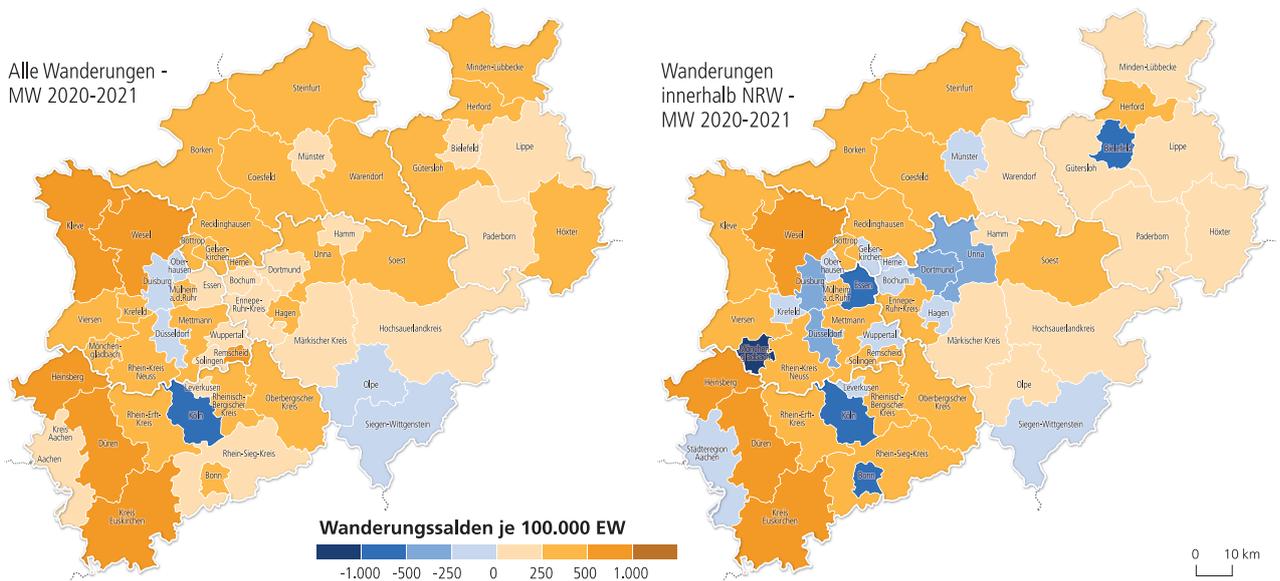
derungsbilanzen der sehr ländlichen Kreise günstiger aus als die Bilanzen der nicht ländlichen Gebietseinheiten. Damit haben sich die räumlichen Muster beim Wanderungsgeschehen innerhalb eines Jahrzehnts erheblich gewandelt. Das aktuelle Geschehen und die Hintergründe wurden anhand der Beispiele Hochsauerlandkreis und Kreis Euskirchen näher betrachtet.

Eine wesentliche Erkenntnis der Fallstudienanalyse: Im Kreis Euskirchen hat es einen Schub bei den Stadt-Umland-Wanderungen aus den Städten Köln und Bonn gegeben. Die Zahl der Wanderungen ist größer geworden und die Bewegungen reichen oft weiter in das Kreisgebiet hinein als früher. Nach den Einschätzungen der interviewten Wohnungsmarkttakteure hat zudem die Rückkehr von Personen, die mit der Region bereits verbunden sind, in den vergangenen Jahren zugenommen. Diese Entwicklung fällt im Hochsauerlandkreis als Erklärungsansatz besonders ins Gewicht. Darüber hinaus deutete sich in den Interviews an, dass es in den zwei betrachteten Regionen zum Phänomen von Lebensstil-Wanderungen in landschaftlich reizvolle Gegenden kommt. Hierbei verlagern vor allem Menschen ihren Wohnsitz, die die Regionen zuvor als Ausflugs- oder Urlaubsziel schätzen gelernt haben.

