ILS-JOURNAL

1/21

Inhalt

Neues aus der Forschung	2 – 6
Nachwuchsförderung / Personalia	6 – 7
Projektergebnisse	8 – 9
Kurznachrichten / Raumwissenschaftliches Netzwerk	10 – 11
Veranstaltungshinweise / Veröffentlichungen / Impressum	12

Pendel-mobilität

Klarer Trend zu mehr Pendelverkehr und längeren Pendeldistanzen

Pendelverflechtungen und die durch sie verursachten Verkehrsströme sind ein wesentlicher Aspekt der Raumstruktur. Die Anzahl der Pendler/innen und die durchschnittlich zwischen Wohn- und Arbeitsort zurückgelegten Distanzen erlauben Rückschlüsse über die Lebens- und Umweltqualität innerhalb einer Region und sind somit für die Raum- und Verkehrsplanung von besonderer Bedeutung. Die aktuelle Erweiterung des Monitorings StadtRegionen (ils-stadtregionen.de) erlaubt erstmals eine umfassende und vergleichende Betrachtung der längerfristigen Entwicklung der Pendelverflechtungen in den 33 ILS-StadtRegionen.

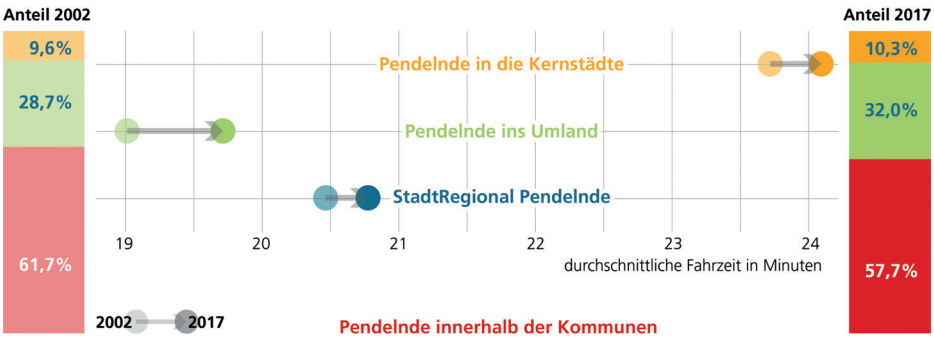
Der globale Trend zu steigenden Pendler/innenzahlen und immer längeren Pendeldistanzen schlägt sich dabei auch in deutschen StadtRegionen nieder. Insgesamt ist der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die zwischen unterschiedlichen Gebietskörperschaften innerhalb der einzelnen StadtRegionen pendeln, zwischen 2002 und 2017 um rund 23% gestiegen. Ihr Anteil an allen Beschäftigten, die innerhalb einer Stadtregion wohnen und arbeiten, ist damit von rund 38% auf über 42% gestiegen. Den höchsten Anstieg verzeichneten jedoch nicht diejenigen Beschäftigten, die vom Umland der StadtRegionen in die Kernstädte pendeln (+20%), sondern Pendelnde von der Kernstadt ins Umland (+44%). Hier spiegelt sich der auch in der Bevölkerungsentwicklung beobachtete Trend zur Reurbanisierung mit überproportional hohen Wachstumsraten in den Kernstädten wider. Bei der Entwicklung der Beschäftigtenzahlen fielen die Unterschiede zwischen Kernstadt und Umland hingegen deutlich geringer aus.

Auch bei den modellhaft berechneten durchschnittlichen Pendelzeiten (Pkw-Fahrzeiten im unbelasteten Straßennetz zwischen Wohn- und Arbeitsort) ist ein Anstieg zu erkennen. Im Durchschnitt aller Pendelnden innerhalb der StadtRegionen stieg die Fahrzeit von 20:11 Minuten auf 20:46 Minuten. Das mag für einen individuellen Pendelweg wenig erscheinen, erreicht auf aggregierter Ebene aber eine beträchtliche Größenordnung. Somit war die Gesamtheit der Berufspendelnden im Jahr 2017 täglich rund 1,7 Mio. Stunden

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Fortsetzung von Seite 1

mehr unterwegs als noch in 2002. Auch der Anstieg der durchschnittlichen Fahrzeiten war innerhalb der Gruppe der zwischen den Umlandgemeinden Pendelnden mit knapp 39 Sekunden am größten. Bei der Gruppe der Pendler/innen vom Umland in die Kernstädte betrug der Anstieg der durchschnittlichen Pendelzeit hingegen nur rund 22 Sekunden.



Im Vergleich der einzelnen StadtRegionen lassen sich jedoch erhebliche Unterschiede feststellen. Die größten durchschnittlichen Distanzen legen Pendelnde in der Region Berlin zurück (29:59 Minuten je Arbeitsweg in 2017). Zusammengenommen verbrachten Berlins stadtregionale Pendler/innen somit täglich mehr als 418.000 Stunden auf dem Weg zur Arbeit und zurück. Die kürzesten durchschnittlichen Pendelzeiten weist hingegen Mannheim auf (16:31 Minuten). Den größten Anstieg der durchschnittlichen Pendelzeiten gab es mit rund 55 Sekunden in der Region Dresden, den geringsten Anstieg verzeichnete Nürnberg (12 Sekunden). Neben der reinen Größe spielt auch die räumliche Struktur der StadtRegionen eine wesentliche Rolle für die zurückzulegenden Pendelstrecken und -zeiten. So liegen die durchschnittlichen Pendelzeiten in tendenziell eher monozentrischen StadtRegionen wie Dresden, Bremen oder Hannover deutlich höher als in vergleichbar großen polyzentrischen StadtRegionen des Ruhrgebiets.

Durch den erheblich beschleunigten Trend zum Home-Office während der COVID-19-Pandemie ist zu erwarten, dass sich die durchschnittlichen Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsorten auch in Zukunft weiter vergrößern werden. Allerdings stellt sich die Frage, inwieweit sich diese zunehmenden Distanzen auch in den real verursachten Verkehrsströmen widerspiegeln. Obwohl das Auto derzeit immer noch das wichtigste Beförderungsmittel auf dem Weg zur Arbeit ist, besteht also vorsichtiger Grund zur Hoffnung, dass die Pandemie und der damit verbundene Digitalisierungsschub einen entscheidenden Wendepunkt hin zu einer nachhaltigen Mobilitätswende darstellen könnten. Die aktualisierte Version des Monitorings StadtRegionen stellt neben den vorgestellten Informationen zum Pendelgeschehen auch weitere neue Indikatoren zur Bewertung der Grünraumversorgung und der fußläufigen Erreichbarkeit und Fußgängerfreundlichkeit (Walkability) der 33 StadtRegionen bereit.

Prof. Dr. Stefan Fina
stefan.fina@ils-forschung.de

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

Verkehrswende auf dem Weg zur Arbeit

Immer mehr, immer weiter und meist mit dem eigenen Pkw. So lässt sich schlaglichtartig die derzeitige Entwicklung des Pendelgeschehens in Deutschland zusammenfassen. Ein gutes Fünftel des Verkehrsaufwandes wird durch Wege zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz erzeugt. Der Berufsverkehr ist damit eines der größten Sorgenkinder der dringend notwendigen Verkehrswende. Ein nachhaltiger Entwicklungspfad ist kaum zu erkennen, da insbesondere die Verkehrspolitik des

Bundes die Umsetzung wirkungsvoller Ansätze auf kommunaler Ebene erschwert. Zwar arbeiten bedingt durch die Corona-Pandemie zurzeit viele Erwerbstätige im Home-Office, wodurch zumindest einige berufliche Wege entfallen und die Umwelt- und Verkehrsbelastung reduziert wird. Studien, wie die Home-Office-Studie von Greenpeace, schätzen das Einsparpotential von CO_2 durch Home-Office deutschlandweit sogar auf über 5 Mio. Tonnen. Doch welche konkreten Instrumente und Maßnahmen sollten Bund, Länder, Kommunen und Arbeitgebende einsetzen, um den Pendelverkehr wirklich dauerhaft zu reduzieren? Welche Wirkung lässt sich entfalten und womit kann auch politische und gesellschaftliche Akzeptanz erzeugt werden?

Mit diesen Fragen beschäftigt sich ein vom Thinktank Agora Verkehrswende gefördertes Projekt, das vom ILS zusammen mit Prof. Joachim Scheiner und Prof. Christian Holz-Rau bearbeitet wird. Das Projekt ist in 4 Arbeitspakete (AP) unterteilt. In AP 1 wird der Sachstand zum Pendelverkehr auf Basis aktueller Daten und Literatur analysiert und in einem Factsheet strukturiert aufbereitet. In AP 2 wird die für den Pendelverkehr rahmengebende Politik des Bundes und in AP 3 werden die Maßnahmen und Instrumente der Städte und Gemeinden in den Blick genommen und hinsichtlich ihrer Wirkungspotentiale und politischen Umsetzbarkeit diskutiert. Hierbei werden auch Möglichkeiten der Weiterentwicklung einzelner Instrumente im Sinne einer Verkehrswende berücksichtigt. Da die Verbesserung der Situation im Pendelverkehr zwischen Städten und ihrem Umland auch eine regionale Aufgabe ist, widmet sich AP 4 interkommunalen Kooperationsformen und Steuerungsansätzen.

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

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

Dr. Uwe Böhme
uwe.boehme@ils-forschung.de

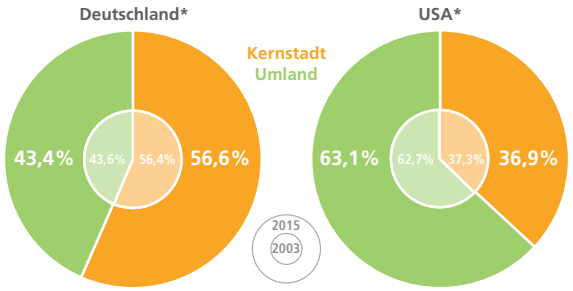
Where are the Jobs?

Stadtregionale Beschäftigungskonzentration im internationalen Vergleich

Die Verlagerung ökonomischer Aktivitäten von den Kernstädten ins Umland, die sogenannte Postsuburbanisierung, war eine der bedeutendsten stadtregionalen Transformationsprozesse des globalen Nordens im ausgehenden 20. Jahrhundert. Einige Umlandgemeinden der Großstädte sind heutzutage nicht mehr bloß Vororte der Kernstadt, sondern oftmals eigenständige, ökonomisch vielfältige Arbeits- und Versorgungszentren mit signifikantem Einfluss auf die urbane Raumstruktur.

Doch welchem Trend folgt die räumliche Verteilung der stadtregionalen Beschäftigung im beginnenden 21. Jahrhundert? Spiegelt sich die jüngste Renaissance der Großstädte als Wohnstandort auch in der Beschäftigungsentwicklung wider oder ist diese auch als Verdrängungsprozess zu verstehen, der die Entstehung polyzentrischer oder disperser Raumstrukturen beschleunigt? Diesen Fragen geht das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderte Projekt „Where are the Jobs? – Stadtregionale Zentrenstrukturen im internationalen Vergleich“ nach, das als Kooperation der TU Dortmund und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt am ILS bearbeitet wird. In einer vergleichenden Studie US-amerikanischer und deutscher Stadtregionen sollen die jüngeren Veränderungen urbaner Raumstrukturen zwischen Rezentralisierung, polyzentrischer Entwicklung und Dispersion untersucht werden.

Räumliche Verteilung der Beschäftigung in Deutschen und US-Amerikanischen Stadtregionen



*64 Metropolitan Statistical Areas und 43 BBSR Stadt-Land-Regionen

Erste Ergebnisse deuten auf deutliche Unterschiede sowohl in der Struktur als auch in der räumlichen Entwicklung zwischen den USA und Deutschland hin. Während sich in US-amerikanischen Stadtregionen neue Beschäftigungssubzentren entlang wichtiger Verkehrsachsen entwickelt haben, ist ein Großteil der stadtregionalen Beschäftigung in Deutschland immer noch in Kernstädten konzentriert. Die Dynamik der Beschäftigungssuburbanisierung war im Beobachtungszeitraum (2003-2015) deutlich schwächer ausgeprägt als in vergangenen Dekaden, aber auch hier gibt es klare Abweichungen zwischen beiden Ländern. Während in den USA der dominante Trend mit einigen Ausnahmen die räumliche Dekonzentration von Beschäftigung ist, lassen sich in Deutschland im Durchschnitt leichte Tendenzen zur Rezentralisierung in den Kernstädten feststellen.

In weiteren Schritten werden die Untersuchungen für zweimal vier Fallstudienregionen mit hochauflösenden Rasterdaten vertieft. Dabei soll neben der Beschäftigungskonzentration auch das Zusammenspiel zwischen Beschäftigungskonzentration und baulicher Dichte untersucht werden.

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

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

WalkUrban – Gut zu Fuß unterwegs in urbanen Quartieren

Die Forschungsgruppe Mobilität und Raum freut sich gemeinsam mit den drei Projektpartnern (Stadt Genua, Universität Karlstad, University College London) auf den Start des neuen BMBF/ERA-NET-geförderten Projekts WalkUrban. Es zielt darauf, das Zufußgehen in der Stadt besser zu verstehen, fördernde bzw. behindernde Faktoren zu identifizieren und somit das Konzept der „Walkability“, also der umfassenden Fußgängerfreundlichkeit zu erweitern. Dabei sollen die Potenziale für das Zufußgehen aktiviert werden, die insbesondere in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr bestehen.

Im Projekt werden quantitative und qualitative Methoden durch innovative Analysen der objektiven und subjektiven Erreichbarkeiten miteinander kombiniert sowie Datenerhebungs- und Analysemethoden weiterentwickelt. Zudem werden Einstellungen zum Zufußgehen und die damit verbundene Zufriedenheit erfasst. Die Untersuchungen erfolgen jeweils in zwei urbanen Quartieren. Dabei soll eng mit lokalen Akteuren in den drei europäischen Städten Genua, Dortmund und Göteborg zusammengearbeitet werden. Bei der Begehung und der Bewertung von Fußwegen zu wichtigen Einrichtungen sowie zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wird eine Smartphone-App eingesetzt. So können sich auch Bürger/innen und Mitglieder von verschiedenen Organisationen selbst an der Studie beteiligen und die Fußgängerfreundlichkeit der urbanen Quartiere direkt bewerten (citizen science).

Ein weiteres Ziel des Projekts besteht darin, neben allgemeinen Empfehlungen auch Vorschläge zur Verbesserung der lokalen Situation zu entwickeln, welche das Zufußgehen als emissionsfreie, nachhaltige und aktive Fortbewegungsart in urbanen Quartieren unterstützen können.

Dr. Janina Welsch
janina.welsch@ils-forschung.de
Dr. Noriko Otsuka
noriko.otsuka@ils-forschung.de
Anna-Lena van der Vlugt
anna-lena.vlugt@ils-forschung.de

Elterliche Schulwahl – soziale und ethnische Trennung beginnt schon in Schule & Kita

Das neu eingeworbene DFG-Projekt (Projektstart 01.12.2020) beschäftigt sich in den kommenden drei Jahren mit dem Zusammenspiel wohnräumlicher und schulischer Segregation. Basierend auf der Verknüpfung qualitativer und quantitativer empirischer Daten wird untersucht, wie

Eltern die Grundschule für ihre Kinder wählen. Ausgangspunkt der Forschung bildet die soziale Polarisierung in deutschen bzw. europäischen Städten. Bereits in Kindergärten und Grundschulen zeigt sich ein teilweise dramatisches Ausmaß sozialer und ethnischer Segregation. Dies trifft interessanterweise auch auf gemischte Quartiere zu, was die besondere Brisanz des Themas verdeutlicht.

Anhand des Fallstudiengebiets Gerresheim in der Landeshauptstadt Düsseldorf wird die Bedeutung individueller Charakteristika und lokaler Netzwerke der Eltern für die Schulwahl im Zusammenhang mit schulischer Profilbildung und Informationspolitik untersucht. In Nordrhein-Westfalen wurde im Jahr 2008 die freie Schulwahl eingeführt. Vor diesem Hintergrund ermöglicht der Methoden-Mix sowohl die quantitative Abbildung elterlicher Grundschulwahlentscheidungen und schulischer Segregationsprozesse als auch die Analyse der Motive und Abwägungsprozesse der Eltern. Strukturen und Determinanten sozialer und ethnischer Segregation in deutschen Grundschulen werden untersucht und damit ein Beitrag zur geografischen Segregations-, Quartiers- und Ungleichheitsforschung geleistet.

Das Projekt wird in Kooperation mit Prof. Dr. Andreas Farwick, Geographisches Institut an der Ruhr-Universität Bochum, und Dr. Isabel Ramos Lobato, Helsinki Institute of Urban and Regional Studies, University of Helsinki, bearbeitet.

Dr. Heike Hanhörster
heike.hanhoerster@ils-forschung.de

Die Integration junger Migrant/innen –
Covid-19 als zusätzliche Herausforderung

Welche Faktoren beeinflussen die Integration junger Migrant/innen in europäischen Gesellschaften? Dieser Frage gehen die Forschenden Dr. Jörg Plöger und Zeynep Aydar am ILS gemeinsam mit Kolleg/innen aus neun europäischen Ländern im Rahmen des über Horizon 2020 geförderten Projektes MIMY nach („Empowerment through liquid integration of migrant youth in vulnerable conditions“).

Die Leitung des interdisziplinär zusammengesetzten Konsortiums liegt bei der Universität Luxemburg. Ziel des Projektes ist es, anhand von jeweils zwei Fallstudien pro Land herauszuarbeiten, wie die Integration dieser Gruppe durch die relevanten Akteure konkret unterstützt werden kann.

Im Fokus stehen Migrant/innen aus Drittstaaten im Alter von 18 bis 29 Jahren, deren Lebenssituation durch eine Anfälligkeit gegenüber sozialen Problemlagen gekennzeichnet ist. Eine solche Vulnerabilität äußert sich zum Beispiel in geringeren Chancen beim Zugang zu Bildung, Arbeit, Wohnen, sozialen Diensten oder aufgrund ihres unsicheren Aufenthaltsstatus. Das ILS widmet sich insbesondere der Frage, welche Rolle dabei der jeweilige lokale Kontext spielt.

Wie fällt nach einem Jahr Projektlaufzeit ein Zwischenfazit aus? Zunächst einmal haben sich aufgrund der COVID-19-Pandemie die Rahmenbedingungen für grenzüberschreitende Migration in den vergangenen zwölf Monaten stark verändert. Unmittelbar schlägt sich das in der Migrationsstatistik nieder. So zogen 2020 ca. 300.000 Personen weniger aus dem Ausland nach Deutschland als im Vorjahr. Auch die Mobilität junger Migrant/innen nimmt ab, weil zum Beispiel Einreisen erschwert sind oder schlichtweg der Anlass entfällt. Zudem stockt der in dieser Lebensphase charakteristische Übergang zwischen Ausbildung und Beruf.

Auch die Forschung muss sich an die veränderten Rahmenbedingungen anpassen. Das Projekt wurde vor Beginn der Pandemie beantragt und bewilligt. Ohne Bezugnahme auf die aktuelle Situation kann die Analyse der Integration junger Migrant/innen aktuell aber nicht umfassend gelingen. Erste Befunde aus den Fallstudien zeigen bereits, dass die Pandemie ein Integrationshemmnis darstellt. So ist zum Beispiel nicht nur der Zugang zu sozialen Diensten eingeschränkt, es verringern sich auch die Gelegenheiten des Austauschs und des sozialen Lernens.

Für MIMY hat der Transfer wissenschaftlicher Erkenntnisse an Entscheidungsträger und Akteure aus der Praxis eine hohe Bedeutung. Die beteiligten deutschen Partner/innen haben die Projektziele im Januar 2021 mit einem Komitee aus ausgewählten Expert/innen aus Politik, Ministerien, Verbänden und Wissenschaft diskutiert.

Mehr Projekt-Infos: www.mimy-project.eu/
Folgen Sie dem Projekt: https://twitter.com/MIMY_Project

Dr. Jörg Plöger
joerg.ploeger@ils-forschung.de

Trends und Tendenzen der Siedlungsentwicklung und deren Auswirkungen auf den Flächenverbrauch

Siedlung in Breckerfeld, NRW

In Deutschland werden täglich immer noch knapp 60 Hektar Freifläche in Siedlungs- und Verkehrsfläche umgewandelt. Um das 2016 fortgeschriebene Flächensparziel des Bundes von weniger als 30 Hektar pro Tag bis 2030 zu erreichen, sind erhebliche Anstrengungen in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft erforderlich. Ein Kernproblem liegt in einem Überangebot an Bauland am Rande der Stadtregionen und ländlichen Regionen bei gleichzeitigem Mangel an marktverfügbaren Flächen und hohen Preisen in den Kernstädten und ihrem engeren Umland. Für wohnungssuchende Haushalte scheinen sich preisgünstigere, suburbane und periphere Standorte erneut zu lohnen. Auch weil dort ein Großteil der Neubautätigkeit nach wie vor in Form von Ein- und Zweifamilienhäusern verwirklicht wird, sind diese Entwicklungen vor dem Hintergrund flächen- und klimapolitischer Ziele problematisch und mit Blick auf die Alterung der Gesellschaft wenig zukunftsfähig. Für Räume mit entspanntem Wohnungsmarkt ist zudem die Frage ungeklärt, ob sich die Ausweisung von Bauland mit der Nachfrage nach Einfamilienhäusern, also den Wohnpräferenzen, erklären lässt, oder ob ein Mangel an geeigneten Alternativen in integrierten Lagen verbunden mit einer kommunalen Angebotsplanung für die entscheidenden Anreize sorgt.

Ziel des vom Umweltbundesamt (UBA) in Auftrag gegebenen Forschungsvorhabens ist es, die aktuellen Entwicklungsmuster der Siedlungs- und Flächenentwicklung anhand von drei thematischen Schwerpunkten einer kritischen Analyse zu unterziehen und deren Auswirkungen auf das Erreichen der flächenpolitischen Ziele des Bundes zu bewerten. Als erstes geht es um die Frage, wie wichtig aktuelle Entwicklungen an den Bodenmärkten für die räumlichen Muster der Siedlungsentwicklung und Wohnungsbautätigkeit sind. Zweitens wird die Nachfrage nach und der Bedarf an Einfamilienhäusern sowie das Angebotsverhalten der Kommunen näher untersucht und – drittens – sollen die Erfolgsfaktoren und Hemmnisse eines interkommunalen Flächenmanagements als Beitrag zum Flächensparen bewertet werden. Auf diesen Analysen aufbauend werden Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des flächenpolitischen Instrumentariums aufgezeigt.

Methodisch basiert das Projekt auf einem Mix aus quantitativen Raumanalysen und gut 30 qualitativen kommunalen Fallstudien. Es wird vom ILS in Kooperation mit dem Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung (IÖR) und Prof. Dr. Fabian Thiel (Frankfurt UAS) bearbeitet und hat eine Laufzeit von drei Jahren.

Zum Auftakt haben am 8. und 12. Februar 2021 zwei digitale Expertenworkshops stattgefunden, um die Auswahl geeigneter Fallstudienregionen für die Themen „Bodenmärkte“ und „Bauland für Einfamilienhäuser“ zu diskutieren.

Dr. Angelika Münter
angelika.muenter@ils-forschung.de
Prof. Dr. Stefan Siedentop
stefan.siedentop@ils-forschung.de

Planung grüner Infrastruktur anhand des Ökosystemleistungskonzeptes

Grüne Infrastrukturen wie Parks, Wälder, Friedhöfe, Kleingärten oder auch einzelne Bäume tragen in vielerlei Hinsicht zum Wohlbefinden der in Städten wohnenden Bürger/innen bei. Die Funktionen, die diese Flächen erfüllen und die einen Nutzen für den Menschen erbringen, werden als Ökosystemleistungen (ÖSL) bezeichnet. In der Stadt werden diese positiven Effekte besonders deutlich: Städtische Grünflächen sind nicht nur Lebensraum für Tiere und Pflanzen, sie helfen auch dabei, die Luftqualität in urbanen Räumen zu verbessern, sie mindern Lärm, stellen Orte der Erholung dar und leisten wichtige Beiträge zum Hochwasser- und Bodenschutz. Um die damit verbundene Lebensqualität in Städten zu verbessern, wird grüne Infrastruktur in vielen Ländern aktiv gefördert. Besonders vor dem Hintergrund der Klimawandelanpassung müssen Grünräume im Hinblick auf die Erreich- und Nutzbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen strategisch geplant werden.

Das ILS erarbeitet zusammen mit Wissenschaftler/innen der Ruhr-Universität Bochum sowie der Tongji-Universität in Shanghai

Phoenixsee Dortmund

Fortsetzung von Seite 5

und der Chinesischen Akademie der Wissenschaften in Beijing Methoden, um das Konzept der ÖSL in die Planungspraxis zu integrieren. Durch die steigende Entwicklung der in Städten lebenden Bevölkerung kann es zu Flächenkonkurrenzen zwischen grüner und „grauer" Infrastruktur kommen. Eine hierfür entwickelte Toolbox soll Planer/innen unterstützen, alternative Entwicklungen auf einer webbasierten Oberfläche zu vergleichen und sie hinsichtlich der bereitgestellten ÖSL abzuwägen. Um kulturelle Unterschiede bei der Bewertung von ÖSL zu erfassen, werden Umfragen mit den Nutzer/innen grüner Infrastruktur hinsichtlich bestimmter Vorlieben und des Nutzverhaltens in Grünräumen durchgeführt.

Des Weiteren finden Expert/inneninterviews statt, aus denen praktische Anforderungen an die Toolbox abgeleitet werden. Hierdurch ergibt sich in enger Abstimmung mit Planer/innen sowie der Bevölkerung ein umfassendes Werkzeug, welches dabei hilft, die ÖSL städtischer Grünräume zu sichern und die Resilienz von Großstädten zu stärken. Das Projekt wird durch das BMBF gefördert.

Christin Busch
christin.busch@ils-forschung.de

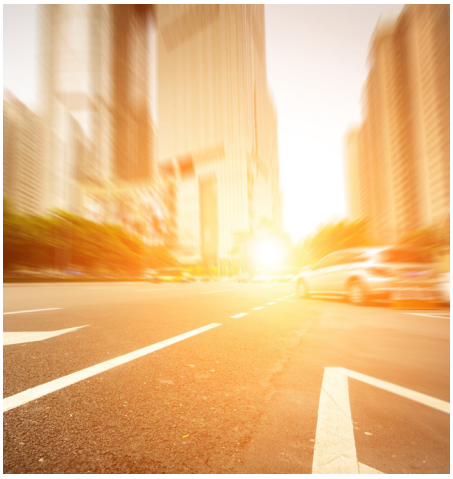
Wie Städte besser mit Krisen umgehen können – Dissertation zur urbanen Resilienz

Dr. Martin Schulwitz

Der Klimawandel, demografische Veränderungen oder die Corona-Pandemie sind nur drei Beispiele für die vielfältigen Herausforderungen, denen Städte ausgesetzt sind. Dabei verändern sich die Herausforderungen städtischer Entwicklung ständig und zum Teil unvorhersehbar. Gleichzeitig sind die urbanen Systeme komplex miteinander vernetzt und unterliegen aufgrund ihrer Bauweise oder langfristiger Abschreibungszeiträume oft Pfadabhängigkeiten. Unter diesen Rahmenbedingungen wird es für Planungsakteure zunehmend schwieriger, eine effiziente Daseinsvorsorge sowie die nachhaltige Siedlungsentwicklung sicherzustellen.

Im wissenschaftlichen Diskurs gilt das Resilienzkonzept als ein zentraler Lösungsansatz zum Umgang mit nicht absehbaren und krisenhaften Herausforderungen. Umstritten ist dabei nach wie vor, wie der Resilienzbegriff konkret zu definieren ist und welche zentralen Eigenschaften charakteristisch sind. Geht es eher um bauliche Widerstandsfähigkeit, um die schrittweise Anpassung bestehender Strukturen an neue Herausforderungen oder gar um einen vorausschauenden, tiefgreifenden Wandel zentraler Systemeigenschaften? In seiner Dissertation zum Thema „Vulnerabilitäts- und Resilienzprofile städtischer Systeme" hat sich Dr. Martin Schulwitz mit dem breiten Theoriediskurs zur Resilienz auseinandergesetzt und ein Dimensionen-Konzept urbaner Resilienz entwickelt. Das Konzept führt Resilienzverständnisse aus unterschiedlichen Disziplinen zusammen und schlägt so eine Brücke zwischen den verschiedenen Fachbereichen, wie den Ingenieurwissenschaften, den Planungswissenschaften oder auch den Sozialwissenschaften. Entsprechend der verschiedenen Disziplinen nimmt das Konzept Bezug auf die diversen städtischen Systeme und die unterschiedlichen räumlichen Dimensionen einer Stadt. Im Sinne des Transfers in die Praxis sind den Stadtsystemen (z.B. Infrastruktursysteme, Planungssysteme, gesellschaftliche Systeme) strategische Zielsetzungen zur Erhöhung der Resilienz zugeordnet. Hieraus lassen sich konkrete Handlungsempfehlungen ableiten.

Im zweiten Teil der Arbeit wurde das entwickelte Konzept beispielhaft auf ausgewählte Fallbeispiele in der Region Reutlingen (Baden-Württemberg) angewendet. Dazu wurde zunächst untersucht, wie anfällig städtische Systeme in verschiedenen Baustrukturtypen auf die exemplarischen Herausforderungen eines Extremwetterereignisses (in diesem Fall eines Hagelsturms) und auf einen deutlichen Bevölkerungsrückgang reagieren. Entsprechend der Ergebnisse und der zuvor definierten strategischen Zielsetzungen wurden unterschiedenen Baustrukturtypen dann konkrete Maßnahmen als Handlungskatalog zugeordnet („Resilienzprofile"), wie zum Beispiel bauliche Maßnahmen zum Schutz vor Hagelschlag, ein flexibleres Abwassermanagement im Kanalnetz oder multifunktionale Flächennutzung zum Umgang mit Starkniederschlägen. Anpassungsmöglichkeiten für flexiblere und reaktionsfähigere Planungsprozesse wurden im konzeptionellen Teil der Arbeit ebenso diskutiert wie die notwendigen Schritte zur Schaffung von Handlungskompetenzen in der Zivilgesellschaft.



Das Promotionsvorhaben wurde durch die Stiftung Umwelt und Schadenvorsorge der SV SparkassenVersicherung Gebäudeversicherung Stuttgart gefördert und im Dezember 2020 erfolgreich abgeschlossen.

Die Dissertation steht unter dem nachfolgenden Link zum Download zur Verfügung:
https://elib.uni-stuttgart.de/handle/11682/11313

Dr. Martin Schulwitz
martin.schulwitz@ils-forschung.de

Neue Mitarbeiter/innen

Mareike Kapels ist Raumplanerin und studierte an der Technischen Universität Dortmund. Nach zweieinhalb Jahren als studentische Hilfskraft in der Forschungsgruppe „Sozialraum Stadt“ unterstützt sie seit Dezember das vom BMBF geförderte Drittmittelprojekt „Integration durch kooperative Freiflächenentwicklung – Reallabore zur Stärkung sozial-ökologischer Entwicklung in Ankunftsquartieren (KoopLab)“ als wissenschaftliche Mitarbeiterin. Inhaltlicher Schwerpunkt ihrer bisherigen Forschung ist die transdisziplinäre Zusammenarbeit in transformativen Forschungsformaten mit Schnittstellen zur Teilhabe von Quartiersbewohner/innen in Ankunftsquartieren.

Eva Rademacher ist Geografin mit dem Schwerpunkt Stadt- und Regionalentwicklungsmanagement. Sie studierte an der Ruhr-Uni Bochum und war vier Jahre studentische Hilfskraft im ILS.
Ihr Forschungsschwerpunkt umfasst die Evaluierung von regionalplanerischen Instrumenten und Verfahren bei der Implementierung grüner Infrastrukturen in Deutschland und Europa. Seit April 2021 arbeitet sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin im ILS für die Begleitforschung zu den REGIONALEN in NRW.

Dr. Uwe Böhme ist seit April wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Forschungsgruppe „Raum und Mobilität“ im Projekt „Pendlerverkehr – Verkehrswende auf dem Weg zur Arbeit“, das von der Agora Verkehrswende gefördert wird.
Nach dem Studium des Verkehrswesens an der TU Berlin hat er mehr als zehn Jahre als wissenschaftlicher Mitarbeiter in Projekten der Verkehrs- und Mobilitätsforschung gearbeitet, stets an der Schnittstelle von Technik, Mensch und Gesellschaft. Im Mittelpunkt seiner Arbeit stand die Frage, welche Wirkungen von gesellschaftlichen Transformationsprozessen auf das Verkehrssystem ausgehen. Nach der Promotion zu den Verknüpfungspotentialen von Rad- und Busverkehr im ländlichen Raum war er als Projektleiter beim ökologischen Verkehrsclub VCD und als Berater tätig.

Verabschiedungen

Dr. Olivia Kummel war seit 2016 als wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Forschungsgruppe „Raumbezogene Planung und Städtebau“ tätig. Dort hat sie Projekte zum zivilgesellschaftlichen Engagement, zur EU-Förderpolitik, zur grünen Infrastruktur und zum Klimaschutz betreut. Olivia Kummel ist nun als Projektleiterin beim Landschaftspflegeverein Potsdamer Kulturlandschaft beschäftigt.

Dr. Mario Reimer war seit 2009 im ILS beschäftigt und hat sich insbesondere im Rahmen der theoretischen und empirischen Planungskulturenforschung mit Fragen der interkommunalen Kooperation, mit den damit verbundenen Formen der stadtregionalen Governance, mit urbanen und regionalen Freiräumen sowie mit den Wirkungen von Formaten der Stadt- und Regionalentwicklung beschäftigt. Zuletzt hat er die Forschungsgruppe „Raumbezogene Planung und Städtebau“ stellvertretend geleitet. Er ist seit April bei der Thelen Gruppe in Essen tätig.

David Pehlke hat seit Februar 2018 als Gastwissenschaftler und wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Forschungsgruppe „Raumbezogene Planung und Städtebau“ gearbeitet. Im DFG-Projekt ERaSi untersuchte er den Einfluss der Regionalplanung auf die Siedlungsentwicklung und verfasste den Ergebnisbericht des Siedlungsflächenmonitorings NRW 2017 mit. Seit Januar arbeitet er beim Landkreis Harburg mit den Schwerpunkten Raumordnung und Bauleitplanung.

Thomas Handke ist seit 2016 als wissenschaftlicher Mitarbeiter am ILS tätig gewesen, zuletzt in der Forschungsgruppe „Raum und Mobilität“. Er beschäftigte sich unter anderem mit der Entwicklung GIS-gestützter Planungstools und kleinräumiger Bevölkerungssimulationen sowie mit der Analyse von Wanderungs- und Befragungsdaten. Im April trat er eine neue Stelle bei der Deutschen Bahn an.

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

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Das ILS evaluiert im MobiliSta-Projekt die Nutzung eines Mietertickets in Sennestadt

MobiliSta Abschlussveranstaltung

Wie können Menschen dazu motiviert werden, das Auto häufiger stehen zu lassen und stattdessen zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bus und Bahn unterwegs zu sein? Was können städtische Akteure unternehmen und welche Anstöße kann ein Forschungsprojekt liefern? Mit diesen Fragen beschäftigte sich das im März 2021 abgeschlossene BMBF-Projekt MobiliSta. Es zielte auf eine nachhaltige Transformation des Mobilitätssystems und eine Veränderung der Mobilitätskultur in Sennestadt (Bielefeld) ab. Zentrales Element war ein Reallabor, in dem die Erprobung innovativer und nachhaltiger Formen der Mobilität, wie die testweise Einführung des SennestadtTickets, unterstützt wurde. Das Ticket wurde in einer Pilotphase von der Baugenossenschaft Freie Scholle und vom ÖV-Anbieter moBiel in Kooperation mit der Sennestadt GmbH und dem Bielefeld pro Nahverkehr e.V. entwickelt und zusammen mit der BGW Bielefelder Gesellschaft für Wohnen und Immobiliendienstleistungen mbH im Sennestädter Wohnungsbestand umgesetzt. Das Angebot richtete sich dort an alle volljährigen Bewohner/innen, was ca. 1.200 Personen aus rund 750 Haushalten entspricht. Mit dem Ticket konnten die Mieter/innen zwei Jahre lang kostenlos den Bus in der Sennestadt nutzen und ein um etwa die Hälfte vergünstigtes ÖV-Abo für ganz Bielefeld erwerben. Dafür entrichteten die Freie Scholle und BGW fünf Euro pro Haushalt und Monat an moBiel.

Das ILS hat das SennestadtTicket evaluiert und Befragungen zu dessen Nutzung sowie zur allgemeinen Alltagsmobilität durchgeführt (vor Einführung im November 2018 und nach rund einem Jahr Testphase Anfang März 2020). Es zeigt sich, dass über 80% der Befragten mit dem Ticket zufrieden sind. Rund die Hälfte von ihnen nutzt es mindestens einmal pro Woche und etwa 60% stimmen zu, dass sie sich damit mobiler fühlen, sich Erledigungen einfacher machen lassen und sie aktiv etwas für den Klimaschutz tun. Rund die Hälfte stimmt zu, sich damit das Unterwegssein eher leisten zu können und sich mit dem Ticket auf die Busnutzung eingelassen zu haben. Ebenfalls die Hälfte der Befragten war nach der Einführung häufiger außer Haus unterwegs und rund ein Drittel gab an, nach Einführung des Sennestadt-Tickets häufiger den Bus zu nutzen.

Bei der Verkehrsmittelnutzung zeigen sich in der Nachher-Erhebung einige Veränderungen. Die häufigere Busnutzung ist statistisch signifikant und besonders deutlich zu erkennen. Ein höherer Anteil als vor der Einführung nutzt den Bus, ein geringerer Anteil nutzt ihn gar nicht. Insbesondere die wöchentliche Nutzung wird häufiger genannt.

Nicht statistisch signifikant zeigen sich eine leichte Zunahme des Zufußgehens, eine seltenere tägliche Pkw-Nutzung und eine geringere Fahrradnutzung. Zu denjenigen, die das Ticket mindestens wöchentlich nutzten, gehörten tendenziell häufiger Frauen, Ältere und Personen ohne eigene Pkw-Verfügbarkeit.

Neben diesen eher kurzfristigen Wirkungen des SennestadtTickets, bleibt aufgrund der relativ kurzen Test- und Evaluierungsphase unklar, ob durch ein dauerhaftes Angebot weitreichendere Veränderungen erreicht werden könnten. Langfristige Entscheidungen wie die An- oder Abschaffung eines Pkw oder die Wahl des Wohnstandortes könnten beeinflusst werden und sich somit stärker auf die Pkw-Nutzung auswirken, die stark durch Gewohnheiten geprägte wird. Insgesamt deuten die Ergebnisse darauf hin, dass das SennestadtTicket Mobilität und damit die gesellschaftliche Teilhabe erleichtert oder erst ermöglicht. Die Pilotphase des SennestadtTickets kann als Erfolg gewertet werden, da viele Mieter/innen an die Busnutzung in Sennestadt herangeführt wurden und es zu einer etwas verringerten Intensität bei der Pkw-Nutzung beigetragen hat.

Darüber hinaus kam es zu einer deutlichen Zunahme an Abo-Neukunden für Bielefeld insgesamt, was von moBiel als Erfolg gewertet wurde. Angebote wie das SennestadtTicket können daher ein Baustein für die Förderung einer klimafreundlichen und vor allem sozialgerechten Alltagsmobilität sein.

Dr. Janina Welsch
Janina.welsch@ils-forschung.de
Janna Albrecht
Janna.albrecht@ils-forschung.de

Vorstudie zum Wirkungsmonitoring Umsetzung der Agenda 2030 in GNK-Kommunen

GLOBAL NACHHALTIGE KOMMUNE NRW

Die Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) von Engagement Global startete 2016 mit Mitteln des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit (BMZ) das Leitprojekt „Globale Nachhaltige Kommune“. Es ermöglicht öffentlichen Akteuren in Kommunen und Kreisen, die häufig abstrakte Agenda 2030 in der Praxis zu kommunizieren, zu etablieren und so u.a. zu einer Stärkung des lokalen entwicklungspolitischen Engagements beizutragen. Inzwischen wurde oder wird eine Vielzahl von Projekten in unterschiedlichen Bundesländern gefördert.

Das Vorhaben „Vorstudie zum Wirkungsmonitoring Umsetzung der Agenda 2030 in GNK-Kommunen“ des ILS im Auftrag der SKEW konzentriert sich auf den Beispielraum Nordrhein-Westfalen, wo bereits zwei Förderphasen umgesetzt wurden. Die von der LAG 21 NRW begleiteten Projekte haben inzwischen national und international einen hohen Bekanntheitsgrad erreicht. Dazu trug auch die Nominierung bzw. Auszeichnung mehrerer Kommunen aus dem GNK-Projekt in NRW für den Deutschen Nachhaltigkeitspreis bei.

Im Rahmen der Vorstudie werden die angestoßenen Aktivitäten des GNK-Projektes in NRW beleuchtet. Dabei liegt der Fokus auf folgender Frage: Wie hat sich das Verwaltungshandeln durch den GNK-Prozess verändert und welche Chancen und Hemmnisse gibt es für ihre Verstetigung im Bereich der nachhaltigen Entwicklung und des entwicklungspolitischen Engagements?

Dabei gilt es zu beleuchten, welche Aktivitäten und Ansätze im Bereich des Monitorings unternommen wurden bzw. erkennbar sind. Die Arbeiten sind als Vorstudie mit einer begrenzten Anzahl an Kommunen und Kreisen ausgelegt.

Das Projektdesign bedient sich der Methodentriangulation mit quantitativen und qualitativen Elementen und leitet daraus erste Empfehlungen für die Förderpraxis der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) sowie für die geplante Hauptstudie ab.

Stefan Wilms
stefan.wilms@ils-forschung.de

Kommunalumfrage „Zentren“ 2020 veröffentlicht - Fundierte Bestandsaufnahme für zukunftsweisendes Handeln

Cover der Kommunalumfrage

Wachsende Verbreitung des Onlinehandels, Beschleunigung des Strukturwandels durch die Corona-Pandemie: Der stationäre Einzelhandel wird gegenwärtig in besonderer Weise herausgefordert. Aus diesem Grund hat das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen (MHKBG) das ILS damit beauftragt, eine landesweite Kommunalumfrage zum Themenfeld „Zentren“ durchzuführen. Die Ergebnisse der Umfrage konnten Ende 2020 veröffentlicht werden. Dank einer außergewöhnlich hohen Rücklaufquote von fast 70% ergibt sich mit der Kommunalumfrage eine fundierte Bestandsaufnahme zur aktuellen Situation, zu den Perspektiven und zu den Handlungsbedarfen der Zentrenentwicklung in Nordrhein-Westfalen.

Was macht die Attraktivität von Zentren bisher und in Zukunft aus? Aus Sicht der Kommunen kommt es zu erheblichen Veränderungen, die sich mit zwei Schlagworten beschreiben lassen. Zum einen ist Multifunktionalität in Zukunft ein kennzeichnendes Merkmal von attraktiven Zentren. Neben dem Einzelhandel wird insbesondere Angeboten aus den Bereichen Gastronomie, Medizin, Freizeit/Kultur/Tourismus und Dienstleistungen eine große Bedeutung beigemessen. Zum anderen gewinnt Multimodalität stark an Relevanz. Demnach sind attraktive Zentren auch zukünftig auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen. Allerdings rücken neben dem Pkw andere Verkehrsmittel in den Mittelpunkt: das Fahrrad und das Zufußgehen, Busse und Bahnen. Die notwendige Umgestaltung der Zentren stellt eine immense Herausforderung dar. Unterstützung durch Land und Bund erhoffen sich die Kommunen vor allem in zweierlei Hinsicht: Erstens wünschen sie sich ausreichend Finanzmittel, die schnell und flexibel zur Verfügung stehen. Zweitens geht es um Maßnahmen, die das für die Zentrenentwicklung vor Ort benötigte Know-how stärken.

Das MHKBG wird die von den Kommunen zahlreich vorgebrachten Anregungen und Hinweise nutzen, um die bestehenden Förderangebote gezielt weiterzuentwickeln. Fragen der Zentrenentwicklung bilden im neuen Forschungs- und Arbeitsprogramm des ILS für die Jahre 2021 bis 2023 einen wichtigen inhaltlichen Schwerpunkt.

Der Ergebnisbericht zur Kommunalumfrage „Zentren“ kann über die Internetseiten des MHKBG abgerufen werden: www.mhkbg.nrw/broschueren

Frank Osterhage
frank.osterhage@ils-forschung.de
Anna-Lena van der Vlugt
anna-lena.vlugt@ils-forschung.de

Neue Social-Media-Kanäle des ILS

Für den Wissenstransfer am ILS sind Workshops, Veranstaltungen und Publikationen unerlässlich. Um diese entsprechend bekannt zu machen, hat sich im vergangenen Jahr die bisherige Social-Media-Strategie der Stabsstelle Transfer und Transformation bewährt.

Neben dem deutschen Twitter-Kanal, der seit April 2019 bereits über 1.000 Follower für sich gewinnen konnte, gibt es mittlerweile auch eine ILS-Facebook-Seite und eine eigene Seite bei LinkedIn. Um jüngere Zielgruppen zu erreichen, ist ein Profil bei Instagram in Planung.

Buchtipp – Kooperation von Quartiersarbeit und Einzelfallhilfen

Möglichkeiten und Verpflichtungen von Eingliederungshilfe und Kinder- und Jugendhilfe von Roland Rosenow

Roland Rosenow ist Referent für das Recht der Kinder- und Jugendhilfe bei der Diakonie Deutschland. Er ist Autor zahlreicher Veröffentlichungen zu sozial- und betreuungsrechtlichen Fragen.

In seiner aktuellen Veröffentlichung geht es um die Frage: Was können einzelfallbezogen finanzierte Leistungen der Eingliederungshilfe und der Kinder- und Jugendhilfe zu einer quartiersbezogenen sozialen Infrastruktur beitragen? Beim Blick auf die Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch ist die Analyse auf die Leistungen nach dem 2. Teil des SGB IX in der seit 1.1.2020 geltenden Fassung (Teilhabeleistungen für Menschen mit Behinderung) und nach dem SGB VIII (Kinder- und Jugendhilfe) beschränkt. Auf der Seite der infrastrukturellen Leistungen im Quartier wird eine breite Palette quartiersbezogener sozialer Infrastruktur in den Blick genommen.

Das Buch bekommen Sie unter folgendem Link: www.lambertus.de/de/shop-details/kooperation-von-quartiersarbeit-und-einzelfallhilfen.2236.html
Kooperation von Quartiersarbeit und Einzelfallhilfen – Lambertus Verlag GmbH

Wie wollen wir wachsen?

Postwachstum und Raumentwicklung im Zeichen der Corona-Pandemie

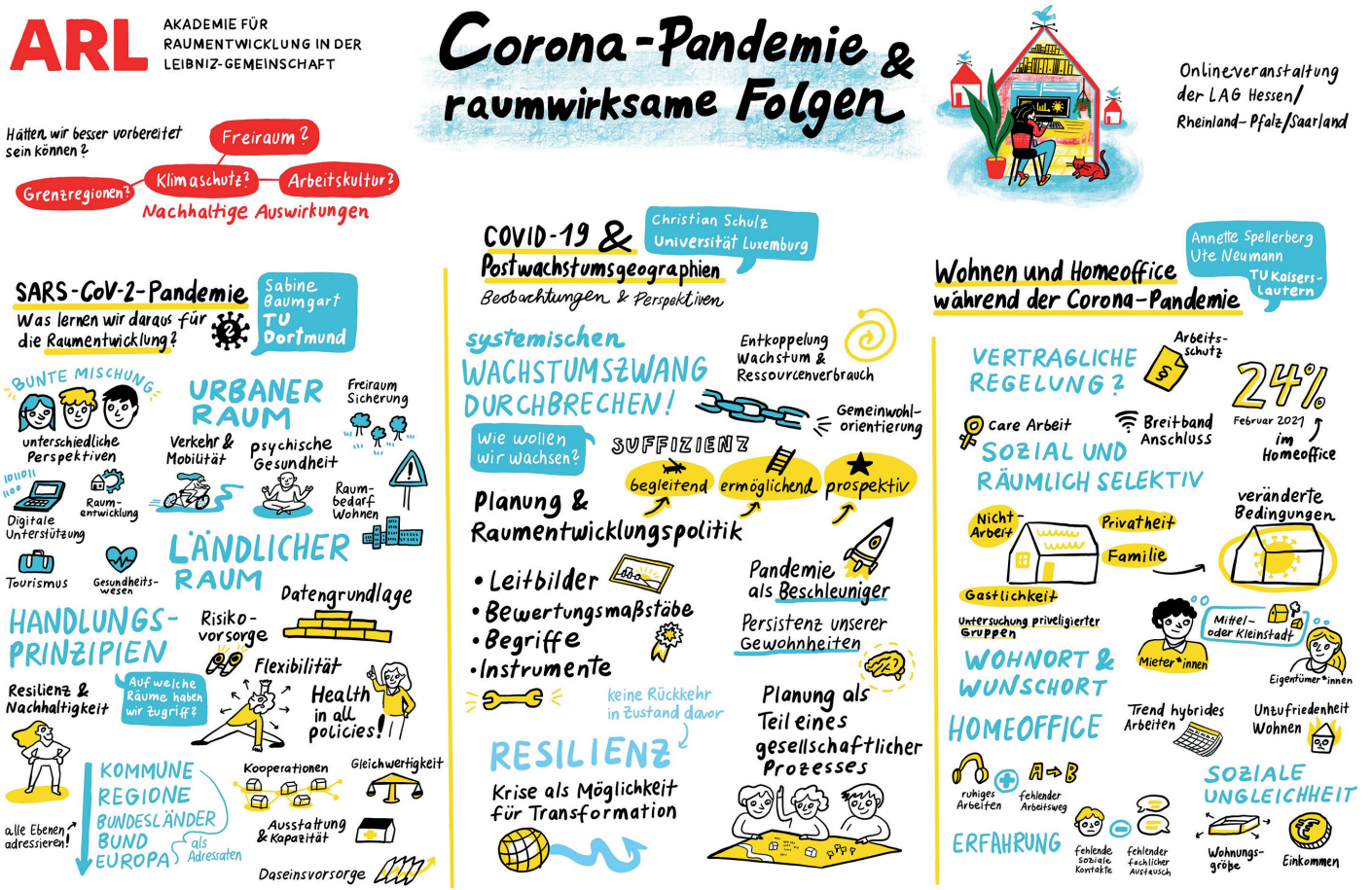
Seit dem ARL-Kongress 2019 „Postwachstum und Transformation“ setzen sich Mitglieder des Netzwerkes der ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft verstärkt in unterschiedlichen Arbeitsgremien mit den Themen Postwachstumsökonomien und Ressourcenendlichkeit auseinander. In diesem Rahmen fand am 19. März die Online-Konferenz „Die Corona-Pandemie und ihre raumwirksamen Folgen“ der Landesarbeitsgemeinschaft Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland statt.

Unter dem Eindruck der Corona-Pandemie stellte sich den Teilnehmenden der Konferenz die Frage: Hätten wir auf die raumwirksamen Auswirkungen der Pandemie besser vorbereitet sein können?

Dazu äußerten sich unter anderem die ARL-Präsidentin Prof. Dr.-Ing. Sabine Baumgart mit einem Vortrag anlässlich des ARL-Positionspapiers 118 „SARS-CoV-2-Pandemie: Was lernen wir daraus für die Raumentwicklung?“. Prof. Dr. Christian Schulz von der Universität Luxemburg gab Impulse zu COVID-19 und Postwachstumsgeographien. Ein weiterer Beitrag kam von der ARL-Vizepräsidentin Prof. Dr. Annette Spellerberg und ihrer Kollegin Dr. Ute Neumann von der TU Kaiserslautern über die Ergebnisse einer Befragung zu „Wohnen und Home-Office während der Corona-Pandemie“. Die Veranstaltung wurde von Prof. Dr. Antje Bruns (Universität Trier) moderiert.

Die Illustratorin Katrina Günther von Thinking Visual fasste die Beiträge in einem Visual Recording zusammen. COVID-19, so schloss die Debatte nach den Beiträgen, zeigt die Schwachstellen eines auf Wachstum ausgerichteten Systems – im urbanen und im ländlichen Raum ebenso wie im öffentlichen und privaten Raum.

Nach diesen Räumen differenziert, müssen Resilienz und Gesundheit in die Raumentwicklung und Raumpolitik integriert



werden. Zentral sei dabei, dass sich sozialräumliche Ungleichwertigkeiten – die auch Resultat des Wachstumsparadigmas sind und nicht zuletzt durch die Corona-Pandemie augenfällig wurden – nicht weiter verschärfen, sondern sogar verhindert werden.

Das Visual Recording mit der Zusammenfassung der Konferenzergebnisse und weitere Beiträge zum Thema Postwachstum sind in einem Online-Dossier der ARL unter Postwachstum | ARL-net (www.arl-net.de) abrufbar.

Raumforschung zwischen Nationalsozialismus und Demokratie

Das schwierige Erbe der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung

Der neu erschienene Tagungsband dokumentiert ein von der ARL am 7. November 2019 durchgeführtes Kolloquium in Hannover. Im Zentrum des öffentlichen Kolloquiums „Von der RAG zur ARL: Personelle, institutionelle, konzeptionelle und raumplanerische (Dis-)Kontinuitäten“ stand die kritische Reflexion der Geschichte der ARL und ihrer Vorläuferorganisation mit ihren institutionellen Strukturen und ihrer Arbeitspraxis vor und nach 1945. Es fasste die zentralen Ergebnisse eines extern vergebenen Forschungsauftrags zur Geschichte der ARL zusammen. Zugleich beleuchtete das Kolloquium auch die Rolle anderer raumwissenschaftlicher Einrichtungen zur NS- sowie in der Nachkriegszeit.

Der von der ARL-Präsidentin Sabine Baumgart herausgegebene Tagungsband ist Open Access verfügbar: https://shop.arl-net.de/raumforschung-nationalsozialismus.html

Veranstaltungen

11. Mai 2021
Raumwissenschaftliches Kolloquium
Online-Veranstaltung

1. – 2. Juli 2021
ARL-Kongress 2021
Im Zeichen der Pandemie – RAUMENTWICKLUNG zwischen Unsicherheit und Resilienz, Mannheim, Hybrid Veranstaltung

27. August 2021
22. Konferenz für Planerinnen und Planer NRW
Gleichwertige Lebensverhältnisse überall?! Politik und Planung für territorialen und gesellschaftlichen Zusammenhalt, ChorForum, Essen

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

Immer aktuell: ILS-IMPULSE

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

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

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

Impressum

Herausgeber
ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH
Brüderweg 22 – 24, 44135 Dortmund
Postfach 10 17 64, 44017 Dortmund
Telefon +49 (0)231 90 51-0
Fax +49 (0)231 90 51-155
E-Mail ils@ils-forschung.de
Internet www.ils-forschung.de

Auflage 500 Exemplare
Ausgabe 1/21, **ISSN 1867-6790**

© ILS 2021 – alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Redaktion Ann-Christin Kleinmanns (v.i.S.d.P.)
Bastian Heider
Ralf Zimmer-Hegmann
Sabine Giersberg
Stefan Siedentop
Stefan Wilms

Layout Silke Pfeifer

Kartografie Jutta Rönsch

Fotos Titel: AdobeStock_332869592, S. 4, oben: AdobeStock_210276183, S. 6: AdobeStock_66365287, S. 10, oben: AdobeStock_288465703, alle anderen: ILS und ILS-Mitarbeiter/innen

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Veröffentlichungen

ILS-IMPULSE 5/20
Gewerbe und Wohnen – ein Tauziehen um die Nachverdichtung?
Autor/innen: Jan Polívka, Hermann Rappen (RWI), Canan Çelik (RWTH Aachen University), Sophie Dorner
Hrsg.: ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, 2020.

ILS-IMPULSE 1/21
Fahrradparken mit System für urbane Zentren
Autor/innen: Martin Gruber (Fachhochschule Erfurt), Thomas Klinger
Hrsg.: ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, 2021.

ILS-TRENDS EXTRA 1/21
Zwischen zwei globalen Krisen: Ein Rückblick auf die Raum- und Stadtentwicklung in den 2010er Jahren
Autor/innen: Prof. Dr.-Ing. Stefan Siedentop, Dr. Andrea Dittrich-Wesbuer, Dr. Bastian Heider, Dr. Thomas Klinger Dr. Michael Kolocek, Prof. Dr. Jan Polívka, Dr. Mario Reimer, Jutta Rönsch, Ralf Zimmer-Hegmann
Hrsg.: ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, 2021.

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

Folgen Sie uns auf Facebook
@ilsforschung

Folgen Sie uns auf Twitter
@ils_forschung

Follow us on Twitter
@ils_research