Im Fokus der im Sommer 2022 durchgeführten Online-Umfrage standen die mittelfristigen Auswirkungen der Coronapandemie, wobei Expert*innen aus dem gesamten Bundesgebiet befragt wurden. Bei den Trends der Raumentwicklung wird eine Verstärkung und eine Radius-erweiterung der Wohnsuburbanisierung gesehen. Betont wird in diesem Zusammenhang die räumliche Selektivität der Entwicklung. Ein spürbarer Aufschwung sei demnach in ländlichen Regionen vornehmlich für gut ausgestattete und gut angebundene Zentren zu erwarten. Mit Blick auf die Auswirkungen bis zum Jahr 2025 wird außerdem die Bedeutung von anderen treibenden Kräften herausgestellt. Nach Einschätzung der Expert*innen ist die Entwicklung der Wohnungs- und Immobilienmärkte der mit Abstand wichtigste Treiber für die Raumentwicklung. Außerdem wird der Einfluss herausgestellt, dem die Entwicklung der Energie- und Mobilitätskosten zukommt.

Die Studie „Comeback ländlicher Räume? Wanderungsbewegungen in Nordrhein-Westfalen“ im Internet: https://t1p.de/laendliche_raeume

Frank Osterhage
frank.osterhage@ils-forschung.de



Verabschiedung



Julian Schmitz war seit 2018 im Bereich „Geoinformation und Monitoring“ tätig. Zunächst noch als studentische Hilfskraft und ab 2020 als wissenschaftlicher Mitarbeiter arbeitete er in mehreren Projekten. Er forschte zunächst zur Förderung der aktiven Alltagsmobilität und wie Städte gestaltet sein könnten, um attraktiver für Fußgänger*innen zu sein.

Danach folgten Projekte zur räumlich sozialen Ungleichheit, der Reduzierung des Flächenverbrauchs in NRW und das Projekt „ÖPNV-Erreichbarkeitsanalyse in NRW“.

Die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs wird Julian Schmitz auch in Zukunft beruflich weiter beschäftigen. Zum Dezember wechselt er zur Ruhrbahn und wird die konzeptionelle Planung des ÖPNV in Essen und Mülheim begleiten.



Wir bedanken uns für das große fachliche Engagement und die Mitgestaltung der Institutsziele. Für die neuen beruflichen Positionen und Herausforderungen wünschen wir viel Erfolg!

Neue Mitarbeitende

Claas Fritzsche arbeitet seit September 2023 in der Forschungsgruppe „Sozialraum Stadt“. Er studierte Urbane Zukunft (M.A.) und Geographie (B.A.) und war drei Jahre für das Berliner Stadtplanungsbüro raumscript tätig. Während seines



Masterstudiums an der FH Potsdam arbeitete er am Institut für angewandte Forschung Urbane Zukunft als wissenschaftliche Hilfskraft im Forschungsprojekt „IGIQ: Infrastrukturen des Gemeinsamen in der gemeinwohlorientierten Quartiersentwicklung“.

Zuletzt war er als Quartiersmanager für ein landeseigenes Wohnungsunternehmen in Berlin tätig.

Am ILS ist er nun Teil der Projekte „Wohnen macht Stadt“, „Mietwohnungsbestände nach Auslaufen der Zweckbindung“ sowie „Aufbereitung guter Förderbeispiele der Wohnraum- und Städtebauförderung“.

Chiara-Charlotte Iodice ist seit Oktober 2023 als wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Forschungsgruppe „Raumplanung und Städtebau“ tätig. Sie absolvierte sowohl ihren Bachelor- als auch ihren Masterabschluss in Raumplanung an der TU Dortmund,



wobei sie in ihren Abschlussarbeiten den Fokus auf urbane Landwirtschaft und stadregionale Ernährungssysteme und deren Bedeutung für eine nachhaltige Stadtentwicklung und -transformation legte. Zuvor war sie seit Februar 2021 als studentische Hilfskraft in dieser Forschungsgruppe tätig.

Seitdem arbeitet sie im europäischen Horizon 2020 Projekt „FoodE“, das sich mit Food Systems in European Cities beschäftigt. Seit Oktober 2023 ist sie außerdem an einem weiteren europäischen Projekt beteiligt, dem GreenMe-Projekt, das sich mit psychischer Gesundheit durch naturbasierte Therapien beschäftigt.

Lorena Castillo hat als studentische Mitarbeiterin im Januar 2021 im ILS angefangen. Seit Oktober 2023 ist sie wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Forschungsgruppe „Sozialraum Stadt“.



Sie hat bisher vor allem an dem vom Land NRW beauftragten Projekt „Gemeinschaftliche Bau- und Wohnprojekte in Nordrhein-Westfalen“ mitgearbeitet. Thematisch an das Projekt anknüpfend schrieb sie ihre Masterarbeit zu kommunalen Strategien und Handlungsmöglichkeiten zur Förderung gemeinschaftlicher Bau- und Wohnprojekte. Sie absolvierte ihr Bachelor- und Masterstudium in Raumplanung an der TU Dortmund.



Eyaiu Eshetu Hassen arbeitet seit November 2023 in der Forschungsgruppe „Raumbezogene Planung und Städtebau“.

Nach seiner Beschäftigung als studentischer Mitarbeiter ist er dort seit November 2023 als wissenschaftlicher Mitarbeiter angestellt. Er absolvierte den Bachelor-Studiengang Geographie an

der Ruhr-Universität Bochum und schloss seinen Master in der Vertiefungsrichtung Stadt- und Regionalentwicklungsmanagement ebenfalls dort ab.

Als Student arbeitete er hauptsächlich in den Projekten „Begleitforschung REGIONALEn“ und „Urbanes Grün im Klimawandel“ mit. Aktuell ist er Teil des Projektteams „Zusatzbaustein Begleitforschung REGIONALEn“, das sich mit der inhaltlichen und organisatorischen Vorbereitung des Wettbewerbsverfahrens befasst, welches zur Austragung der neu auszuschreibenden REGIONALE durchgeführt wird.

Das ILS wünscht Ihnen
FROHE WEIHNACHTEN
und ein gutes Jahr 2024!



Veröffentlichungen



ILS-TRENDS 03.23

Soziale Entmischung in der Grundschule – wie die Wahl der Eltern Segregation verstärkt.

Von: Isabel Ramos Lobato.
Unter der Mitarbeit von:
Andreas Wettlaufer, Andreas Farwick und Heike Hanhörster.
Hrsg.: ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, 2023.



ILS-TRENDS [EXTRA] 04.23

Wo geht's wirklich gut? Neue methodische Ansätze aus der Walkability-Forschung

Von: Christian Gerten, Pauline Scheunert, Julian Schmitz, Prof. Dr. Martina Kanning (Universität Konstanz), Janina Welsch, Anna-Lena van der Vlugt, Tessio Novack
Hrsg.: ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, 2023.

Immer aktuell: ILS-Publikationen

ILS-IMPULSE, ILS-TRENDS – in diesen hauseigenen Publikationen stellen Wissenschaftler*innen des ILS aktuelle Ergebnisse ihrer Forschung vor und nehmen Stellung zu gesellschaftlichen Themen und ihre Relevanz für die Stadt- und Regionalforschung.

Die Hefte erscheinen mehrmals jährlich.

Interessiert an einem **digitalen kostenlosen Abo**? Dann registrieren Sie sich hier: www.ils-forschung.de/infos



Impressum

Herausgegeben durch

ILS – Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung gGmbH

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

Telefon +49 (0)231 90 51-0

Fax +49 (0)231 90 51-155

E-Mail poststelle@ils-forschung.de

Web www.ils-forschung.de

Ausgabe 03/23, ISSN: 1867-6790 (Print)

© ILS 2023 – alle Rechte vorbehalten. Nachdruck,
auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des
Herausgebers.

Gedruckt auf Recycling-Offset, aus 100 % Altpapier,
FSC® zertifiziert und EU Eco-Label ausgezeichnet

Redaktion

Ann-Christin Kleinmanns (v.i.S.d.P.)

Bastian Heider

Eva Rademacher

Ralf Zimmer-Hegmann

Sabine Giersberg

Layout

Silke Pfeifer

Kartografie

Jutta Rönsch

Fotos

AdobeStock_525072035, _46674284,
IHK zu Dortmund, JRF e.V., Fotos von
Mitarbeitenden des ILS



Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung