AKADEMIE FÜR
RAUMFORSCHUNG UND
LANDESPLANUNG

Nachrichten der ARL _ 01/2019 _ 49. Jahrgang

MOBILITÄT

GESELLSCHAFTLICHER WANDEL
UND MOBILITÄTSVERHALTEN
Jens S. Dangschat

RAUM UND VERKEHR
Christian Holz-Rau, Joachim Scheiner

ERNEUERBARE ENERGIEN UND VERKEHRSWENDE
Weert Canzler, Andreas Knie

KLIMASCHUTZ IM GÜTERVERKEHR
Bert Leerkamp

VERKEHRS- UND MOBILITÄTSENTWICKLUNG
IN KARLSRUHE UND DER REGION
Christoph Scheck

AKTIVE MOBILITÄT UND GESUNDHEIT
Juliane Kemen

Nachrichten der ARL

Herausgeber:
ARL
Akademie für Raumforschung
und Landesplanung
Vahrenwalder Straße 247
30179 Hannover
Tel. +49 511 34842-0
Fax +49 511 34842-41
arl@arl-net.de
www.arl-net.de

Redaktion:
Dr. Tanja Ernst (v.i.S.d.P.)

Sprachliches Lektorat:
Cornelia Maria Hein

Satz und Layout:
Gabriela Rojahn, Oliver Rose

Cover:
© anmejia18–Adobe Stock

Druck:
Linden-Druck Verlagsgesellschaft mbH
30453 Hannover

Die Nachrichten der ARL
erscheinen dreimal im Jahr.
Die PDF-Version ist unter shop.arl-net.de
frei verfügbar (Open Access).
CC-Lizenz BY-ND 3.0 Deutschland

Heft 01/2019
49. Jahrgang
Auflage: 2100

ISSN 1612-3891 (Print-Version)
ISSN 1612-3905 (PDF-Version)

Inhalt gedruckt auf
100% Recyclingpapier

EDITORIAL

Tanja Ernst 2

AKTUELL

„Wir hatten noch nie ein Projekt, aus dem wir mehr Honig gesaugt haben“
Gesa Matthes , Tobias Preising , Sara Reimann 5

THEMA

Gesellschaftlicher Wandel und Mobilitätsverhalten
Jens S. Dangschat 8

Raum und Verkehr – ein Feld komplexer Wirkungsbeziehungen
Christian Holz-Rau, Joachim Scheiner 12

Gekoppelt: Erneuerbare Energien und die Verkehrswende
Weert Canzler, Andreas Knie 16

Beiträge der Raumplanung zum Klimaschutz im Güterverkehr
Bert Leerkamp 20

Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Karlsruhe und der Region Mittlerer Oberrhein
Christoph Scheck 24

Aktive Mobilität und Gesundheit
Juliane Kemen 28

AUS DER ARL

Von A wie Agglomeration bis Z wie Zentraler Ort
Andreas Stefansky 34

Hoher Besuch in den neuen Räumlichkeiten der ARL-Geschäftsstelle 35

Gastprofessur in Wien 36

Das neue Präsidium der ARL 36

„Im Netzwerk spiegelt sich die Vielfalt und Stärke der ARL wider“
Ein Gespräch mit Sabine Baumgart 38

Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning jetzt als Open-Access-Zeitschrift
Andreas Klee 41

Raum- und Regionalentwicklung in Österreich 43

Raumwissenschaft? Was ist das denn!?
Tanja Ernst 44

92. Mitgliederversammlung der ARL
Andreas Klee 45

Abweichungsgesetzgebung im Raumordnungs- und Umweltrecht
Boas Kümper 48

Transdisziplinarität und Transfer in der ARL
Ina Peters 51

Neues aus der Landesarbeitsgemeinschaft Bayern
Andreas Klee 52

„Veränderung ist die Normalität“ – Raumwirksamkeit der Digitalisierung
Dirk Engelke, Barbara Warner 56

Mobilitätsvisionen – und wie war das mit dem Raum?
Anne Finger, Lena Greinke, Lisa Kietzke 59

Radschnellwege als Alternative zum motorisierten Individualverkehr?
Christoph Meyer 61

Smarte Städte und Regionen erfordern digitale Kompetenzen
Sandra Paßlick 63

Neuerscheinungen 66

Personen 67

AUS RAUMFORSCHUNG UND -PLANUNG

Anker im ländlichen Raum?
Felix Müller, Tanja Ernst 69

Leibniz-Institut für Länderkunde an zwei neuen HERA-Projekten beteiligt
Peter Wittmann 73

Historische Aufarbeitung der deutschen Baupolitik im Dritten Reich und in der DDR
Christoph Bernhardt 74

Fünf Jahre unter einem Dach
Theresa von Bischopink 75

Spielerische Mitgestaltung altersgerechter Städte
Martin Knöll 76

Kennen Sie den Förderkreis für Raum- und Umweltforschung – FRU e. V.? 79

FRU-Infobörse 81

Ausschreibung des Reinhard-Baumeister-Preises 2019 82

Ausgewählte Zeitschriftenbeiträge 84

Neuerscheinungen aus anderen Verlagen 88

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

das vorliegende *Nachrichten*-Heft widmet sich dem Themenschwerpunkt „Mobilität".

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis und unverzichtbarer Bestandteil gesellschaftlicher Teilhabe. Weltweit führen Wohlstand, Wachstum und technologische Entwicklungen zu immer mobileren Gesellschaften und zahlreichen neuen Mobilitätsoptionen. Die damit verbundene Zunahme an Mobilität und Verkehr, die Veränderung von Lebensstilen und der steigende Konsum wirken sich grenzüberschreitend aus. Der stete Zuwachs an Mobilität von Menschen, Waren und Dienstleistungen führt – trotz aller technologischen Fortschritte – zu immer höheren Emissionen, zur Beschleunigung des Klimawandels, zu Flächenkonkurrenzen, einer fortschreitenden Versiegelung sowie zu überlasteten Stadt- und Verkehrssystemen und nicht zuletzt zu erheblichen Umweltproblemen und Gesundheitsschäden. Die (Re-)Urbanisierungstrends und der demografische Wandel wirken sich dabei – räumlich und sozial – sehr differenziert aus: Großstädte mit hohen Bevölkerungsdichten und ländliche Räume, die dünn besiedelt sind, bieten ganz unterschiedliche Mobilitätschancen sowie Angebote technischer und sozialer Infrastrukturen. Die Möglichkeit, mobil zu sein und vor allem zu bleiben, variiert deshalb nach (globaler) Region und dem konkreten Wohnort, ist aber auch abhängig von Einkommen, Alter, Geschlecht und Bildung.

Unser Schwerpunkt greift aktuelle Mobilitätsdiskussionen im hiesigen Kontext auf und betrachtet vor allem die Wechselwirkungen zwischen Mobilität, Verkehr und Raum. Ein großer Teil der Beiträge wurde durch die intensiven Debatten innerhalb des ARL-Arbeitskreises „Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext des gesellschaftlichen Wandels" inspiriert. Es handelt sich um Kurzfassungen der Fachartikel, die im gleichnamigen Forschungsbericht des Arbeitskreises erscheinen werden.

Einleitend zeigt der Beitrag von *Jens. S. Dangschat*, wie rasant und tiefgreifend sich Digitalisierung und technologische Entwicklung auf alle gesellschaftlichen Bereiche auswirken. Aus Klima- und Umweltschutzgründen wird der Ausbau von Mobilitätsangeboten bisher über Energieeffizienz sowie Anreize zur Verhaltensänderung gesteuert. Wer aber Verhaltensänderungen gezielt anstoßen und befördern möchte, muss der starken Ausdifferenzierung moderner Gesellschaften, den sozialen Gruppen und ihren Mobilitätsstilen analytisch mehr Beachtung schenken.

Christian Holz-Rau und *Joachim Scheiner* hinterfragen, ob die integrierte Standort- und Verkehrsplanung – wie erhofft – das Verkehrsaufkommen nennenswert reduziert und einen signifikanten Beitrag zur Senkung klimarelevanter Emissionen leistet. Die Autoren kommen zu dem Schluss, dass hier gesamtgesellschaftliche Entwicklungstrends und andere Treiber der Raum- und Verkehrsentwicklung wirkmächtig sind, die sich nicht über die integrierte Standort- und Verkehrsplanung steuern lassen. Letztere sei trotzdem sinnvoll, da sie auf kommunaler und regionaler Ebene zu den Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung beiträgt. Die notwendigen Emissionsminderungen sollten hingegen vorrangig durch Interventionen auf Bundes- und EU-Ebene erfolgen.

Weert Canzler und *Andreas Knie* fordern ein, die Weiterentwicklung der neuen Energien zu einem wichtigen Baustein der überfälligen Verkehrswende zu machen. Für die erneuerbaren Energien sind Speicher entscheidend, um schwankende Stromproduktion und Einspeisemengen durch Wind und Sonne abzupuffern. Für die Stabilisierung eines intelligenten Stromnetzes könnten Elektrofahrzeuge eine wichtige Rolle spielen: E-Fahrzeuge werden „betankt", wenn genügend Wind- oder Sonnenstrom vorhanden ist. Technisch möglich, aber bislang kaum umgesetzt ist die Option, dass E-Fahrzeuge zu Spitzenlastzeiten Strom aus den Batterien wieder zurück ins Netz leiten. Auf diese Weise könnte der Verkehr zur Lösung der Probleme der Energiewende beitragen.

Bert Leerkamp widmet sich der Frage, welchen Beitrag Güterverkehr, Logistik und Flächenentwicklung für den Klimaschutz und eine nachhaltigere Verkehrs- und Raumentwicklung leisten können. Seine konkreten Vorschläge fokussieren auf kurz- bis mittelfristig umsetzbare, speditionslogistische Maßnahmen, die sich im Wesentlichen im heutigen marktwirtschaftlichen, verkehrs- und ordnungspolitischen Rahmen bewegen. Zugleich verweist er auf das Gestaltungspotenzial und die Bedeutung einer aktiven und vorausschauenden Raumplanung.

Christoph Scheck beleuchtet in seinem Beitrag ausgewählte Aspekte der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in der Stadt Karlsruhe und der Region Mittlerer Oberrhein. Er stellt die Entwicklung des Karlsruher Modells, aktuelle Grenzen und ihre Ursachen in Stadt und Region vor. Die Herausforderungen für eine nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sieht er vor allem darin, die in früheren Jahren durchgeführten Maßnahmen weiterzuentwickeln und mit neuen Ideen zur nachhaltigen Mobilitäts- und Raumentwicklung wieder zur Spitzengruppe innovativer Regionen aufzuschließen. Hierbei könnten die Regionalplanung und das Regionalmanagement neben der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung wichtige Impulse setzen.

Juliane Kemen zeigt am Beispiel des Arbeitsweges von Berufstätigen, wie positiv sich aktive Mobilität, also die Nutzung des Fahrrades oder das Zufußgehen, auf unsere Gesundheit auswirken. Die Autorin erläutert grundlegende Auswirkungen mangelnder Bewegung auf die Gesundheit sowie aktuelle Kennziffern der Arbeitswegmobilität und stellt die durchschnittliche Länge der Arbeitswege in Abhängigkeit vom Raumtyp vor. Des Weiteren stellt sie eigene Erhebungsergebnisse einer Querschnittsstudie zu den gesundheitlichen Auswirkungen aktiver Mobilität auf dem Arbeitsweg dar. Das Fazit enthält erste konkrete Handlungsempfehlungen.

Die Rubrik „Aktuell“ startet mit einem Beitrag zu den Abschlusskonferenzen des Drittmittelprojekts UrbanRural SOLUTIONS. Die Begeisterung und das große Lob, welches Politik und Fachplanungen dem Projekt und seinen konkreten Ergebnissen aussprachen, beeindruckte alle Teilnehmer/innen der Abschlussveranstaltungen.

In der Rubrik „Aus der ARL“ beginnen wir mit einem Hinweis in eigener Sache: Die Neuauflage des Handwörterbuchs der Stadt- und Raumentwicklung ist erschienen! Im Weiteren wird das seit Jahresbeginn neu amtierende Präsidium vorgestellt. Wir freuen uns sehr, dass wir die Präsidentin, Sabine Baumgart, für ein Interview gewinnen konnten.

Darüber hinaus greifen zwei Beiträge des Jungen Forums den Themenschwerpunkt „Mobilität“ noch einmal auf und berichten im Nachgang zur Jahrestagung „(T)Raum-Mobilität – Wie wollen wir uns zukünftig durch welchen Raum bewegen“ über räumlich-gesellschaftliche Auswirkungen hochautomatisierten Fahrens sowie über das Nutzerverhalten und Effekte von Radschnellwegen am Beispiel Göttingens.

Auch die Rubrik „Aus Raumforschung und -planung“ ist randvoll mit Neuigkeiten, Neuerscheinungen und Rückblicken auf inhaltlich spannende Veranstaltungen.

Abschließend möchte ich mich dem Lob in der letzten Ausgabe anschließen und meiner Vorgängerin Gabriele Schmidt noch einmal für die inhaltliche und grafische Neuaufstellung und die Etablierung der *Nachrichten der ARL* als attraktives Wissenschaftsmagazin ganz herzlich danken.

Als neue redaktionell Verantwortliche möchte ich überdies die Gelegenheit nutzen, um Ihnen das Team hinter den *Nachrichten* kurz vorzustellen. In erster Linie lebt das Magazin natürlich vor allem von unseren Autorinnen und Autoren, doch darüber hinaus werden alle Beiträge nach der redaktionellen Abstimmung durch Cornelia Maria Hein und Heike Wegner sorgfältig lektoriert. Layout und Druckabwicklung liegen in den Händen von Oliver Rose und Gabriela Rojahn, den postalischen Versand verantwortet Thomas Engling. Annika Mayer sorgt für die Onlinestellung und den Websitesupport. Sie ist auch verantwortlich für den neu gestalteten Newsletter, der Sie zwischen den Nachrichten über aktuelle Meldungen in und aus der ARL informiert.

Wir hoffen, dass Ihnen das aktuelle Heft gefällt, und freuen uns über Ihre Hinweise und Anregungen.

Ich wünsche allen eine anregende und informative Lektüre!

DR. TANJA ERNST
Stabsstelle Wissenschaftskommunikation
Tel. +49 511 3484256
ernst@arl-net.de

AKTUELL

Gesa Matthes (TUHH/VPL), Tobias Preising (NEWH), Sara Reimann (ARL)

„WIR HATTEN NOCH NIE EIN PROJEKT, AUS DEM WIR MEHR HONIG GESAUGT HABEN“

UrbanRural SOLUTIONS: Daseinsvorsorge geht uns alle an

Wie komme ich zur Arztpraxis, wie kommen meine Kinder zum Kindergarten oder zur Schule? Finden sie dort auch einen Platz? Wo sind die nächstgelegenen Einkaufsmöglichkeiten und wie komme ich da auch ohne eigenes Auto hin? Welche Freizeitangebote machen eine Region für Jugendliche attraktiv?

Diese Fragen hat sich eine 13-köpfige Innovationsgruppe in den letzten vier Jahren am Beispiel von drei Regionen in Deutschland gestellt. Gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) haben die Mitglieder der Gruppe aus Raum- und Verkehrsplanung, Wirtschafts- und Innovationswissenschaften sowie kommunalen Verwaltungen aus der Stadt Köln (und Umland), dem Erweiterten Wirtschaftsraum Hannover und den Landkreisen Göttingen und Osterode am Harz gemeinsam Antworten auf aktuelle und künftige Herausforderungen der Daseinsvorsorge gesucht.

Die Gruppe entwickelte zusammen mit regionalen Akteuren Ansätze, um Orte und Angebote der Daseinsvorsorge zukunftsfähig zu gestalten. Die entwickelten Ansätze umfassen sowohl die Gestaltung von regionalen Dialogprozessen, einzelne Projekte vor Ort als auch digitale Karten als Planungsgrundlagen. Diese werden von regionalen Akteuren der drei Regionen nach Projektende weiter umgesetzt. Die Grundlagen dafür wurden in regionalen Workshops in den niedersächsischen Landkreisen Nienburg/Weser, Heidekreis, Hameln-Pyrmont, Schaumburg und Göttingen-Osterode am Harz sowie in der Stadtregion Köln gelegt. Anbietende und Fachleute der Daseinsvorsorge, wie beispielsweise Kommunalverwaltungen, Betriebe des Einzelhandels, die Kassenärztlichen Vereinigungen und medizinisch Tätige aus den Regionen wurden bereits hier an der Erarbeitung der späteren Ergebnisse beteiligt. Diese wurden am 6. Februar 2019 in Köln und am 26. Februar 2019 in Göttingen auf Abschlusskonferenzen mit insgesamt über 200 Gästen einem interessierten Publikum aus Wissenschaft und Praxis präsentiert.

In den Grußworten sowohl des fördernden Bundesministeriums als auch der beteiligten Regionen wurde der große Mehrwert der im Projekt erarbeiteten, konkreten Ideen betont – selten habe man aus einem Forschungsprojekt so viel mitnehmen können. Der Göttinger Kreisrat Marcel Riethig formulierte es in einem Pressegespräch, das der Abschlusskonferenz vorausging, so: „Wir hatten noch nie ein Projekt, aus dem wir mehr Honig gesaugt haben.“ Dieser greifbare Mehrwert zeigte sich auch an dem großen Anteil der Praxis unter den Teilnehmenden der Abschlusskonferenzen, betonte die Gesamtkoordinatorin der Innovationsgruppe, Dr.-Ing. Gesa Matthes.

Enge Zusammenarbeit von Wissenschaft und Praxis

Über die vierjährige Projektlaufzeit wurden in den Praxisregionen Netzwerke entwickelt bzw. gestärkt, die künftig die Organisation der Daseinsvorsorge erleichtern sollen. Durch die Unterstützung der Innovationsgruppe ist es in Zusammenarbeit mit Arbeitsgruppen vor Ort gelungen, Maßnahmen bis zur Umsetzungsreife zu bringen. So freut sich Regina Meyer, Demografiebeauftragte des Landkreises Göttingen, „dass die Analysen des Projektes eine wichtige Arbeitsgrundlage für weitere Planungen des Landkreises geworden sind. Wir können somit eine Statistikstelle aufbauen und setzen nun den damit verbundenen Prozess ‚Demografie- und Sozialmonitoring‘ im laufenden Jahr um.“ Prof. Dr. Dörte Diemert, Kämmerin der Stadt Köln, stellte heraus, dass vor allem die enge Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis entscheidend zum Projekterfolg beigetragen habe. Die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit in UrbanRural SOLUTIONS habe dazu geführt, dass in den Regionen eine gute Basis für zukünftige Lösungsansätze in der interkommunalen Kooperation gelegt wurde.

„Insgesamt konnten die im Projekt engagierten Städte und Landkreise nicht nur inhaltlich von der Teilnahme an der BMBF-geförderten Innovationsgruppe UrbanRural SOLUTIONS profitieren, sondern haben mit dem ‚Werkzeugkoffer Dialogprozess‘ und dem parallel entstandenen digitalen Daseinsvorsorgeatlas zwei hervorragende Instrumente zur Verfügung, um künftige Projekte im Bereich der Daseinsvorsorge gemeinsam zu bearbeiten“, erläuterte Landrat Tjark Bartels, Vorsitzender des Netzwerks Erweiterter Wirtschaftsraum Hannover.

Digitaler Daseinsvorsorgeatlas

Der in Kooperation mit dem Land Niedersachsen entwickelte „Digitale Daseinsvorsorgeatlas“ ist eine web-basierte Software für Fachplanungen in öffentlichen Behörden, die sich ein Bild über die Verteilung und Erreichbarkeit von Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten, Kitas oder Schulen machen möchten. Gleichzeitig erhalten sie Einblick in kleinräumige Bevölkerungsdaten und -verteilung. „Perspektivisch möchte die Stadtverwaltung mit dem Werkzeug arbeiten“, betonte Klaus Becker, Bürgermeister der Stadt Osterode am Harz, „denn mit dem digitalen Daseinsvorsorgeatlas haben wir als Stadt eine hilfreiche Grundlage für strategische Entscheidungen, zum Beispiel für die Kita- oder Grundschulplanung“.

Mit Ende des Projekts UrbanRural SOLUTIONS beginnt für den „Daseinsvorsorgeatlas Niedersachsen“ eine Pilotphase, in der die Fachplanungen aus dem Landkreis Göttingen und dem Erweiterten Wirtschaftsraum Hannover die Einführung dieses Instruments zunächst in Niedersachsen begleiten werden. Mit dem Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung (MB) und dem Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) konnten starke Partner für die Verstetigung dieses neuen Planungswerkzeugs gewonnen werden. Die zuständige Ministerin Birgit Honé lobt die geleistete Arbeit: „Die bisherige Zusammenarbeit zur Entwicklung eines Daseinsvorsorgeatlas war sehr erfolgreich. Wir werden die Arbeit in enger Kooperation mit den kommunalen und regionalen Akteuren fortführen und den Ansatz nach positivem Abschluss der Pilotphase auf ganz Niedersachsen ausweiten. Mit dem Daseinsvorsorgeatlas Niedersachsen entwickeln wir ein einmaliges, in hohem Maße praxisnahes und zukunftsweisendes Instrumentarium für die Planungsträger auf kommunaler, regionaler und auf Landesebene.“

Arbeitsergebnisse und Erfahrungen

Die Ergebnisse und Erfahrungen aus der Arbeit sowie Handreichungen zu den entwickelten Methoden wurden in verschiedenen Berichten zusammengefasst. Sie können auf den Internetseiten der am Projekt beteiligten Institutionen und unter **http://www.vsl.tu-harburg.de/urbanrural solutions** heruntergeladen werden.

Weitere Auskünfte zum Daseinsvorsorgeatlas Niedersachsen erteilt das Referat Regionale Landesentwicklung im Niedersächsischen Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung.

An UrbanRural SOLUTIONS waren folgende Institutionen beteiligt:

- Technische Universität Hamburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik (TUHH/VPL – Gesamtkoordination)
- ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover
- Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln (FiFo)
- ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH, Dortmund
- Landkreis Göttingen, Referat Demografie und Sozialplanung
- Region Hannover/Netzwerk Erweiterter Wirtschaftsraum Hannover (NEWH)
- Stadt Köln, Dezernat Finanzen
- Technische Universität Hamburg, Institut für Technologie- und Innovationsmanagement (TUHH/TIM)

Ansprechpartnerin für das Projekt:

CHARLOTTE PUSCH
TU Hamburg (TUHH)
Institut für Verkehrsplanung und Logistik (W8)
Tel. +49 40 428783905
Fax +49 40 427314198
charlotte.pusch@tuhh.de
http://www.vsl.tu-harburg.de

Ansprechpartner für den Daseinsvorsorgeatlas Niedersachsen:

JENS LANGE
Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung (MB)
Tel. +49 511 1208463
Fax +49 511 120998463
Lange@mb.niedersachsen.de

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium für Bildung und Forschung
FONA Forschung für Nachhaltige Entwicklung BMBF
UrbanRural SOLUTIONS

THEMA

Jens S. Dangschat

GESELLSCHAFTLICHER WANDEL UND MOBILITÄTSVERHALTEN

Die Verkehrswende tut not!

Zugeparkte Straßen und Plätze in den Städten, Staus auf Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen, Autoabhängigkeit in Kleinstädten, in Suburbia und im ländlichen Raum, zugleich hohe Zahlen an Verkehrsunfällen, starke Umweltbelastungen, Gesundheitsrisiken und Lärmbelästigungen, zerschnittene und versiegelte Landschaften – das sind die negativen Seiten einer automobilen Gesellschaft. Und dennoch: Die Zulassungszahlen von Pkws steigen weiter, die neu zugelassenen Autos werden größer und schwerer und trotz aller technologischen Fortschritte steigt der Ausstoß an Treibhausgasen und Feinstaub im Verkehrssektor.

Mit dem seit 50 Jahren immer gleichen Argument des drohenden Arbeitsplatzverlustes in der Automobilindustrie als Schlüsselindustrie bleibt das Verkehrsministerium industriefreundlich und das Umweltministerium weitgehend ohne großen Einfluss. Um drohende Fahrverbote zu vermeiden, werden nicht die Ursachen betrachtet und in ihrer negativen Wirkung abgemildert, sondern es werden die Grenzwerte angehoben – es geht eben offensichtlich eher um wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit als um die Gesundheit der Wähler/innen. Zudem wurden die Fördersummen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ausgeweitet – doch das wird erst in Jahren wirksam werden.

Und dennoch sprechen viele von der eingeleiteten und einzuleitenden Verkehrswende – formal, um die politisch festgelegten Höchstgrenzen an CO_2-Ausstoß einzuhalten, aber auch, um die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Städten zu verbessern, den ÖPNV und die aktive Mobilität (Fahrrad fahren und zu Fuß gehen) zu fördern. Die europäische und nationale Forschungsförderung richtet sich dabei nach wie vor fast ausschließlich auf technologische Verbesserungen der Antriebsstränge, der Werkstoffe, der Automatisierung und Vernetzung – also vor allem darauf, die Effizienz zu steigern und nicht die Effektivität oder gar die Suffizienz zu verbessern.

Batteriegetriebene E-Fahrzeuge, Sharing-Systeme, ein verbesserter ÖPNV, fahrrad- und fußgängergerechte Straßen sowie automatisierte und vernetzte Fahrzeuge sollen die „Lösungen" nahezu aller Verkehrsprobleme erbringen. Die Realität lässt jedoch wenig Hoffnung: Die Zulassungszahlen von elektrisch betriebenen Pkws bleiben trotz finanzieller Anreize weit hinter den Erwartungen zurück, privatwirtschaftlich betriebenes Sharing gibt es nur in den „Filetstücken", kommunal betriebenes Sharing findet allenfalls in Pilotprojekten statt. Ein verbesserter ÖPNV ist vor allem außerhalb der Großstädte dringlich notwendig – braucht aber einen langen Vorlauf, eine „Fair"teilung des städtischen Straßenraumes setzt einen starken politischen Willen voraus und in der Diskussion zum automatisierten und vernetzten Verkehr dominieren die optimistischen Einschätzungen von Ingenieuren sowie der Druck von IT-Firmen (Dangschat 2017a).

Auswirkungen des technologischen Wandels auf die Gesellschaft

Auf die Gesellschaften wirken aktuell eine Reihe von Veränderungsprozessen ein, welche diese deutlich verändern werden (Dangschat 2019a). An dieser Stelle will ich mich ausschließlich auf die Auswirkung des technologischen Wandels auf das politisch-planerische System und auf soziale Strukturen konzentrieren.

Der technologische Wandel ist zwar nicht neu, erfährt aber mit der digitalen Transformation aktuell eine hohe Dynamik. Der technologische Wandel entsteht jedoch nicht im „luftleeren Raum", sondern ist immer in gesellschaftliche Kontexte eingebettet – seien es Ingenieurleistungen, Interessen einer wirtschaftlichen Verwertung, politisch-planerische Steuerung oder gesellschaftliche Akzeptanz. Zudem ist der technologische Wandel national kaum noch steuerbar, sondern unterliegt dem globalen Wettbewerb um lukrative Patente, um Marktanteile und letztlich auch der Wettbewerbsfähigkeit von Regionen. Die Trennung zwischen einem technologischen und einem gesellschaftlichen Subsystem und einer Zuordnung zu „wertfrei" und „interessengeleitet" ist allenfalls analytisch nachvollziehbar (Geels 2002; Kanger et al. 2018), aber ebenso falsch wie selbst interessensgeleitet, denn Technologie ist niemals „wertfrei" oder „objektiv".

Immer mehr wirtschaftliche, politische und private Abläufe (Produktion, Dienstleistungen, politisch-planerische Steuerung, Kommunikation, etc.) werden in binären Codes darstellbar und damit „maschinenlesbar" gemacht (digitale Transformation). Unterschiedliche Endgeräte der

Kommunikation (Laptop, Tablet, Smartphone), des *smart home* („Alexa", „intelligente" Hausgeräte, Steuerung der Belichtung, Belüftung, Heizung) und künftig die automatisierten Fahrzeuge werden im Internet der Dinge in Echtzeit zunehmend miteinander vernetzt. Die Steuerung erfolgt über umfangreiche algorithmische Systeme, die lernend weiterentwickelt werden („künstliche Intelligenz"). *Augmented Reality* lässt das Hier und Jetzt mit jeder beliebigen virtuellen Realität verschmelzen. In diesem Kontext werden weitere technologische Entwicklungen forciert (Sensoren, Werkstoffe, 3-D-Druck, Speichermedien, Bio-Chemie etc.).

Am Beispiel der bereits veränderten Kommunikation – seien es die Nutzung des Smartphones oder die Möglichkeiten und Abhängigkeiten des Web 2.0 – lässt sich erahnen, wie tiefgreifend der technologische Wandel für die Arbeitsweise und den Alltag sein wird. Technologischer Wandel ist immer nach Branchen, sozialen Gruppen und Regionen selektiv gewesen und hat immer Gewinner/innen und Verlierer/innen erzeugt, resp. die ohnehin sozioökonomisch privilegierten Teile weiter gestärkt (Giffinger et al. 2018) – die digitale Transformation wird dabei keine Ausnahme sein.

Hinsichtlich der Vor- und Nachteile werden vor allem die Auswirkungen der Digitalisierung auf den Arbeitsmarkt diskutiert (Hermeier et al. 2019). Ob mehr Arbeitsplätze wegfallen als neue entstehen werden, ist noch eine offene Frage, und die aktuellen Einschätzungen sind wohl auch abhängig von Interessenslagen. Die „freigesetzten" Beschäftigten werden jedoch kaum auf die neuen Arbeitsbedingungen umgeschult werden können, zumal die Regionen des Arbeitsplatzabbaus nicht die des Zugewinns sein werden. Vermutlich werden neben der Produktion vor allem unternehmensbezogene Dienstleistungen und damit Großstädte besonders betroffen sein.

Die Frage, wie sich der komplexe technologische Wandel auf die Gesellschaft auswirken wird, ist umstritten und selbst vielgestaltig. Im folgenden Abschnitt werde ich auf zwei Aspekte des gesellschaftlichen Wandels eingehen: die politisch-planerische Steuerung sowie die Strukturen und Dynamiken der Bevölkerung.

Politisch-planerische Steuerung

Seit den 1990er-Jahren steht die öffentliche Verwaltung unter einem Veränderungsdruck (*new public management*). Demnach sollen die Hierarchien flacher, die Entscheidungen rascher und der Verantwortungsgrad höher sein und es sollen in die planerischen und politischen Entscheidungen weitere Akteure aus der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft eingebunden werden. Diese Verschiebung vom Government zur Governance stammt aus dem angelsächsischen Raum und ist dort stark in neoliberale Strategien eingebunden.

In der kritischen Politikforschung zur Stadtentwicklung wird aktuell sehr intensiv zur Frage geforscht, wie sich globale Politikbilder lokal/regional niederschlagen, wie sie transformiert werden und wie sich Gegenbewegungen herausbilden (McCann/Ward 2011). In diesem Diskurs werden Großthemen wie nachhaltige Entwicklung, *creative city* und *zero tolerance* intensiv behandelt. Demgegenüber hat die Diskurs-Geschichte der *smart city* bislang nur eine geringe Aufmerksamkeit erhalten (EU SCIS o.J. für die Etablierung eines positiven europäischen Images und Vanolo 2014 für eine Kritik am Konzept), in die u.a. auch die Bilder über das automatisierte und vernetzte Fahren (avF) eingebunden sind (Cass/Manderscheid 2018).

Auf der EU-Ebene und aus Sicht der meisten Nationalstaaten wird die *smart city* fast ausschließlich positiv gesehen, die Städte begeben sich gerne in die Konkurrenz des „Smart"-Seins – allenfalls wird eine Kritik an *big data* laut oder aber, dass man weder Korea noch China nacheifern wolle. Hier besteht großer Forschungsbedarf, wie die *political transition* von *smartness* und automatisiertem und vernetztem Fahren in politisch-planerische Bilder umgesetzt wird und welche Folgen dieses für die Siedlungsentwicklung, die gesellschaftlichen Strukturen und die Verteilung sozialer Gruppen im Raum haben wird.

Strukturen und Dynamiken der Bevölkerung

Moderne Gesellschaften sind von zunehmenden Ungleichheiten und Unterschieden geprägt – *sozioökonomisch* (wachsende Wohlstands- und Armutsgegensätze, flexible Arbeitsmarktsituationen, geringere Leistungen des Sozialstaates etc.), *soziodemografisch* (alternde Gesellschaft, Zunahme kleinerer, kinderloser Haushalte, Integration von Migrantinnen und Migranten) und *soziokulturell* (Wertewandel, Lebensstile, Mobilitätsstile, soziale Milieus). Gleichzeitig verstärkt sich die Ungleichheit der Verteilung der Wohnstandorte sozialer Gruppen im Raum (residenzielle Segregation). Auch die deutsche Gesellschaft ist durch eine schrumpfende Mitte gekennzeichnet, die zudem immer verunsicherter erscheint. Für viele Menschen wirkt die gesellschaftliche Vielfalt eher überfordernd (Dangschat 2015).

Vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen Ausdifferenzierung gibt es zudem auch innerhalb der Sozialwissenschaften unterschiedliche Vorstellungen darüber, ob und wie relevante soziale Gruppierungen definiert und gegeneinander abzugrenzen sind. Dazu zählen die Schichtungs- und Klassenkonzepte, welche vereinfachend gesagt von ähnlichen äußeren bzw. sozioökonomischen Lebensumständen und ähnlichen inneren Einstellungen und Wertmustern sozialer Gruppen ausgehen. Die Klassentheorie fokussiert dabei den Entstehungszusammenhang von Ungleichheiten, denn Klassen oder die Aufteilung in arm und reich und oben und unten entstehen nicht für sich genommen, sondern bedingen einander. Die Individualisierungsthese hingegen geht davon aus, dass die Merkmale der Herkunft, der sozialen Lage und damit verbundene Wertvorstellungen sich zunehmend auflösen. Weitere Ansätze gehen davon aus, dass immer reflexiv auf konkrete Situationen ausgerichtet gehandelt werde, woraus abgeleitet wird, dass es sinnlos sei, von außen Einordnungen vorzunehmen. Das würde allerdings bedeuten, dass einigermaßen stabile soziale Gruppen nicht mehr benannt werden können und daher sozial selektive Maßnahmen sinnlos wären.

Ein Mittelweg zwischen dem Beibehalten von traditionellen Kategorien für Sozialstrukturen und der Betonung der Entstrukturierung wird mit dem Milieuansatz gewählt, mit welchem dem Wertewandel in zweifacher Hinsicht eine hohe Bedeutung beigemessen wird: zum einen als Dimension des Auseinanderdriftens und der Vereinbarkeit anscheinend widersprüchlicher Zielsetzungen und zum anderen über Werte als kulturelle Rückbettung, Orientierung und Identifikation in einer auseinanderstrebenden Gesellschaft. Dieser Ansatz wird vor allem in der Marktforschung für die Ansprache von Zielgruppen verwendet und findet auch innerhalb der Sozialwissenschaft einen gewissen Anklang (Dangschat 2018, 2019b).

Wie kann man Mobilitätsverhalten beeinflussen?

Politik und Planung stehen etwas ratlos vor der Frage, wie man das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nachhaltiger gestalten kann: „vermeiden", „verlagern" und „verbessern" sind entsprechende Stichworte, die bislang jedoch kaum konsequent umgesetzt werden. Das politisch-planerische Vorgehen reduziert sich meist auf pauschale ökonomische Instrumente im Rahmen einer komplexen Landschaft von Lock-in-Effekten – in Form von falschen Steueranreizen, wie Pendlerpauschale und Eigenheimförderung, autogerechten Siedlungsstrukturen sowie einer verfehlten Ansiedelungspolitik von Fachmarkt- und Einkaufszentren etc. – und einem Festhalten am Bild des Automobils als Symbol des sozialen Aufstiegs und der Distinktion einschließlich dessen Modernisierung durch die Automatisierung und Vernetzung.

Bislang wurden kaum Konsequenzen aus der gesellschaftlichen Ausdifferenzierung gezogen, was vor allem dazu führt, dass die Werte und Zielsetzungen sich zunehmend unterscheiden. Es wäre daher notwendig, unterschiedliche Zielgruppen innerhalb der Bevölkerung wahrzunehmen und entsprechend maßgeschneiderte Anreiz- und Lernsysteme zu entwickeln (Dangschat 2017a). Aus sozialpsychologischer Sicht versucht man, das Handeln als eine Mischung aus Rationalität, sozialer Kontrolle und individuellen Sichtweisen auf eine grundsätzliche Verantwortung und des Kontrollverlustes, d. h. dem subjektiven Gefühl, keinen Einfluss mehr auf wichtige Entwicklungen nehmen zu können, zu erklären (Bamberg et al. 2007; Hunecke 2015). Mit diesen Ansätzen wird jedoch lediglich erklärt, wie „der Mensch an sich" in Situationen mit einem gewissen Spielraum handelt, woran er sich orientiert, wenn er beispielsweise einen Pkw benutzt.

Andere Ansätze gehen von einem gemeinsamen Mobilitätsverhalten aus, das in verschiedenen Mobilitätsstilen zusammengefasst wird (Götz 2007). Mittels multivariater Methoden bzw. mehrdimensionaler Datenanalysen werden Gruppen nach höchster Ähnlichkeit des Verhaltens gebildet. Sie sind zwar nicht zufällig zusammengewürfelt, aber dennoch nach soziodemografischen und sozioökonomischen Merkmalen recht heterogen und von daher als Zielgruppe schwierig zu identifizieren. Zudem sind die Gruppen Resultat statistischer Verfahren innerhalb bestimmter Stichproben, d. h. von Studie zu Studie variieren die Gruppierungen und Gruppenstärken.

Auch der Milieuansatz zeigt diese Schwächen: Es gibt keinen Konsens darüber, wie die Milieus zu definieren sind, wie man sie bezeichnet und wie viele man sinnvollerweise unterscheiden sollte. Milieus definieren sich aber über Wertegemeinschaften und bilden – im Gegensatz zu den Mobilitätsstilen – identifizierbare soziale Gruppen.

Für die zentrale Frage, wie beispielsweise die Automatisierung und Vernetzung des Verkehrs (als eine Folge des technologischen Wandels) das künftige Verhalten von Bürgerinnen und Bürgern beeinflussen wird, müssen in erster Linie Defizite einer sozialwissenschaftlichen Grundlagenforschung bezüglich der aktuellen und mittelfristig absehbaren Ausdifferenzierung moderner Gesellschaften eingeräumt werden. Man hat zwar über das Ausmaß des Alterns klare Trends – wie aber die künftig älteren Menschen denken und handeln werden, welche Art von Technologien (Plattformen, Apps, neue Endgeräte, etc.) sie nutzen wollen und/oder müssen, ist weitgehend unbekannt.

Selbstverständlich wird die Digitalisierung auch die Mobilität beeinflussen: über mehr Verkehrssicherheit, Energieeffizienz, verringerte Umweltbelastung und die Remobilisierung mobilitätseingeschränkter Personen nach allgemeinem Tenor des Mainstreams überwiegend positiv (EC 2018). Zusätzlich könnten app-gesteuerte oder plattform-basierte vernetzte Mobilitätsdienstleistungen zu einer weniger Pkw-affinen Multimodalität, also zur Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel innerhalb eines Weges und letztlich zu weniger motorisiertem Individualverkehr beitragen.

Zu diesen „idealisierten" Vorstellungen gibt es auch Gegenpositionen, nämlich dass durch das automatisierte und vernetzte Fahren mehr Verkehr entstehen wird, dass die Zersiedelung des Umlandes weiter forciert wird und dem öffentlichen Verkehr sowie der aktiven Mobilität in Form des Zu-Fuß-Gehens und Fahrradfahrens erhebliche zusätzliche Konkurrenz entstehen werden (Dangschat 2017b; Milakis et al. 2018; Soteropoulos et al. 2017). Zudem ist die Skepsis gegenüber dem automatisierten und vernetzten Fahren in Deutschland noch sehr hoch – vor allem bei Älteren und Frauen (Fraedrich/Lenz 2015).

Wenn das Verkehrsministerium Anreize zu Verhaltensänderungen schaffen will, um die Verkehrswende einzuleiten, dann sollte es genauer darüber Bescheid wissen, welche potenzielle Zielgruppe auf welche Anreizsysteme reagiert. Finanzielle Anreizsysteme sind zwar hilfreich, wenn sie stark ausfallen, doch sicherlich nicht maßgeschneidert für unterschiedliche Interessens- und Motivationsstrukturen. Im Mobilitätsbereich ist es zusätzlich dringend notwendig, die regionalen Unterschiede des Verkehrssystems stärker zu berücksichtigen, wenn man eine möglichst autofreie Multimodalität erreichen möchte. Dazu ist es notwendig, das Ausmaß und die Vielschichtigkeit des sozialen Wandels nachvollziehen zu können.

Literatur

Bamberg, S.; Hunecke, M.; Blöbaum, A. (2007): Social context, personal norms and the use of public transportation: Two field studies. In: Journal of Environmental Psychology 27 (3), 190-203.

Cass, N.; Manderscheid, K. (2018): The autonobobility system: mobility justice and freedom under sustainability. In: Cook, N.; Butz, D. (eds.): Mobilities, Mobility Justice and Social Justice. London, 114-128.

Dangschat, J. S. (2015): Gesellschaftliche Vielfalt – Heraus- oder Überforderung der Raumplanung? In: Dangschat, J. S.; Getzner, M.; Haslinger, M.; Zech, S. (Hrsg.): Raumplanung – Jahrbuch des Departments für Raumplanung der TU Wien 2015. Wien/Graz, 15-38.

Dangschat, J. S. (2017a): Wie bewegen sich die (Im-)Mobilen? Ein Beitrag zur Weiterentwicklung der Mobilitätsgenese. In: Wilde, M.; Gather, M.; Neiberger, J.; Scheiner, J. (Hrsg.): Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie – Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf Verkehr und Mobilität. Wiesbaden, 25-52.

Dangschat, J. S. (2017b): Automatisierter Verkehr – was kommt da auf uns zu? Zeitschrift für Politikwissenschaft (ZPol) 27: 493-507.

Dangschat, J. S. (2018): Soziale Milieus in der Mobilitätsforschung. In: Barth, B.; Flaig, B.; Schäuble, N.; Tautscher, M. (Hrsg.): Praxis der Sinus-Milieus©. Wiesbaden, 139-154.

Dangschat, J. S. (2019a): Gesellschaftlicher Wandel, Raumbezug und Mobilität. In: Holz-Rau, C.; Reutter, U.; Scheiner, J. (Hrsg.): Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext des gesellschaftlichen Wandels. Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL). Forschungsberichte der ARL. Hannover. (noch unveröffentlicht)

Dangschat, J. S. (2019b): Verkehrsmittelnutzung, soziales Milieu und Raum. In: Holz-Rau, C.; Reutter, U.; Scheiner, J. (Hrsg.): Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext des gesellschaftlichen Wandels. Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL). Forschungsberichte der ARL. Hannover. (noch unveröffentlicht)

EC – European Commission (2018): STRIA (Strategic Transport Research and Innovation Agenda) 2.0 Roadmap. Connected and Automated Transport – Road – Draft Version 11.1, 11. November 2018. Brussels.

EU SCIS – European Union Smart City Information System (o.J.): The Making of a Smart City: Policy Recommendations. Empowering Smart Solutions for Better Cities. https://www.smartcities-infosystem.eu/sites/default/files/document/the_making_of_a_smart_city_-_policy_recommendations.pdf (24.04.2019).

Fraedrich, H.; Lenz, B. (2015): Gesellschaftliche und individuelle Akzeptanz des autonomen Fahrens. In: Maurer, M.; Gerdes, J.C.; Lenz, B.; Winner, H. (Hrsg.): Autonomes Fahren. Technische, rechtliche und gesellschaftliche Aspekte. Wiesbaden, 638-660.

Geels, F.W. (2002): Technological transitions as evolutionary reconfiguration process: a multi-level perspective and a case-study. In: Research Policy 31, 1257-1274.

Giffinger, R.; Dangschat, J. S.; Suitner, J. (2018): Zur Notwendigkeit raumbezogener Forschung zu digitalen Transformationsprozessen. In: Suitner, J.; Dangschat, J. S.; Giffinger, R. (Hrsg.): Die digitale Transformation von Stadt, Raum und Gesellschaft – Jahrbuch des Departments für Raumplanung der TU Wien 2018. Wien/Graz, 7-21.

Götz, K. (2007): Mobilitätsstile. In: Schöller, O.; Canzler, W.; Knie, A. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden, 759-784.

Hermeier, B.; Heupel, T.; Fichtner-Rosada, S. (Hrsg.) (2019): Arbeitswelten der Zukunft: Wie die Digitalisierung unsere Arbeitsplätze und Arbeitsweisen verändert. Wiesbaden.

Hunecke, M. (2015): Mobilitätsverhalten verstehen und verändern. Psychologische Beiträge zur interdisziplinären Mobilitätsforschung. Wiesbaden.

Kanger, L.; Geels, F. W.; Sovacool, B.; Schot, J. (2018): Technological diffusion as a process of societal embedding: Lessons from historical automobile transitions for future electric mobility. Transportation Research, Part D – Transport and Environment 71, 47-66. https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.11.012.

McCann, E.; Ward, K. (2011): Mobile Urbanism. Cities and Policymaking in the Global Age. Minneapolis.

Milakis, D.; van Arem, B.; van Wee, B. (2017): Policy and society related implications of automated driving: A review of literature and directions for future research. In: Journal of Intelligent Transportation Systems 21 (4), 324-348. doi: 10.1080/15472450.2017.1291351.

Soteropoulos, A.; Berger, M.; Ciari, F. (2018): Impacts of automated vehicles in travel behaviour and land use: An international review of modelling studies. In: Transport Reviews 39 (1): 29-49.

Vanolo, A. (2014): Smartmentality: The smart city as disciplinary strategy. In: Urban Studies 51 (5): 881-896.

PROF. DR. JENS S. DANGSCHAT
ist emeritierter Professor für Siedlungssoziologie und Demographie an der Technischen Universität Wien. Er ist seit 1999 Mitglied der ARL sowie Mitglied des ARL-Arbeitskreises „Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels“. Er forscht zu sozialräumlicher Ungleichheit, zu Handlungstheorien vor allem im Mobilitätsbereich und in der Energienutzung, zu nachhaltiger Raumentwicklung, zur Konzipierung von *urban living labs* und zu *urban governance* im Bereich der Digitalisierung und des automatisierten Fahrens.

Tel. +43 699 1929258
jens.dangschat@tuwien.ac.at

Christian Holz-Rau, Joachim Scheiner

RAUM UND VERKEHR – EIN FELD KOMPLEXER WIRKUNGSBEZIEHUNGEN

Möglichkeiten und Grenzen der Gestaltung

Die Verkehrsentwicklung in Deutschland und weltweit ist durch eine starke Zunahme des Personen- und Güterverkehrs gekennzeichnet. Im Zeitraum 1950–2015 haben sich die Pkw-Distanzen von 1.8 auf 31.5 km pro Person und Tag erhöht. Der Straßengüterverkehr (in Tonnenkilometer) hat um den Faktor 20 zugenommen (BMVI 2017, Berechnungen der Autoren).

Dieses Verkehrswachstum verlief als komplexer Prozess gesellschaftlicher und raumstruktureller Veränderungen. Die Wechselwirkungen zwischen Raum und Verkehr lassen sich wie folgt skizzieren: Infrastrukturausbau und zunehmender Pkw-Bestand führen zu sinkenden Raumwiderständen (vor allem durch höhere Geschwindigkeit) und damit indirekt zu einer dispersen und entmischten Siedlungsstruktur geringer Dichte. Diese Siedlungsentwicklung (Suburbanisierung und Desurbanisierung) erfordert weiteren Infrastrukturausbau, steigende Motorisierung und längere Wege.

Dagegen verknüpft sich mit einer integrierten Standort- und Verkehrsplanung die Hoffnung, diese verkehrsinduzierenden Wechselwirkungen quasi umzudrehen und durch raum- und verkehrsplanerische Interventionen die Distanzen zu reduzieren und Verkehr vom Pkw auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu verlagern. Die gesellschaftlichen Entwicklungen – Wirtschaftswachstum, Globalisierung, räumliche Arbeitsteilung, Bildungsexpansion, Emanzipation, räumlich expandierende private und berufliche Netzwerke – lassen jedoch eine weitere Zunahme der besonders weiten Wege erwarten, vom Fernpendeln bis zu interkontinentalen Privat- oder Geschäftsreisen. Diese liegen weitgehend außerhalb der hier vorgenommenen planerischen und politischen Betrachtung.

In diesem Beitrag setzen wir uns vor allem mit zwei Fragen auseinander:

> Was sind wesentliche Treiber des Verkehrswachstums und der Verkehrsstrukturen?

> Lassen sich durch eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung die Verkehrsstrukturen im Sinne des Klimaschutzes nennenswert beeinflussen?

> Auf dieser Basis geben wir einige planerische und politische Anstöße.

Wechselwirkungen zwischen Raum und Verkehr

Stadtentwicklung und Verkehr waren seit jeher eng verbunden. Verbesserungen der Verkehrsangebote lassen Städte wachsen; der Wachstumsdruck regt zugleich Verbesserungen der Verkehrsangebote an. Die Verbreitung des privaten Pkw eröffnete Möglichkeiten, der Enge der Stadt zu entfliehen. Unter dem Leitbild von Licht, Luft und Sonne (Charta von Athen) begleitete und unterstützte die Stadt- und Verkehrsplanung über lange Zeit die Zunahme des Pkw- und Lkw-Verkehrs.

Dabei hat durch die steigende Motorisierung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur eine massive Beschleunigung stattgefunden, die aber nicht für Reisezeitersparnisse, sondern auf der Nachfrageseite für eine Ausdehnung der Aktionsräume genutzt wird. Auf der Angebotsseite entstehen so Optionen der Konzentration und Dispersion. Neben diesem planungszentrierten Blick auf den Zusammenhang von Raumentwicklung und Verkehrswachstum müssen weitere verkehrserzeugende Prozesse berücksichtigt werden.

Raumstrukturen und Verkehrsverhalten

Nach Studien zum Verkehrsverhalten legt die Wohnbevölkerung von Großstädten im Alltagsverkehr geringere Distanzen zurück als die Wohnbevölkerung kleinerer Gemeinden. Innerhalb der Großstädte nimmt die Alltagsdistanz von innen nach außen zu. Zudem sind Alltagsdistanzen, Pkw-Nutzung und private Motorisierung der Bevölkerung von Quartieren differenzierter Ausstattung und/oder hoher Dichte (bspw. nutzungsdurchmischte Innenstadtquartiere) geringer als von Quartieren mit einseitiger Nutzungsstruktur und/oder geringer Dichte (z. B. Einfamilienhausgebiete). Gleichzeitig konkurrieren Erreichbarkeitsverhältnisse auf verschiedenen Maßstabsebenen miteinander. Die „verkehrsvermeidende“ Ausstattung mit Einzelhandel und Dienstleistungen wird häufig außer Kraft gesetzt durch eine ebenso hervorragende Erreichbarkeit

großflächiger Angebote auf der gesamtstädtischen oder regionalen Ebene, wie Einkaufs- und Gewerbezentren auf der grünen Wiese.

Kritische Fragen

In der Standort- und Verkehrsplanung werden diese Befunde vielfach „übersetzt" in Konzepte zur Stadtentwicklung, etwa die „kompakte Stadt" oder „Stadt der kurzen Wege". Diese Konzepte stellen einen Paradigmenwechsel von der früheren Anpassungsplanung zu einer integrierten Standort- und Verkehrsplanung dar, die „durch die Hintertür" der Raumstruktur das Verkehrsverhalten der Bevölkerung zu steuern versucht. Aber lassen sich die Wechselwirkungen zwischen Raum und Verkehr durch Planung und Politik in die Gegenrichtung drehen, anhalten oder zumindest verlangsamen? Hierfür müssten mindestens folgende Bedingungen erfüllt sein.

> *Kausalität der Zusammenhänge*: Die empirisch beobachteten Unterschiede des Verkehrsverhaltens in unterschiedlichen gebauten Umwelten müssen auf kausalen Zusammenhängen *zwischen* Raumstruktur und Verkehrsverhalten basieren.
Aber: Nicht nur die Raum-, sondern auch die Bevölkerungsstruktur in unterschiedlichen räumlichen Kontexten unterscheidet sich (z.B. höhere Einkommen in Einfamilienhausgebieten). Diese soziodemografischen Unterschiede tragen zu den scheinbar „raumstrukturellen" Unterschieden bei. Hinzu kommt der Prozess der „residenziellen Selbstselektion". Danach konzentrieren sich bestimmte Lebens- und Mobilitätsstile an für sie besonders attraktiven Standorten. Wer nicht so weit unterwegs sein will, zieht dahin, wo kurze Wege möglich sind, bspw. in ein Wohnviertel in der Nähe des Arbeitsplatzes und mit guter Nahversorgung. Wenn Planung diese Möglichkeiten verbessert, werden deshalb aus „Auto-Begeisterten" nicht unbedingt zufriedene Fußgängerinnen und Fußgänger.

> *Zeitliche Stabilität der Zusammenhänge*: Die kausalen Zusammenhänge müssen zeitlich stabil sein. Denn ohne eine zeitliche Stabilität der Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge treten die erwarteten Wirkungen in der Zukunft möglicherweise nicht ein.
Aber: Zum Beispiel sind Unterschiede des Verkehrsverhaltens nach der Gemeindegröße zeitlich nicht stabil. In vielen Großstädten der alten Bundesländer war die Motorisierung in den 1950er- und 1960er-Jahren höher als im ländlichen Raum. Heute ist dies umgekehrt. In den Befragungen zum Verkehrsverhalten der alten Länder 1976 und 1982 war die Bevölkerung der Großstädte weiter unterwegs als die Bevölkerung von Mittelstädten. In der ehemaligen DDR war 1970 die Bevölkerung der Städte weiter unterwegs als die Bevölkerung des Umlandes. Beides hat sich bis heute auf inzwischen deutlich höherem Niveau umgekehrt. Die Bevölkerung kleinerer Umlandgemeinden ist im Durchschnitt weiter unterwegs als die Bevölkerung größerer Umlandgemeinden. Planerische Schlussfolgerung: Wenn sich die Randwanderung auf die größeren Umlandgemeinden richtet, spart dies Verkehr. Aber auch hier sind die Hintergründe komplexer: Die Unterschiede zwischen den Gemeindetypen sind unter den Zugezogenen im Vergleich zu Alteingesessenen relativ gering. Wer aus der Kernstadt ins Umland zieht, arbeitet typischerweise weiter in der Kernstadt. Wenn Planung die Randwanderung erfolgreich in die größeren Umlandgemeinden lenkt (kein leichtes Unterfangen), erreicht dies im besonders relevanten Berufsverkehr keine wesentliche Verkehrseinsparung (möglicherweise aber einen Verlagerungseffekt zum ÖPNV). Zudem nimmt im Zeitverlauf die bindende Kraft von Arbeitsplätzen deutlich ab – die Auspendlerzahlen aus Großstädten nehmen deutlich zu (Entkopplung des Verkehrsverhaltens von der gebauten Umwelt des Nahbereichs).

> *Gestaltbarkeit der Ursachen*: Die Ursachen der Kausalbeziehungen müssen sich zielgerichtet gestalten lassen – politisch und materiell. Denn ohne eine zielgerichtete Veränderung der gebauten Umwelt lassen sich auch bei kausalen Zusammenhängen keine Wirkungen erzielen.
Aber: Auf der materiellen Seite resultieren die deutlich geringeren Alltagsdistanzen der Bevölkerung der (Innen-)Städte aus deren zentralörtlichem Bedeutungsüberschuss. Eine Region kann aber nicht nur aus Innenstädten bestehen. Zudem stehen Planungskonzepte unterschiedlicher Sektoren bzw. Fachplanungen häufig in Konkurrenz zueinander. Die Randwanderung von Wohnstandorten entlastete und entlastet die städtischen Wohnungsmärkte. Die Randwanderung von Betrieben, vor allem im produzierenden Sektor, verbesserte deren Wirtschaftlichkeit und gleichzeitig die innerstädtische Wohnqualität. Eine Umkehr dieser Entwicklung ließe sich bei den heutigen Flächenansprüchen für das Wohnen sowie für die Produktion und Distribution in den meisten Städten wohl nicht realisieren und wäre allein anhand des Verkehrsvermeidungspotenzials auch nicht zu rechtfertigen. Konzepte, die an der Raumdurchlässigkeit ansetzen, im Sinne eines kapazitätsreduzierenden Rückbaus des Hauptverkehrsstraßennetzes sowie einer drastischen Verteuerung des Autoverkehrs, erscheinen politisch kaum mehrheitsfähig.

Sozialer Wandel und Verkehr

Die Zunahme des Verkehrs ist nur eingeschränkt aus den Veränderungen der gebauten Umwelt zu erklären, auch wenn sie mit diesen verbunden ist. Die Ausweitung der Aktionsräume resultiert auch aus Prozessen außerhalb des Handlungsfeldes der Stadt- und Regionalentwicklung. Und diese werden gemeinhin als „gesellschaftlicher Fortschritt" begrüßt. Wesentliche Prozesse des sozialen Wandels erhöhen den Verkehrsaufwand und dehnen die Aktionsräume im privaten Personenverkehr sowie die Verflechtungsräume im Güter- und Wirtschaftsverkehr aus. Dazu vier Beispiele:

Höhere Einkommen = höhere Motorisierung und Distanzen

Sowohl im Alltags- als auch im Fernverkehr zeigen sich deutliche Zusammenhänge zwischen Haushaltseinkommen und Reisedistanzen. Der Wohlstandszuwachs lässt eine weitere Verkehrszunahme über hohe Distanzen erwarten, besonders im Fernverkehr mit dem Flugzeug. Ursachen sind weitere finanzielle Spielräume für die private Motorisierung und Reisen oder die Zunahme höher qualifizierter Tätigkeiten und global agierender Unternehmen mit häufigeren Dienst- und Geschäftsreisen. Gleichzeitig sinken die Kosten im Flugverkehr, ebenfalls mit verkehrserzeugenden Effekten.

Höhere Bildung und höhere Spezialisierung = höhere Distanzen

Höhere Bildungsabschlüsse bedeuten eine höhere Spezialisierung auf dem Arbeitsmarkt, damit eine geringere Dichte passender Angebote und in der Folge längere Berufswege. Bessere Sprachkenntnisse bei höherer Bildung sind Kompetenz und Anreiz für Auslandsreisen. Auslandsaufenthalte werden selbst zum Bestandteil der Ausbildungsphase und können internationale private Kontakte und Berufsmobilität nach sich ziehen, quasi als private Globalisierung. Es gibt deutliche Hinweise, dass junge Erwachsene besonders fernreiseaktiv sind. Die geringere Pkw-Nutzung junger Erwachsener kann also auch ein Hinweis auf die weitere Ausdehnung der Aktionsräume über die Einsatzbereiche des Pkw hinaus sein.

Gleichheit der Geschlechter = höhere Motorisierung und Distanzen

Die Zunahme der privaten Motorisierung der letzten Jahrzehnte ist vor allem auf die mit der Erwerbstätigkeit verbundene zunehmende Motorisierung von Frauen zurückzuführen. Die Verkehrsangleichung zwischen Frauen und Männern hat sich in den jüngeren Kohorten weitgehend auf dem ursprünglich höheren Niveau der Männer vollzogen (zu den Anzeichen für eine Abnahme der Pkw-Nutzung unter jungen Männern s. o.).

Virtualisierung, Multilokalisierung und statushomogene Partnerschaften = höhere Distanzen

Private (und berufliche) Netzwerke lassen sich mit Telekommunikationsmitteln immer leichter über große Entfernungen bilden und aufrechterhalten. Dies ist auch eine Bedingung für die Vielzahl von Formen multilokalen Wohnens, die mit langen Wegen verbunden sind („Living Apart Together"-Paare, pendelnde Kinder in Nachtrennungsfamilien, Fernpendler-Ehen etc.). Auch Partnerschaften werden heute unter den Bedingungen großer Raumdurchlässigkeit und großer, auch virtueller Suchräume gebildet. Die Ausdehnung der Suchräume für persönliche Beziehungen führt zu höheren Distanzen, vor allem zum Fernpendeln und zu Wochenendreisen.

Ausblick

Wir vermuten, dass der Trend zu einer verkehrsaufwendigeren Gesellschaft ungebrochen ist, sich aber hierzulande zunehmend jenseits des Einsatzbereichs des Pkw realisiert. Die Räume, in denen sich diese Entwicklung besonders ausprägt, sind die hochverdichteten Räume, deren Zentren wie auch deren Peripherie. Aus dieser Einschätzung folgen viele offene Forschungsfragen. Sie verändert aber auch den Blickwinkel auf die Möglichkeiten und Grenzen einer integrierten Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung.

In vielen Diskussionen wird das Schlagwort „Verkehrswende" verbunden mit dem Leitbild einer nutzungsgemischten, kompakten „europäischen Stadt", einer Stadt der kurzen Wege. Diese kann auch aus unserer Sicht durch den Erhalt oder die Verbesserung

> der Lebensqualität,
> der Teilhabe und Teilnahmechancen für alle, auch für Personen mit geringen Einkommen oder körperlichen Einschränkungen,
> der Verkehrssicherheit,
> öffentlicher Räume als Orte kommunikativer und kultureller Anregung,
> einer Umgebung mit geringen Belastungen durch Verkehrslärm und andere verkehrsbedingte Immissionen

zu lebendigen, lebenswerten und funktionsfähigen Städten und Regionen beitragen. Aber eine solche Entwicklungsperspektive für den städtischen und regionalen Verkehr ist konfliktträchtig. Denn sie erfordert nicht nur Angebotsverbesserungen im Bereich der Alternativen zum Pkw, sondern auch die Einschränkung des Autoverkehrs. Allein die vielerorts propagierte Förderung des Radverkehrs, zu dem in Zukunft auch leicht-motorisierte E-Scooter gehören, benötigt mehr Flächen, als sie in den meisten Städten dem Radverkehr zugestanden werden, und erfordert z. B. eine Flächenumverteilung zu Lasten von Pkw und Lkw. Ein „neues Austarieren" der Ansprüche und Angebote für die Verkehrsträger bildet die langfristige Grundlage der Lebensqualität und Funktionsfähigkeit von Städten und Regionen. Die Reduktion von CO_2-Emissionen ist dabei ein nachrangiges Ziel einer integrierten Standort- und Verkehrsplanung, denn die vorrangigen Interventionsmöglichkeiten zum Klimaschutz liegen auf der Ebene des Bundes und der EU, wie wir im Folgenden kurz ausführen.

Wir bezweifeln nämlich, dass die „neu austarierte europäische Stadt" einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leistet. Die Zunahme hoher Distanzen über die Stadtgrenzen hinaus, die Zunahmen der Fahrten und Flüge zwischen den Städten und Staaten bestimmen die Emissionsbilanzen immer stärker. Der Alltagsverkehr, vor allem als Binnenverkehr in den Städten, verliert dabei in der Klimabilanz, nicht jedoch für die Lebensqualität vor Ort, an Bedeutung. Entsprechend ist die notwendige Reduzierung der CO_2-Emissionen im Verkehrssektor vor allem die Aufgabe des Bundes und der EU: durch eine wirksame Regulierung des Flugverkehrs, durch Emissions- und an-

schließend auch Energieverbrauchsgrenzwerte für die Fahrzeuge sowie deren Kontrolle, durch einen möglichst schnellen Ausstieg aus der Verbrennungstechnologie als Basis des Landverkehrs für Personen und Güter.

Die Ziele der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik sind häufig versteckt hinter extrem breit definierten, teils nebulösen Formulierungen. Dies steht einer wirksamen Planung und Politik auf allen Maßstabsebenen im Weg. Es macht keinen Sinn, Ziele unscharf zu formulieren und Strategien falsch oder unvollständig zu begründen – im Sinne der Subsidiarität: Die Verkehrsplanung vor Ort soll vor allem die Lebensbedingungen in den Städten und Gemeinden verbessern, die Politik des Bundes und der EU muss das Klima vor dem Verkehr schützen.

Danksagung

Dieser Beitrag hat von intensiven und kontroversen Diskussionen innerhalb des Arbeitskreises „Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext des gesellschaftlichen Wandels“ der Akademie für Raumforschung und Landesplanung profitiert. Wir danken den weiteren Mitgliedern des Arbeitskreises – Janna Albrecht, Prof. Dr. Klaus J. Beckmann, Prof. Dr. Jens S. Dangschat, Prof. Dr. Thomas Döring, Prof. Dr. Carsten Gertz, Tanja Göbler, Dr. Martina Hülz, Georg-Friedrich Koppen, Prof. Dr. Bert Leerkamp, Prof. Dr. Ulrike Reutter, Christoph Scheck, Dr. Dirk Wittowsky für den Widerspruch, bisweilen auch für die Zustimmung – und der ARL für die Unterstützung.

Literatur

Holz-Rau, C.; Scheiner, J. (2016): Raum und Verkehr – ein Feld komplexer Wirkungsbeziehungen. Können Interventionen in die gebaute Umwelt klimawirksame Verkehrsemissionen wirklich senken? In: Raumforschung und Raumordnung 74 (5), 451-465.

PROF. DR.-ING. CHRISTIAN HOLZ-RAU
ist Verkehrsplaner und Verkehrswissenschaftler. Seit 1998 leitet er das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund. Zu seinen aktuellen Forschungsschwerpunkten zählen Strategien und Konzepte einer integrierten Verkehrsplanung, Raum und Verkehr sowie Verkehrserhebungen und Verkehrsmodelle. Er ist Mitglied des oben genannten ARL-Arbeitskreises, den er zwischenzeitlich geleitet hat.

Tel. +49 231 755 2270
christian.holz-rau@tu-dortmund.de

PROF. DR. JOACHIM SCHEINER
ist Geograph, Raum- und Verkehrsplaner am Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der TU Dortmund. Er forscht u.a. zu Verkehrsverhalten und Alltagsmobilität, Wohnmobilität und Standortwahl, Siedlungsentwicklung und Verkehr, empirischen Methoden sowie zu sozialem Wandel und Verkehr. Er ist Mitglied der ARL und im oben genannten Arbeitskreis sowie im Arbeitskreis „Multilokale Lebensführung und räumliche Entwicklungen“. Auch dem abgeschlossenen ARL-Arbeitskreis „Räumliche Auswirkungen des demografischen Wandels“ gehörte er an.

Tel. +49 231 755 4822
joachim.scheiner@tu-dortmund.de

Weert Canzler, Andreas Knie

GEKOPPELT: ERNEUERBARE ENERGIEN UND DIE VERKEHRSWENDE

Der Verkehr ist das große Problem für den Klimaschutz – in den letzten 25 Jahren hat es keinen Fortschritt bei den Treibhausgasemissionen dieses Sektors gegeben. Den größten Anteil daran hat der Straßenverkehr. Seit Jahrzehnten nehmen die Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland zu (Agora Verkehrswende 2017: 11). Mittlerweile sind es fast 47 Millionen Pkw und über 65 Millionen Kraftfahrzeuge insgesamt (Kraftfahrtbundesamt 2018). Alle technischen Effizienzgewinne wurden durch mehr Verkehr sowie größere und damit schwerere Fahrzeuge überkompensiert. Der Dieselskandal zeigt seit 2015, dass vielfach weder die angegebenen Verbrauchswerte noch die vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte im Realbetrieb erreicht werden. Manipulierte Steuerungssoftware lässt die Abgasnachbereitung nicht zuverlässig arbeiten. Hinzu kommt, dass der reale Kraftstoffverbrauch mehr als 40 Prozent höher liegt, als die Hersteller angeben (ICCT 2018).

Aber nicht nur die fossilen Antriebstechniken und die damit verbundenen Treibhausgasemissionen sind ein Problem. Der bisher ungebrochen wachsende motorisierte Individualverkehr braucht auch noch sehr viel Platz – und zwar sowohl wenn er fließt als auch wenn er ruht. Autos werden durchschnittlich gerade einmal eine Stunde am Tag genutzt. Der massenhafte Individualverkehr kommt vom Raumbedarf schon seit Jahren in vielen Ballungsräumen an seine Grenze bzw. hat diese längst überschritten (Deutscher Städtetag 2018).

Eine umfassende Verkehrswende steht also nicht nur aus Gründen des Klimaschutzes ganz oben auf der Agenda, sondern auch, weil es einfach zu viel Autos gibt, die zudem die meiste Zeit nur herumstehen. Die Ziele der Verkehrswende lassen sich schlagwortartig so zusammenfassen: bessere Bedingungen für das Zufußgehen und Radfahren, mehr intermodale Angebote, d.h. verschiedene Verkehrsmittelangebote einfach und vernetzt nutzen zu können, und die Elektrifizierung des verbleibenden motorisierten Verkehrs (Loske 2018).

Während die Debatte um die Verkehrswende in den letzten Jahren eher etwas schleppend verlief, ist insbesondere nach dem Gerichtsurteil des Bundesverwaltungsgerichtes im Frühjahr 2018 und der damit möglichen Sperrung von Innenstädten für Dieselfahrzeuge eine neue Dynamik entstanden. Es scheint nun so zu sein, dass sich wichtige Akteure im Feld, wie beispielsweise die Volkswagen AG, klarer und nunmehr auch hinsichtlich des Antriebs eindeutiger in Richtung batterie-elektrischer Varianten positionieren (Rother 2019). Doch wie sieht es beim Strom aus? Im Sinne der klimapolitisch notwendigen Dekarbonisierung, ergo der Abkehr von fossilen bzw. kohlestoffhaltigen Brennstoffen wie Erdöl, Erdgas und Kohle, darf Strom nur aus erneuerbaren Energien kommen. Strom aus Wind und Sonne ist jedoch unstet und seine Erzeugung findet zudem verteilt in der Fläche und damit dezentral statt.

Mobility to Grid

Für die erneuerbaren Energien sind Speicher entscheidend, um die höchst unregelmäßige Stromproduktion durch Wind und Sonne abzupuffern. Intelligente Stromnetze, die sogenannten Smart Grids, stellen selber eine komplexe Konstruktion des Puffers dar. Die Schwierigkeiten bestehen dabei nicht nur in kurzfristigen Schwankungen im Netz, sondern auch in variierenden tageszeitabhängigen und – besonders herausfordernd – jahreszeitlichen Einspeisemengen.

Für die Stabilisierung des Netzes können Elektrofahrzeuge nun eine wichtige Rolle spielen (ausführlich in: Canzler/Knie 2013). Das gesteuerte Laden ist nur der erste Schritt: E-Fahrzeuge werden „betankt“, wenn genügend Wind- oder Sonnenstrom vorhanden ist. Technisch möglich, bislang jedoch kaum umgesetzt ist die Option, dass E-Fahrzeuge zu Spitzenlastzeiten Strom aus den Batterien wieder zurück ins Netz leiten. Bei großen Flotten von mehreren hundert Fahrzeugen kann dies schnell zu einem relevanten energiewirtschaftlichen Faktor werden. Überschüssiger Wind- und Sonnenstrom kann aber auch durch Elektrolyse zur Produktion von Wasserstoff genutzt werden und damit Brennstoffzellen-Fahrzeuge wie beispielsweise Lokomotiven oder schwere Nutzfahrzeuge antreiben. So kann der Verkehr zur Lösung der Probleme der Energiewende beitragen. Von einer solchen Sektorkopplung ist allenthalben die Rede und viele Komponenten werden bereits seit Jahren erprobt, eine netz- und speichertechnische Gesamtlösung gibt es allerdings noch nicht.

© W. Canzler

Von erneuerbaren Energien gespeist: Elektroautos in einem Smart Grid

Die Produktion von Windenergie in einigen Regionen von Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und auch in Nordbrandenburg übersteigt schon heute an vielen Tagen den Bedarf vor Ort. Eine Weiterleitung in andere Regionen der Republik belastet jedoch vorhandene Netzkapazitäten oder ist manchmal auch gar nicht möglich. In einigen ländlichen Idyllen im Süden der Republik hingegen entsteht an sonnigen Tagen ein Überangebot an Solarstrom, der ebenfalls nur mühsam verteilt werden kann. Gleichzeitig kommt der überregionale Netzausbau nur schleppend voran. Die Lastverschiebung über angepasste Liefervereinbarungen mit Anreizen zum Nachfrageverzicht von Unternehmen zu Zeiten schwacher Wind- und Solarstromproduktion steht erst am Anfang. Speicher und eine flexible Nachfrage sollen die Angebotsspitzen, die eben auch schlicht wetterbedingt sind, abfangen.

Es handelt sich hier um eine komplett neue Logik, weil der Energiemarkt bisher ja nicht vom zufälligen Angebot, sondern von einer eindeutig artikulierten Nachfrage und einer Bereitstellung von Grundlast bestimmt wurde. Der Paradigmenwechsel von der zentralen und gesteuerten zur dezentralen und zufälligen Stromproduktion ist nicht mit einfachen Anpassungen der Regulierung des Energiemarktes zu schaffen. Hier kehrt sich das Grenzkostenprinzip um: Fluktuierende erneuerbare Energien lassen sich nicht steuern, aber sie kosten, abgesehen von den ihnen zugrunde liegenden Investitionen, auch fast nichts (Quaschning 2015).

Intelligente Speicher- und Netztechniken als Schlüssel zum Erfolg

Die künftige Energieversorgung ist dezentral, komplex und wird durch eine Vielzahl von Akteuren gestaltet. Die notwendige Speicherung muss sowohl kurzfristige Schwankungen in der Produktion von Energie als auch tages- und jahreszeitliche Unterschiede ausgleichen können. Die Bandbreite der Fluktuation ist riesig: von den lokalen Sekunden- und Minutenlücken im Niederspannungsbereich, die etwa durch eine Wolke über mehreren Solaranlagen entstehen, über die Tag-Nacht-Differenz bei der Sonneneinstrahlung bis hin zu den dunklen Winterwochen, in denen trübes Wetter weder die Sonne durchlässt noch einen Windhauch erlaubt. Hinzu kommt, dass gerade in den kalten und sonnenarmen Monaten der Wärmebedarf am größten ist.

Eine Speichertechnik, die passend für alle Anforderungen ist, gibt es sicherlich nicht. Offensichtlich bedarf es verschiedener Lösungen. Skeptiker wenden gerne ein, dass dezentrale Speicher wie Batterien und Power-to-gas-Anlagen viel teurer seien als der Ausbau von Übertragungsnet-

zen. Ohnehin stehen die Kosten als „Killerargument" gegenüber Speicherlösungen im Mittelpunkt. Künftige Skaleneffekte, also Kostenvorteile, die durch optimierten Ressourceneinsatz oder sinkende Produktionskosten entstehen, werden dabei ebenso wenig berücksichtigt wie die eingesparten Kosten für nicht zu bauende Übertragungstrassen und Verteilungssysteme.

Batterieelektrische Fahrzeuge können Wind- und Sonnenstrom aufnehmen, wenn es ihn im Überfluss gibt. Damit E-Fahrzeuge zu Puffern und somit zu einem Teil der künftigen Erneuerbare-Energie-Welt werden können, sind nicht nur anspruchsvolle technische Herausforderungen zu meistern, wie die Ausrichtung der Batterien auf viele kurze Lade- und Entladevorgänge sowie eine informationstechnische Integration in Smart Grids und virtuelle Kraftwerke, die räumlich verstreute Erzeugungseinheiten über das Internet verbinden. Diese Transformation des Autos von der Rennreiselimousine zu einem wichtigen Netzelement stellt tatsächlich eine Bedeutungsverschiebung dar und es bedarf beispielsweise auch neuer Schnittstellen zur Fahrzeugelektronik. Darüber hinaus sind Nutzungs- und Geschäftsmodelle zu entwickeln, die es erlauben, die Fahrzeuge als Verkehrsmittel zu nutzen und gleichzeitig kalkulierbare potenzielle Speicherkapazitäten zu schaffen. Ob Privatleute ihr Verhalten nach variablen Vergütungssätzen ausrichten und etwa bei einer Starkwindprognose auf eine geplante Autofahrt verzichten, darf bezweifelt werden. Das gilt auch für andere Formen des Energieverbrauchs in privaten Haushalten. Wasch- und Spülmaschinen etwa haben nicht nur den Vorteil, von der lästigen Handwäsche und dem Handspülen zu entlasten – sie tun ihre Arbeit überdies im Hintergrund. Kaum jemand möchte darüber nachdenken, in welchem Zeitkorridor oder wie lange diese Haushaltsentlastungshilfen tatsächlich laufen. Die Akzeptanz von Anweisungen, die von intelligenten Stromzählern kommen („Smart Metering"), ist bei privaten Stromkunden begrenzt. Allerdings ist auch das bisher vorherrschende Nutzungsmodell des privaten und damit exklusiven Autobesitzes unter Druck und wird sich ändern. Bereits heute stellen Flottenanwendungen schon mehr als zwei Drittel aller Neuwagenzulassungen dar, neue Sharing- und Leasingmodelle werden die Verfügbarkeitsformen von Fahrzeugen im Rahmen von Flottenmanagementangeboten transformieren (Canzler/Knie 2016).

Bei gewerblichen Stromverbrauchern sieht die Sensibilität gegenüber Preisen heute bereits anders aus. Sie reagieren üblicherweise schnell und berechenbar auf Preissignale. Energiekostenmanagement ist Teil professioneller Unternehmensführung, das Contracting mit dem Energielieferanten könnte ein verbreitetes Modell werden. Aber auch hier müssen Nutzungskonkurrenzen ausbalanciert und unterschiedliche Ansprüche ausgeglichen werden. Für Fahrzeuge gilt das allemal. Sinnvoll betreiben lässt sich das Modell „E-Fahrzeuge als Teil von Smart Grids" nur im Flottenbetrieb. Erste Erfahrungen liegen bereits vor. Und das Potenzial fahrender Speicher als ein zentraler Baustein solcher Systeme ist vorhanden, wenn sie in schlauen *Netzen* vorausschauend gesteuert werden (Canzler/Knie 2013).

Auf dem Weg zu einem neuen ordnungspolitischen Rahmen

Diese Perspektive erfordert die Sektorkopplung zwischen dem (erneuerbaren) Strom- und dem (sich elektrifizierenden) Verkehrssektor. Allerdings müssen die Bedingungen dafür erst geschaffen werden. In der aktuellen Fassung des Energiewirtschaftsgesetzes wird es keine Sektorkopplung geben. Schlaue Netze ebenso wie intermodale Verkehrsdienstleistungen und die Elektrifizierung des Verkehrs entstehen nicht automatisch, sie brauchen politische Unterstützung und einen neuen rechtlichen Ordnungsrahmen. Zentral ist ein entsprechender Gesetzesrahmen, der hilft, die bestehenden Netztechniken optimal für den Einsatz der Erneuerbaren zu nutzen und den Betrieb so zu regeln, dass es nicht zu einer Überlast oder zu Versorgungsengpässen kommt.

Dafür ist es u. a. notwendig, den regenerativ produzierten Strom weitgehend von Steuern und Umlagen zu befreien, sofern damit auch Wärme- und Mobilitätsleistungen ermöglicht, die Belastungen der Gesamtnetze reduziert werden und die Versorgungsqualität sich zuverlässig verbessert. Dabei wird unterstellt, dass dies in dezentralen – schlauen – Netzen gelingen kann, in denen die Produktion und der Konsum von Energie in der Figur des Prosumers zusammenkommen. Die Erneuerbaren profitieren dabei von steilen Lernkurven und damit verbundenen drastischen Kostenreduktionen. Für das E-Auto heißt das konkret: Bei einem angenommenen Preis von 10 Cent pro kWh betragen bei einem Durchschnittsverbrauch von 15 kWh die Energiekosten 1,50 Euro pro 100 Kilometer.

Sind diese umfassenden Reformarbeiten zur Sektorkopplung und zur Verkehrswende realistisch? Die Erfolgsgeschichte des Autos lehrt: Ein politisches Programm und ein übergeordnetes Narrativ standen Pate für eine konsequente Implementierung von verkehrsrechtlichen, steuerlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen dafür, dass der „Traum vom privaten Auto" wahr wurde (Klenke 1995). Auf dem gleichen Wege und mit der gleichen Konsequenz müsste auch das neue Ziel der Verkehrswende mit seinen Elementen der Elektrifizierung, der Intermodalität und der Stärkung des Öffentlichen Verkehrs sowie der Renaissance von Zufußgehen und Radfahren verfolgt werden. Im Fokus dieser Verkehrstransformation steht neben der Dekarbonisierung im Übrigen eine Neubewertung und Neuverteilung des öffentlichen Raumes (Notz 2016; Agora Verkehrswende 2018). Doch das passiert nicht, es gibt auch noch kein neues Narrativ.

Was könnte man tun, um die Rechts- und Abgabenordnung im Verkehr und in der Energiewirtschaft zu ändern, ohne damit die allseits geschätzten Routinen und Sicherheiten aufzugeben? Eine Möglichkeit, aus dieser Zwickmühle herauszukommen, besteht darin, die überfälligen Veränderungen probeweise und örtlich sowie zeitlich begrenzt in „regulativen Experimentierräumen" zu versuchen (Canzler/Knie 2018: 109 ff.). Im Fall des Scheiterns oder beim Auftreten nicht intendierter Negativeffekte gäbe es dann die Möglichkeit, wieder zum Ausgangspunkt zurückzukehren. Eine Kultur des Experimentierens würde

es erlauben, den bereits erkennbaren neuen Praktiken auch einen entsprechenden Raum einzurichten, um auszutesten, ob sich diese Praxis verallgemeinern und stabilisieren lässt und welche Folgen möglicherweise zu erwarten sind. Die Änderungen müssen als reale Experimente im Alltag erlebbar sein und Grundlage einer künftigen Verkehrs- und Versorgungskultur werden.

Literatur

Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende, Berlin. https://www. agora-verkehrswende.de/12-thesen/

Agora Verkehrswende (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsmöglichkeiten der Kommunen. Berlin. https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oeffentlicher-raum-ist-mehr-wert-2/

Canzler, W.; Knie, A. (2013): Schlaue Netze. Wie die Energie- und Verkehrswende gelingt. München.

Canzler, W.; Knie, A. (2016): Die digitale Mobilitätsrevolution. Vom Ende des Verkehrs wie wir ihn kannten. München.

Canzler, W.; Knie, A.; Ruhrort, L.; Scherf, C. (2018): Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende. Bielefeld.

Deutscher Städtetag (2018): Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für die Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier des Deutschen Städtetages, Berlin/Köln.

ICCT – The International Council on Clean Transportation (2018): From laboratory to road. https://www.theicct.org/publications/laboratory-road-2018-update

Klenke, D. (1995): „Freier Stau für freie Bürger". Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik. Darmstadt.

Kraftfahrtbundesamt (2018): Jahresbilanz der Neuzulassungen. Flensburg. https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/n_jahresbilanz.html

Loske, R. (2018): Klimafreundliche Mobilität für alle. Wo bleibt die Verkehrswende? In: Neue Gesellschaft/Frankfurter Hefte, 4 (18).

Notz, J. N. (2016): Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz. Von der Tragödie der Allmende – über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis. IVP-Discussion Paper. Berlin.

Quaschning, V. (2015): Erneuerbare Energiesysteme. München.

Rammler, S. (2017): Volk ohne Wagen. Streitschrift für eine neue Mobilität. Frankfurt am Main.

Rother, F. W. (2019): VW: So nachhaltig soll die elektrische ID-Reihe werden. In: EDISON/Handelsblatt. https://edison.handelsblatt.com/erleben/vw-so-nachhaltig-soll-die-elektrische-id-reihe-werden/24011690.html (19.02.2019)

© David Ausserhofer

DR. HABIL WEERT CANZLER
ist Sozialwissenschaftler und Verkehrsforscher am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB). Seit 2013 ist er Sprecher des „Leibniz-Forschungsverbundes Energiewende". Zu seinen Forschungsthemen zählen u.a. sozialwissenschaftliche Verkehrs- und Mobilitätsforschung, Energiepolitik/Energiewende sowie Innovationsforschung und Technologiepolitik.

Tel. +49 30 25491202
weert.canzler@wzb.eu

© David Ausserhofer

PROF. DR. ANDREAS KNIE
ist Sozialwissenschaftler und Verkehrsforscher. Er leitet am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) die Forschungsgruppe Wissenschaftspolitik und ist Professor an der TU Berlin. Er arbeitet zu Themen der Verkehrsforschung, Technologiepolitik, Wissenschaftspolitik und Innovationsforschung.

Tel. +49 30 25491588
Andreas.knie@wzb.eu

Bert Leerkamp

BEITRÄGE DER RAUMPLANUNG ZUM KLIMASCHUTZ IM GÜTERVERKEHR

Der Artikel beschreibt Handlungsansätze für den Klimaschutz im Güterverkehr. Diese können durch die Raumplanung unterstützt werden. Die Vorschläge fokussieren auf kurz- bis mittelfristig umsetzbare, speditionslogistische Maßnahmen, die sich im Wesentlichen im heutigen marktwirtschaftlichen, verkehrs- und ordnungspolitischen Rahmen bewegen. Klimaschutzbeiträge müssen hauptsächlich innerhalb des Teilsystems Straßengüterverkehr erbracht werden. Gleichzeitig werden verkehrsgünstig gelegene Lager- und Umschlagflächen benötigt, um Bündelungs- und Verlagerungspotenziale nutzen zu können. Für Standorte des Güterverkehrs liegen neue Ansätze zur zentralörtlichen Gliederung und eine darauf abgestimmte Netzplanungsmethodik vor. In regionalen Güterverkehrskonzepten als Fachbeitrag zum Regionalplan sollte die Raumausstattung mit logistischer Infrastruktur begründet werden.

Ausgangslage

„Die CO_2-Emissionen des Straßengüterverkehrs sind eines der großen ungelösten Probleme der deutschen Klimapolitik. Während […] im Bereich des motorisierten Individualverkehrs regenerative Elektromobilität auf der Basis von Batteriesystemen in greifbare Nähe rückt, werden im Bereich des Straßengüterverkehrs bisher nicht einmal mögliche Lösungsansätze in der Klimapolitik thematisiert". Mit diesen warnenden Worten leitet der Sachverständigenrat für Umweltfragen das Kapitel Güterverkehr seines 2012 veröffentlichten Umweltgutachtens ein (SRU 2012). Seither ist die gesamte Güterverkehrsleistung bis 2018 um weitere 12% gestiegen (vgl. Intraplan 2019). Dabei stagniert der Anteil des Schienengüterverkehrs (2018: 18,9%) und des Binnenschiffsgüterverkehrs bei 6,7% (ebd.) und wird unter im Wesentlichen gleichbleibenden Randbedingungen auch nicht zunehmen (BVU 2014). Zwar konnten die spezifischen Emissionen des Lkw-Verkehrs durch verbesserte Motorentechnik gesenkt werden, seit 2003 liegt der Endenergieverbrauch jedoch konstant bei 1,4 bis 1,5 Megajoule pro Tonnenkilometer (MJ/tkm, UBA 2018), sodass sich zunehmende Güterverkehrsleistungen in weiter steigenden Endenergieverbräuchen und Klimagasemissionen niederschlagen werden.

Kurz- bis mittelfristig wirksame Klimaschutzstrategien im Straßengüterverkehr

Um die Klimaschutzziele bis 2030 und 2050 noch erreichen zu können, sind schnell umsetzbare und wirksame Maßnahmen zur Reduzierung des fossilen Kraftstoffbedarfes im Straßengüterverkehr erforderlich. Die konventionelle Lkw-Motorentechnik wird das nicht leisten können. Erstmalig von der EU festgelegte CO_2-Grenzwerte sehen zwar vor, dass ab 2025 neu zugelassene Lkw 15% und ab 2030 30% weniger CO_2 emittieren als 2019. Neben Gasantrieben wird dies die Hybridtechnik befördern. Und dank der schnellen Flottenerneuerung bei schweren Lkw und Sattelzugmaschinen im gewerblichen Güterkraftverkehr werden diese neuen Grenzwerte schnell wirksam. Sie kommen dennoch für die Zwischenziele des Klimaschutzes (2030) zu spät und stehen zudem weiter steigenden Transportleistungen gegenüber.

Der SRU hat in seinem Umweltgutachten 2012 empfohlen, die Hauptstrecken des deutschen Autobahnnetzes zu elektrifizieren. Oberleitungs-Hybrid-Lkw (OH-Lkw) haben die technische Einsatzreife erreicht, zwei der drei Teststrecken sind noch im Bau. Die erste deutsche Teststrecke wurde in Hessen zwischen Frankfurt und Darmstadt bereits eröffnet. Das System ist jedoch noch sehr umstritten: Die Infrastrukturkosten werden als zu hoch bewertet, der Nutzen beschränke sich auf die damit ausrüstbaren Strecken und werde nur langsam sichtbar. Wasserstoff sei auf lange Sicht die bessere Alternative und Verbände fürchten eine neue Konkurrenz für die Schiene, wenn sich deren Umweltvorteil gegenüber dem Lkw reduziere.

Was aber hat die Raumplanung mit elektrifizierten Autobahnen zu tun? Die Verteilung der Güterverkehr erzeugenden Nutzungen im Raum und die Verfügbarkeit von Lager- und Umschlagflächen zur Güterbündelung geben den Rahmen vor, in dem der Transportaufwand durch eine effiziente Transportlogistik minimiert werden kann. Infolge des 30-ha-Ziels (Statistisches Bundesamt 2018) konkurrieren die Flächenansprüche der Logistik besonders in Verdichtungsräumen immer stärker mit anderen Nutzungen. Ungünstig gelegene Logistikstandorte vergrößern jedoch die Fahrtweiten. Die Bündelung von Güterströmen benö-

tigt deshalb günstig gelegene Umschlagflächen für einen oder mehrere Verkehrsträger. Im städtischen Güterverkehr werden city-nahe Umschlagflächen für den Lastenradeinsatz auf der „letzten Meile" gesucht. Die Raumplanung darf sich daher nicht auf die Bilanzierung gewerblicher Bauflächen im Regionalplan bzw. Flächennutzungsplan beschränken. Wünschenswert wäre eine funktionale Qualifizierung von Logistikknoten in Verbindung mit der Verkehrsnetzgestaltung. Eine Analyse von 99 Regionalplänen in Deutschland zeigt jedoch, dass die Logistik darin nicht systematisch behandelt wird (Klemmer 2016).

Maßnahmen zur Unterstützung der Energiewende im Lkw-Fernverkehr

Der Einsatz schwerer Lkw mit elektrischem Antrieb im Fernverkehr setzt deutlich verkürzte Lkw-Fahrtweiten oder die Ausrüstung der Straßeninfrastruktur mit Oberleitungen oder eine Kombination beider Ansätze voraus. Dazu müssen Güter, Behälter oder Sattelauflieger auf dem Transportweg umgeschlagen (Hubverkehr) oder der Einsatz von Zugmaschine und Auflieger entkoppelt werden (Begegnungsverkehr). So wird die Gesamtstrecke des Gutes in mehrere kurze Fahrten der Zugmaschinen aufgeteilt. Beide Ansätze erzeugen gegenüber dem Direkttransport zusätzlich Zeit- und Umschlagkosten und sind nur wirtschaftlich, wenn dadurch ein höherer Bündelungsgrad erreicht wird. Im Stückgutverkehr, d. h. beim Transport von Sendungen, die jede für sich die Ladekapazität eines Fern-Lkw nicht ausnutzen und daher auf langen Distanzen gebündelt werden, haben sich Unternehmenskooperationen mit Zentralhubs bereits etabliert, weil durch die zielreine Neuzusammenstellung der Güter im Hub, der Hauptumschlagsbasis, die maximale Fahrzeugauslastung erreicht wird. Hier liegen typische Lkw-Fahrtweiten zwischen den Speditionslagern und den Zentralhubs bei 200 bis 250 km und könnten bereits batterieelektrisch oder künftig mit Oberleitungsversorgung bewältigt werden, zumal Stückgut relativ leicht ist und die Lkw daher i. d. R. Nutzlastreserven für das Mitführen größerer Batteriepakete haben. Erfolgreiche Umrüstungen im Fahrzeugsegment von 18 bis 40 t zulässiges Gesamtgewicht zeigen, dass die Elektrifizierung des Stückgutverkehrs kurzfristig machbar ist.

Der Komplettladungsverkehr umfasst Sendungsgrößen, die den Lkw voll auslasten, und stellt das zweite große Marktsegment des Straßengüterverkehrs dar. Auch hier existieren speditionelle Netzwerke. Begegnungsverkehre sind aber noch nicht weit verbreitet, weil die Gütermengen und Relationen so schwanken, dass für die Speditionen eine zu geringe Planungssicherheit besteht (Apfelstädt 2017). Erschwerend kommt hinzu, dass kostenfrei nutzbare Autobahnrastanlagen, geringe Fahrerentlohnung und komfortable Schlafkabinen in den Lkw bislang die Organisation mehrtägiger bis mehrwöchiger Fahrtenketten im Direktverkehr unterstützt haben. Der aktuell wachsende Mangel an Berufskraftfahrern befördert jedoch Begegnungsverkehre. Das EU-Parlament berät zurzeit eine Verordnung zum Verbringen der Wochenruhezeit außerhalb des Fahrzeugs. Diese Regelung würde die Wirtschaftlichkeit von Begegnungsverkehren zusätzlich steigern und so indirekt zur Marktdurchdringung elektrisch betriebener Lkw beitragen.

Der OH-Lkw erzielt erst mit hohem Elektrifizierungsgrad des Autobahnnetzes Kosten- und Umweltvorteile. Um die Implementation zu beschleunigen, müsste das System für Stückgut- und Komplettladungsverkehre attraktiv werden. Ähnlich dem „Kombinierten Verkehr Straße/Schiene" könnte der Hauptlauf (auf der schrittweise mit Oberleitungen ausgerüsteten Autobahn) mit OH-Zugmaschinen im Pendelverkehr durchgeführt werden, die die Sattelauflieger an Übergabepunkten im Fernstraßennetz aufnehmen. Die Abholung vom bzw. Zustellung zum Kunden verbleibt Aufgabe von kooperierenden Versand- und Empfangsspeditionen, die auf den kürzeren Vor-/Nachlaufstrecken mit batterieelektrischen Zugmaschinen operieren könnten („Kombinierter Verkehr Straße/Straße").

Damit sich elektrische Antriebe im Lkw-Fernverkehr durchsetzen, müssen wirtschaftliche Vorteile gegenüber dem Einsatz von konventionellen Lkw generiert werden. Hier ist die Verkehrs- und Ordnungspolitik am Zuge. Die aktuell aufkommende Diskussion um Emissionszertifikate im Landverkehr deutet darauf hin, dass kurzfristig veränderte Rahmensetzungen denkbar sind. Ergänzend dazu müssten Übergabepunkte planungsrechtlich gesichert werden (Rangier- und Abstellflächen für den Austausch von Sattelaufliegern oder Wechselbrücken). Wegen der erforderlichen Nähe zum Autobahnnetz ist der Außenbereich betroffen und es müsste sichergestellt werden, dass die Flächen nicht zweckentfremdet werden. Autohöfe und Bundesautobahn-Rastanlagen könnten wahrscheinlich den Bedarf nicht vollständig decken, selbst wenn die bisherige Strategie des kostenfreien Lkw-Parkraumangebotes an Rastanlagen aufgegeben würde.

Maßnahmen in der Handelslogistik für städtische Räume

Bei der Versorgung städtischer Räume mit Konsumgütern geht es unter dem Aspekt der Ressourcenschonung und des Klimaschutzes darum, mit möglichst wenigen und großen, künftig regenerativ betriebenen Lkw so weit in den Kern der Stadt hineinzufahren, dass die Reststrecke („allerletzte Meile") mit Lastenrädern oder mit besonders angepassten Kleinfahrzeugen bewältigt werden kann. In neueren Stadtlogistikkonzepten finden sich dementsprechend regelmäßig sogenannte Mikro-Depots oder City-Hubs (Holthaus 2016). Erste Erfahrungen mehrerer Städte mit der Realisierung dieser Konzepte zeigen jedoch, dass günstig gelegene innerstädtische Logistikflächen nicht leicht zu finden sind. Paketdienste haben zudem Vorbehalte gegenüber Kooperationen bei der Zustellung, wodurch die Bündelungspotenziale sinken. In Düsseldorf hat sich demgegenüber ein Bündelungskonzept etabliert, bei dem über 100 beteiligte Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen ein Lager der Firma ABC Logistik im nahegelegenen Hafen als ihre Lieferadresse angeben (statt sich direkt beliefern zu lassen). Von dort erhalten sie ihre Lieferungen gebündelt mit Elektro-Fahrzeugen und künftig auch mit Lastenrädern (Leerkamp/Mayregger/Holthaus 2019).

Bildquelle: Holthaus

Bündeln, lagern, umschlagen: Nachhaltige Logistik braucht Flächen in der Stadt und der Region

Eine sehr gute Lage, ggf. Mehrstöckigkeit, elektrische Ladeinfrastruktur, Abstell- und Wartungsflächen für Lastenräder und die Möglichkeit zur Nachtbelieferung sind neue Anforderungen an innerstädtische Logistikknoten. Die städtebauliche Planung muss solche Flächen für die „Logistik der letzten Meile" planungsrechtlich sichern, um anschließend durch ordnende Maßnahmen im Lieferverkehr den Umstieg auf die Lastenradbelieferung aktiv zu fördern.

Integrierte Raum- und Verkehrsplanung im Güterverkehr

In Verdichtungsräumen, in denen große zusammenhängende Logistikflächen knapp werden (siehe u.a. IVV 2012 für die Region Rheinland), weichen Flächenentwickler zunehmend in Randbereiche aus. Diese Entwicklung ist nicht neu: Bereits 2008 haben Gertz und Wagner auf die Suburbanisierungstendenzen im Umfeld großer logistischer Knoten und die damit verbundenen Steuerungsbedarfe hingewiesen (Gertz/Wagner 2008). Der Ausbaubedarf der Straßennetze steigt, die Anbindung neuer Logistikflächen an das Eisenbahnnetz wird immer schwieriger. Dies ist ein schleichender Prozess, der aufgrund fehlender Daten zur Raum- und Verkehrsnachfragebeobachtung quantitativ kaum fassbar ist und daher nicht beachtet wird (Holthaus 2019)

Der Güterverkehr gerät auch jenseits des Klimaschutzes an natürliche Wachstumsgrenzen einer endlichen Welt. In derartigen Umbruchsituationen ist Planungssicherheit für die Nachfrager und Anbieter von Güterverkehrsleistungen eine wichtige Voraussetzung, damit Transformationsprozesse gelingen. Sie zielt auf die Vorhersehbarkeit sich ändernder Rahmenbedingungen, um Anpassungsprozesse gestaltbar zu machen. Die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (FGSV 2008) bieten für den Personenverkehr ein etabliertes Verfahren, das mittels einer funktionalen Netzgliederung die Entwicklungsbedarfe des zentralörtlichen Systems und der Verkehrsinfrastruktur integriert. Es definiert die Anforderungen an die Dimensionierung der Verkehrsanlagen, die in den Entwurfsrichtlinien für Straßen konkretisiert werden. Damit ist eine integrierte Raum- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung unter den Anforderungen der Transformation in die postfossile Welt plan- und machbar.

Für den Güterverkehr hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den Bedarf erkannt, eine dem Personenverkehr vergleichbare Methodik zu entwickeln. Erste Vorschläge für die funktionale Netzgliederung und Bewertung der Angebotsqualität im Güterverkehr liegen bereits vor (Klemmer 2016). Verfahrensvorschläge für die Bestimmung Zentraler Orte des Güterverkehrs (ZOGV) auf Gemeindeebene werden aktuell in einer Forschungsar-

beit im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung weiterentwickelt und dienen der Anwendung in der Raumwirksamkeitsanalyse für den Bundesverkehrswegeplan sowie künftig als Grundlage einer den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung vergleichbaren Netzplanungsmethodik für den Güterverkehr (Holthaus 2019).

Komplementär dazu sollten regionale Güterverkehrskonzepte ein obligatorischer Fachbeitrag zum Regionalplan werden. Ausgehend von der Funktion und Bedeutung der ZOGV einer Region können darin z. B. erforderliche multimodale Terminals, unimodale Übergabepunkte (s.o.),Umschlag- und Lagerflächen für die Ballungsraumversorgung und Anforderungen an die Güterverkehrsnetze vorgesehen werden. Die resultierenden Flächenbedarfe für einen klimafreundlichen Güterverkehr könnten so gegenüber konkurrierenden Nutzungsansprüchen planerisch gesichert werden und fielen nicht unter die allgemeine Ausweisung und Bilanzierung gewerblicher Bauflächen. Für die Standortplanung von Unternehmen ergäben sich tendenziell verlässlichere Perspektiven, die auch bedeuten können, dass eine Region keine weiteren Neuansiedlungen im Bereich der Logistik mehr verträgt.

Literatur

Aberle, G. (2009): Transportwirtschaft. München.

Apfelstädt, A. (2017): Handlungsoptionen im euronationalen Ladungsverkehr. Göttingen.

BVU – Beratergruppe Verkehr + Umwelt; Intraplan Consult; Ingenieurgruppe IVV; Planco Consulting (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030. FE-Nr.: 96.0981/2011 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Freiburg/München.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2008): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung – RIN 2008. Köln.

Gertz, C.; Wagner, T. (2008): Konfliktfelder von wachsenden Logistikknoten. In: Beiträge zur 13. internationalen Konferenz zu Stadtplanung, Regionalentwicklung und Informationsgesellschaft. Real Corp 2008. Wien 19.–21.05.2008. http://programm.corp.at/cdrom2008/papers2008/CORP2008_53.pdf.

Holthaus, T.; Leerkamp, B.; Wittenbrink, P. (2016): Städtisches Güterverkehrskonzept Basel. Gutachten im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt. Basel.

Holthaus, T.; Leerkamp, B.; Rösing, J. (2019): Kleinräumige Standortuntersuchung beim Güterverkehr für eine verbesserte integrierte Netzplanung. FE 10.05.06-17.9 im Auftrag des BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Bonn (noch unveröffentlicht).

Intraplan Consult; BAG – Bundesamt für Güterverkehr-Luftverkehr (2019): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter-und Personenverkehr. Mittelfristprognose Winter 2018/19. FE-Nr. 97.0398/2018 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. München/Köln.

IVV – Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung; Spiekermann AG; Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen (2012): Untersuchung zur Flächen (Re-)Aktivierung und zur Ausweitung des Gewerbeflächenangebotes mit Gleisanschluss für eine eventuelle logistische Nutzung. Im Auftrag der Logistikregion Rheinland. Aachen.

Klemmer, J. (2016): Entwicklung einer Methodik zur funktionalen Gliederung von Netzen des Güterverkehrs und zur Bewertung der Angebotsqualität. Aachen. Dissertation. Schriftenreihe des Fachzentrums Verkehr der Bergischen Universität Wuppertal.

Leerkamp, B.; Mayregger, P.; Holthaus, T. (2019): LOOP – Einsatz von Lastenrädern in der Logistik des Einzelhandels. NRVP-Fördervorhaben VB 1808 A+B des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Wuppertal. (Zwischenbericht unveröffentlicht).

SRU – Sachverständigenrat für Umweltfragen (2012): Umweltgutachten 2012. Verantwortung in einer begrenzten Welt. Berlin.

Schwemmer, M. (2018): TOP 100 der Logistik 2018/2019. Hamburg.

Statistisches Bundesamt (2018): Nachhaltige Entwicklung in Deutschland. Indikatorenbericht 2018. Wiesbaden.

UBA – Umweltbundesamt (2018): Endenergieverbrauch des Verkehrs. https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/endenergieverbrauch-energieeffizienz-des-verkehrs#textpart-5. (29.04.2019).

UNIV.-PROF. DR.-ING. BERT LEERKAMP
ist Professor für Güterverkehrsplanung und Transportlogistik am Fachzentrum Verkehr der Bergischen Universität Wuppertal. Die aktuellen Forschungsschwerpunkte seines Lehrstuhls liegen in den Bereichen Netzgestaltung, Erreichbarkeitsanalysen, Datenanalysen und Stadtlogistik. Er ist Mitglied des ARL-Arbeitskreises „Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels“.

Tel. +49 202 4394355
leerkamp@uni-wuppertal.de

Christoph Scheck

VERKEHRS- UND MOBILITÄTSENTWICKLUNG IN KARLSRUHE UND DER REGION MITTLERER OBERRHEIN

© Christoph Scheck

Straßenbahnschienen an der Einmündung Kaiserallee/Blücherstraße in der Karlsruher Weststadt

Entwicklung des Karlsruher Modells und seine Grenzen

Entgegen der Nahverkehrspolitik anderer westdeutscher Städte vergleichbarer Größe erfolgte in Karlsruhe ab 1960 der Ausbau des städtischen Straßenbahnnetzes zulasten des Busverkehrs. Der Vorläufer des Karlsruher Modells (Straßenbahnen fahren auf Eisenbahngleisen) war im Jahr 1961 die Verknüpfung der Albtalbahn mit der Karlsruher Innenstadt. Nach weiteren Strecken in den 1960er und 1970er Jahren wurde im Jahr 1979 erstmals zwischen der Nordweststadt und Karlsruhe-Neureut eine DB-Strecke mitbenutzt (Ludäscher 2014: 147).

Ab Anfang der 1990er Jahre wurden weitere DB-Strecken mit der Innenstadt verknüpft und Fahrzeuge eingesetzt, die sowohl auf Eisenbahnstrecken mit Wechselstrom als auch auf Straßenbahnstrecken mit Gleichstrom fahren können. So wurde 1992 die Regionalstadtbahnstrecke Karlsruhe-Bretten im Zweisystembetrieb eröffnet (Ludwig 1993: 777). Damit entfiel der Umsteigezwang am Hauptbahnhof. In den Umlandgemeinden wurden zusätzliche Haltepunkte eingerichtet, um bestehende und geplante Wohngebiete besser zu erschließen. Heute umfasst der Betrieb ein Streckennetz von mehr als 650 km (AVG 2015: 10).

Die Fahrgastzahlen sind auf den auf Stadtbahnbetrieb umgestellten Strecken stark gestiegen. Teilweise wurde auf den Strecken erstmals ein Taktfahrplan eingeführt. Entlang der neuen Stadtbahnverbindungen entschieden sich nach der Eröffnung zwischen 30 und 40% der Pendler/innen für die Stadtbahn als Verkehrsmittel, während auf den Nahverkehrsstrecken im Raum Karlsruhe, die von der DB betrieben wurden, lediglich 10% der Pendler/innen den ÖPNV nutzten (Ludwig/Drechsler 1991: 489). Die Fahrgastzahlen haben sich gegenüber dem früheren Nahverkehr der DB auf der Strecke Karlsruhe-Bretten kurz nach Inbetriebnahme vervierfacht (Ludwig 1993: 780), bis 2016 sogar verzehnfacht. Auf anderen Streckenabschnitten haben sich die Fahrgastzahlen ebenfalls stark erhöht (VBK/AVG/KVV 2017: 28/47).

Anhand der Straßenverkehrszählungen an der Karlsruher Stadtgrenze lässt sich allerdings im Zeitverlauf nicht ableiten, ob die Eröffnung neuer Stadtbahnstrecken zu einem Rückgang des motorisierten Individualverkehr führte.

Bedingt durch seinen eigenen Erfolg (lange Zeit steigende Fahrgastzahlen) stößt das Karlsruher Modell zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen. Die Zugfolge in der zentralen Fußgängerzone (Kaiserstraße) ist in der Hauptverkehrszeit teilweise so dicht, dass es für Fußgänger/innen schwierig sein kann, die Kaiserstraße zu überqueren (Ludäscher 2014: 149). Bereits in den 1990er Jahren betrug die Zugfolge zur Spitzenstunde 50 Sekunden pro Richtung (Voskuhl 1995: 284). „Neuere" Straßenbahnlinien wie die S31/S32 können bereits nicht mehr durch die Innenstadt/Kaiserstraße geführt werden.

Die erste Idee, die Kaiserstraße mit einer Unterpflasterstraßenbahn zu untertunneln, um die Kapazität zu erhöhen, entstand bereits kurz nach dem Zweiten Weltkrieg. Nach Ablehnung durch einen Bürgerentscheid 1996 wurde das Projekt dahingehend verändert, dass die Fußgängerzone Kaiserstraße zukünftig schienenfrei sein soll und zur Kapazitätserweiterung eine oberirdische Schienenverbindung durch die Kriegsstraße gebaut wird. Der dort vierspurige Kfz-Verkehr wird im Gegenzug in einen Straßentunnel gelegt. Der offizielle Spatenstich für diese „Kombilösung" erfolgte im Januar 2010 mit Prognose für die

Fertigstellung des Stadtbahntunnels 2018 sowie der Bahntrasse und des Straßentunnels in der Kriegsstraße bis 2019 (KASIG o.J.: 9).

Die Kosten für das Gesamtprojekt betrugen anfangs etwa 500 Mio. Euro (Ludäscher 2014: 149). Bereits Ende 2013 wurde von Gesamtherstellungskosten von knapp 870 Mio. Euro ausgegangen (KASIG o. J.: 55). Bis März 2018 stieg die Höhe der geschätzten Kosten auf 1,2 Milliarden Euro, der Beitrag der Stadt und ihrer Tochtergesellschaften liegt bei 500 Mio. Euro. Nach aktuellem Rahmenterminplan ist der Beginn des Fahrbetriebs im Stadtbahntunnel für Ende 2020 vorgesehen, als Zeitpunkt für die Inbetriebnahme des Straßentunnels wird Ende 2021 genannt (Hustede 2018).

Die mit den Baumaßnahmen einhergehenden Umleitungen und Verspätungen werden für den Rückgang der Fahrgastzahlen im Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) zwischen 2012 und 2015 um 3,5 % verantwortlich gemacht (Kamleitner 2016). Zwischen 2015 und 2017 stagnierten die Fahrgastzahlen (KVV 2018: 13). Gefragt nach dem Verkehrsmittel, das in der Regel zur Fahrt in die Stadt Karlsruhe benutzt wird, nannten die Bewohner/innen der Region 2016 zu 60,2% Pkw als Selbstfahrende (2012: 55,4%) und zu 31,2% den ÖPNV (2012: 38,2%) (AFSTA KA 2016: 17).

Die Planung und Umsetzung der „Kombilösung" hat bei den Nahverkehrsakteuren umfangreiche Ressourcen gebunden. Umso wichtiger ist es nun, dass auch andere Projekte (z. B. Schaffung einer zweiten Hauptachse, Entschärfung infrastruktureller Engpässe, Schaffung von stadtrandnahen Tangentiallinien etc.) weitergedacht, geplant und umgesetzt werden (VBK/AVG/KVV 2017).

Rolle und Einflussmöglichkeiten der Regionalplanung

Bei der Betrachtung der Rolle und der Aktivitäten der Regionalplanung bzw. der baden-württembergischen Regionalverbände im Bereich „Verkehr und Mobilität" muss zwischen der klassischen regionalen Raumordnung und der Regionalentwicklung bzw. dem Regionalmanagement unterschieden werden.

Der Raumordnung sind für Festlegungen im Verkehrsbereich enge Grenzen gesetzt (Domhardt/Heemeyer/Scheck et al. 2007: 9–11 mit weiteren Nachweisen). Die Regionalplanung hat hier – wie auch in manchen anderen Bereichen – nur indirekte Gestaltungsmöglichkeiten. Die Entscheidungskompetenz liegt im Wesentlichen bei den Baulastträgern (Bund, Land, Landkreise, Kommunen), die neben den für die Umsetzung notwendigen Finanzmitteln in der Regel auch über größere personelle Ressourcen als die Regionalplanung verfügen.

Dennoch kommt der Regionalplanung durch ihre koordinierende Funktion eine hohe Bedeutung für eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu. Dies betrifft im Wesentlichen die Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete an geeigneten Standorten bzw. die Nichtausweisung an ungeeigneten Standorten. Kriterien wären z. B. das Vorhandensein einer guten Schienenpersonennahverkehrs-Anbindung. Diese auf gesamtregionalen Interessen basierenden Vorgaben an die Bauleitplanung (und soweit kompetenzrechtlich möglich auch für parallele Fachplanungen) sollten dabei nicht als abwägbare Grundsätze, sondern als verbindliche Ziele der Raumordnung getroffen werden. Dies ist in einer kommunal verfassten Regionalplanung mit engen personellen Verflechtungen zwischen regionalen Entscheidungsgremien, starken Landkreisen und selbstbewussten Kommunen nicht immer einfach. Werden solche Regelungen jedoch nur als Grundsätze der Raumordnung formuliert oder gar nur in der nicht verbindlichen Begründung erläutert, bleiben sie weitgehend wirkungslos.

Stringente Festlegungen (Vorgaben zur Raumnutzung wie z. B. Wohnstandorte, Trassenfreihaltung etc.) können dann als Basis für ergänzende Maßnahmen der Regionalentwicklung und des Regionalmanagements dienen. Solche ergänzenden Maßnahmen hat der Regionalverband Mittlerer Oberrhein in den letzten Jahren z. B. mit den Projekten CODE24 (u.a. innovativer Lärmschutz an Verkehrswegen) und RegioMOVE (Mobilitätsverbund) aktiv unterstützt.

Fahrradstadt Karlsruhe, Fahrradregion Mittlerer Oberrhein?

Die Topografie und das gemäßigte Klima in der Rheinebene bieten grundsätzlich gute Voraussetzungen für den Einsatz des Fahrrads. Die Stadt Karlsruhe wurde 1986 vom Land Baden-Württemberg als „fahrradfreundlich" ausgezeichnet. Im Jahr 2004 landete sie im ADAC-Mobilitätstest „Radfahren in Großstädten" aber nur auf dem 18. Platz von 22. Als Grund für die schlechte Platzierung wurde genannt, dass die Radverkehrsförderung in Karlsruhe im Gegensatz zu anderen Städten lange nicht als System, sondern als reiner Infrastrukturausbau begriffen worden war. Daraufhin wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, deren Tätigkeit in ein 2005 vom Gemeinderat beschlossenes 20-Punkte-Programm mündete (Wagner/Schell 2014: 151–153).
Konkrete Maßnahmen und messbare Ziele waren (Wagner 2015: 10):

> Steigerung des Radverkehrsanteils von 16% auf 23% im Jahr 2015 zulasten des Kfz-Verkehrs

> Senkung der Unfallzahlen mit schwer verletzten Radfahrerinnen/Radfahrern um 25% bis zum Jahr 2010

> Planung und Bau von jährlich zwei Radrouten

Zudem sollte der Radverkehr bei allen übrigen Neuplanungen, Umbaumaßnahmen und Straßensanierungen gleichberechtigt berücksichtigt werden.

Die Maßnahmen des 20-Punkte-Programms wirken: Im Jahr 2012 erreichte Karlsruhe den dritten Platz des ADFC-Fahrradklimatests bei Städten mit mehr als 200.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und den ersten Platz bei den „Aufholern". Das Ziel, den Radverkehrsanteil bis 2015 auf 23% zu steigern, wurde bereits 2012 mit 25% erreicht. Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) ist für

© Christoph Scheck

Fahrradstraße am Karlsruher Friedrichsplatz

2020 bereits ein Ziel von 30% für den Radverkehr festgelegt (Wagner 2015: 45 f.). Die Senkung der Unfallzahlen schwer verletzter Radfahrerinnen/Radfahrer wurde jedoch bislang nicht erreicht. Als zusätzliche Herausforderung wird aktuell die bessere Verknüpfung der Radwege mit den Umlandgemeinden (Regionalradwege, s. u.) gesehen, da die durchschnittlichen Fahrtdistanzen durch die Nutzung von Pedelecs ansteigen (Wagner/Schell 2014: 152).

Die Monitoringberichte zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes 2014 und 2016 zeigen jedoch, dass zahlreiche Projektbausteine und Maßnahmen „aus personellen Gründen" ins Stocken geraten sind: Planung und Umsetzung neuer Radrouten, Planung zur Anbindung der Umlandgemeinden, Konzepte zum Fahrradparken in der Innenstadt und bei Großveranstaltungen sowie der Entwurf einer Fahrradstellplatzsatzung (STPLA KA 2014: 4/5; STPLA KA 2016: 4/5). Dennoch landete die Stadt Karlsruhe im ADFC-Fahrradklimatest 2017 deutschlandweit auf dem zweiten Platz und 2019 wurde Karlsruhe zum Spitzenreiter unter den Städten mit über 200.000 Einwohnerinnen und Einwohnern gekürt. Das 20-Punkte-Programm von 2005 soll ab Ende 2019 unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger fortgeschrieben werden (Stadt Karlsruhe 2019).

Zur Identifikation potenzieller Verbindungen für Radschnellwege führte das Land Baden-Württemberg 2017 eine Potenzialanalyse durch (VM BW 2018). Dabei wurden in der Region drei mögliche Radschnellwege untersucht. Für diese Strecken hat der Regionalverband Mittlerer Oberrhein eine Machbarkeitsstudie durchführen lassen, die im Februar 2019 fertiggestellt wurde. Empfohlen wird, die Strecken schrittweise in Abhängigkeit ihrer Netzbedeutung umzusetzen (Planungsbüro VAR+ 2019: 5 f.). Für die Abschnitte zwischen Karlsruhe und Rastatt sowie zwischen Karlsruhe und Ettlingen hat das Land Baden-Württemberg im Mai 2019 die Baulast, d.h. die Zuständigkeit für Planung, Bau und Unterhalt, übernommen (VM BW 2019).

Fazit

Eine wesentliche Herausforderung für die nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung besteht für die Stadt Karlsruhe und die Region Mittlerer Oberrhein aktuell darin, die bereits in früheren Jahren durchgeführten, damals innovativen Maßnahmen (z.B. das Karlsruher Modell) weiterzuentwickeln und mit neuen Ideen zur nachhaltigen Mobilitäts- und Raumentwicklung wieder zur Spitzengruppe innovativer Regionen aufzuschließen. Hierbei können die Regionalplanung und das Regionalmanagement neben der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung wichtige Impulse setzen.

Literatur

AFSTA KA – Amt für Stadtentwicklung der Stadt Karlsruhe (2016): Regionsumfrage 2016. Beiträge zur Stadtentwicklung Nr. 49. Karlsruhe.

AVG – Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (Hrsg) (2015): Stadtbahn verbindet Stadt und Region. Karlsruhe.

Domhardt, H.-J.; Heemeyer, C.; Scheck, C. (2007): Festlegungen zum Verkehr in Regionalplänen – Hinweise für die Raumordnungspraxis. Berlin/Bonn. = Werkstatt: Praxis des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung 48.

KASIG – Karlsruher Schieneninfrastrukturgesellschaft mbH (Hrsg.) (o.J.): Kombilösung Karlsruhe. Karlsruhe.

KVV – Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (2018): Verbundbericht 2017. Karlsruhe.

Hustede, R. (2018): „Die Kombi wird noch teurer" – Einigkeit über weitere Kostensteigerung beim Stadtumbau – Streit über Großprojekte In: Badische Neueste Nachrichten – Ausgabe Karlsruhe, 21.03.2018, 17.

Kamleitner, B. (2016): Vorzeigeprojekt wird zum Sorgenkind: Verkehrsverbund verliert immer mehr Kunden. In: Badische Neueste Nachrichten – Ausgabe Karlsruhe, 24.08.2016, 3.

Ludäscher, P. (2014): Der „Tram-Train". In: Bräunche, E. O.; Kramer, C.; Ludäscher, P. et al. (Hrsg.): Atlas Karlsruhe. Köln, 146-149.

Ludwig, D. (1993): Stadtbahn auf Bundesbahngleisen. In: Eisenbahntechnische Rundschau 42 (12), 777-781.

Ludwig, D.; Drechsler, G. (1991): Mit der Stadtbahn auf Bundesbahnstrecken. In: Eisenbahntechnische Rundschau 40 (8), 489-496.

Planungsbüro VAR+ (2019): Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Mittlerer Oberrhein. Darmstadt. https://www.region-karlsruhe.de/fileadmin/user_upload/4_Projekte/Radschnellverbindungen/Machbarkeitsstudie_RSV/2019_02_08_RVMO_Bericht.pdf (23.04.2019)

Stadt Karlsruhe (2019): Karlsruhe belegt 1. Platz beim ADFC-Fahrradklimatest. https://presse.karlsruhe.de/db/meldungen/verkehr/fahrradstadt_karlsruhe.html (24.04.2019)

STPLA KA – Stadtplanungsamt Karlsruhe (Hrsg.) (2014): Monitoringbericht 2014 zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Karlsruhe. Karlsruhe.

STPLA KA – Stadtplanungsamt Karlsruhe (Hrsg.) (2016): Monitoringbericht 2016 zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Karlsruhe. Karlsruhe.

VBK/AVG/KVV – Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrsgesellschaft; Karlsruher Verkehrsverbund (Hrsg.) (2017): Netzkonzeption 2020/2030. Karlsruhe.

VM BW – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.) (2019): Land plant Radschnellwege in den Regionen um Freiburg und um Karlsruhe. Pressemitteilung vom 02.05.2019. Stuttgart.

VM BW – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.) (2018): Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg. Stuttgart.

Voskuhl, D. E. F. (1995): Interlinking the region with its center. The Example of the Karlsruhe region in Germany. In: Journal of Transport Geography 3 (4), 218-286.

Wagner, U.; Schell, J. (2014): Karlsruhe tritt in die Pedale. In: Bräunche, E. O.; Kramer, C.; Ludäscher, P. et al. (Hrsg.): Atlas Karlsruhe. Köln, 150-153.

Wagner, U. (2015): Karlsruhe auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Kommune. Auswirkungen des 20-Punkte-Programms auf die innerstädtische Knotenpunktgestaltung. Präsentation zum Vortrag beim Kolloquium des Instituts für Straßen- und Eisenbahnwesen des Karlsruher Instituts für Technologie am 28.01.2015. https://www.ise.kit.edu/rd_download/SEB/Kolloquium_SEB_01-15_Wagner.pdf (30.04.2019).

Dieser Artikel ist eine aktualisierte Zusammenfassung des Beitrags „Region Mittlerer Oberrhein – Das Karlsruher Modell und seine Grenzen“, der im Forschungsbericht der ARL „Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels“ erscheinen wird. Im Folgenden werden ausgewählte Aspekte der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in der Stadt Karlsruhe und der Region Mittlerer Oberrhein schlaglichtartig beleuchtet.

DR.-ING. CHRISTOPH SCHECK
studierte Raum- und Umweltplanung an der Technischen Universität Kaiserslautern und promovierte dort am Lehrstuhl für Regionalentwicklung und Raumordnung. Anschließend war er beim Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Karlsruhe) als Referent im Bereich Infrastruktur (Verkehr und Energie) tätig. Aktuell arbeitet er beim Land Baden-Württemberg im Bereich des anlagen- und verkehrsbezogenen Lärmschutzes. Er ist Mitglied des ARL-Arbeitskreises „Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels“.

Tel. +49 160 5440404
Christoph.Scheck@gmx.de

Juliane Kemen

AKTIVE MOBILITÄT UND GESUNDHEIT

Gesundheitliche Auswirkungen des Arbeitsweges auf Berufstätige

Gesundheit und Mobilität sind zwei grundlegende Bereiche des menschlichen Lebens, deren Zusammenhang in den letzten Jahren verstärkt ins öffentliche Bewusstsein rückt. Mobil zu sein spielt für Berufstätige heute eine größere Rolle als je zuvor. Dabei wird von den meisten Berufstätigen auch heute noch das eigene Auto als tägliches Fortbewegungsmittel genutzt, obwohl viele Arbeitswege kurz genug sind, um sie mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen zu können. Dabei ist der motorisierte Verkehr auf verschiedenen Ebenen unzweifelhaft Ursache gesundheitlicher Belastungen für die Bevölkerung. So führten Straßenverkehrsunfälle im Jahr 2018 zu knapp 400.000 Verletzten (darunter 3.300 tödlich Verunglückte) (destatis 2019). Feinstaub und Stickoxide bewirken eine kontinuierliche Belastung der menschlichen Gesundheit (WHO/OECD 2015). Das Umweltbundesamt geht von etwa 45.000 Personen pro Jahr aus, die vorzeitig durch gesundheitliche Folgen der Luftverschmutzung sterben (UBA 2017). Die Entscheidung für oder gegen ein Verkehrsmittel hat allerdings nicht nur Einfluss auf die Mortalität der Gesellschaft, sondern auch auf die Morbidität, also die Krankheitshäufigkeit und das Wohlbefinden von Individuen.

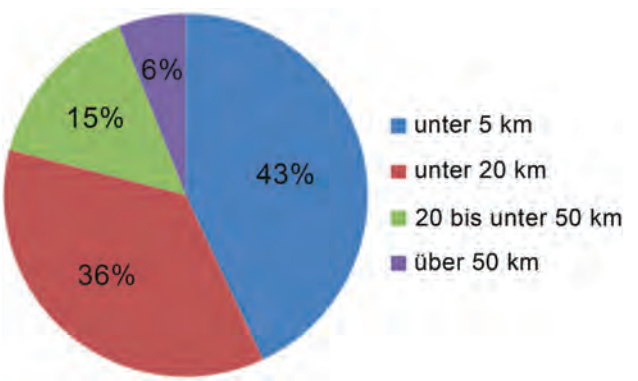
Dieser Beitrag erörtert den Zusammenhang zwischen der arbeitswegbedingten Mobilität und der Gesundheit Berufstätiger, indem er zunächst grundlegende Kennziffern der Arbeitswegmobilität und die Auswirkungen mangelnder Bewegung auf die Gesundheit sowie die durchschnittliche Länge der Arbeitswege in Abhängigkeit vom Raumtyp aufzeigt. Im Anschluss werden Ergebnisse einer Querschnittsstudie zu den gesundheitlichen Auswirkungen aktiver Mobilität (Zufußgehen, Radfahren etc.) auf dem Arbeitsweg dargestellt. Der Beitrag schließt mit einem Fazit, das zugleich konkrete Handlungsempfehlungen ausspricht.

Arbeitswegmobilität in Deutschland

Arbeitswege gehören weder der Freizeit noch der Arbeitszeit an, sondern der sogenannten Obligationszeit (Rau 2011: 84). Der Arbeitsweg scheint auf den ersten Blick eine unvermeidbare Bürde, die es auf sich zu nehmen gilt. Allerdings würden die meisten Berufstätigen auch nicht auf ihn verzichten wollen, da die Brücke zwischen Arbeit und Freizeit für verschiedene Aktivitäten genutzt werden kann (Redmond/Mokhtarian 2001). Welche Verkehrsmittel hauptsächlich genutzt werden, hängt von der Lage des Wohn- und Arbeitsorts, finanziellen oder strukturellen Möglichkeiten, der Unterstützung durch den Arbeitgeber, der Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie eigenen Gewohnheiten ab.

Die Studie Mobilität in Deutschland (MID) zeigt, dass 63% aller Arbeitswege mit dem Auto zurückgelegt werden (davon 5% als Mitfahrende). Für weitere 15% wird der Öffentliche Personenverkehr (ÖPV), das Fahrrad auf 13% und das Zufußgehen auf 9% der Wege genutzt (eigene Berechnung mit Daten aus BMVI 2017). Bei Dienstwegen liegt der Anteil der Autofahrenden bei 75%. Ein Großteil der Arbeits- und Dienstwege weist eine Länge von unter 20 km auf (siehe Abbildung1). 43% der Wege haben sogar eine Länge von unter 5 km. Wege dieser Größenordnung ließen sich besonders gut aktiv, d.h. mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen.

Die Ergebnisse der MID-Studie zeigen auch, dass die Länge des Arbeitsweges vom Raumtyp und von der Größe des Wohnorts der Beschäftigten abhängt. Kurz gesagt zeigt sich: je kleiner der Wohnort der Berufstätigen, desto länger der durchschnittliche Arbeitsweg. Dies gilt sowohl für ländliche als auch für städtische Regionen (Nobis/Kuhnimhof 2017: 105). Wie stark die Unterschiede zwischen den Ge-



Quelle: Eigene Berechnung mit Daten aus BMVI 2017

Abb. 1: Länge der Arbeits- und Dienstwege

meinden in Deutschland variieren, verdeutlicht Abbildung 2, die die durchschnittlichen Pendeldistanzen aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigen im Jahr 2017 zeigt. Pendeln bezeichnet hier das Überschreiten der Gemeindegrenze auf dem Weg zur Arbeit.

Es zeigt sich ein deutliches Stadt-Land-Gefälle der Pendeldistanzen, welches besonders stark in Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Schleswig-Holstein ausgeprägt ist. Darüber hinaus wird auch ein Zusammenhang zwischen sozioökonomischen Faktoren und der Länge des Arbeitsweges sichtbar. Personen mit höherem Einkommen und höherer Bildung nehmen im Mittel die längsten Pendelstrecken in Kauf (Nobis/Kuhnimhof 2017: 103–104; Rüger/Sulak 2017).

Relevant ist auch die Betrachtung der Mono- bzw. Multimodalität, d. h. ob für den Arbeitsweg nur ein oder mehrere Verkehrsmittel genutzt werden. Ein Großteil der multimodalen Verkehrsmittelnutzenden bewegt sich auch mit aktiven Verkehrsmitteln fort. Monomodalität, die ausschließliche Nutzung eines Verkehrsmittels, findet sich insbesondere bei der privaten Pkw-Nutzung – 45 % der Autofahrenden nutzen keine anderen Verkehrsmittel. Monomodale Nutzende des öffentlichen Verkehrs (8 %) und ausschließlich Fahrradfahrende (5 %) finden sich hingegen viel seltener (Nobis/Kuhnimhof 2017: 57).

Obwohl zunehmend mehr Beschäftigte in unterschiedlichen Gemeinden wohnen und arbeiten, sind die meisten Pendeldistanzen weiterhin so niedrig, dass sich die Strecken zu Fuß, mit dem Fahrrad oder E-Bike bzw. einer Kombination aus aktiver und passiver Mobilität zurücklegen ließen.

Mangelnde Bewegung als Risikofaktor von Morbidität und Mortalität

2017 fehlten Beschäftigte in Deutschland im Schnitt 16,7 Tage pro Jahr auf der Arbeit aufgrund von Erkrankungen. Hochgerechnet kommt es dabei im Jahr zu rund 668 Mio. Arbeitsunfähigkeitstagen und volkswirtschaftlichen Folgekosten von bis zu 136 Mrd. Euro (BAuA 2019). Viele Erkrankungen, an denen Beschäftigte in Deutschland leiden, insbesondere nicht übertragbare Krankheiten wie Krebs, Diabetes und Herz-Kreislauf-Erkrankungen, lassen sich u. a. auf zu wenig Bewegung zurückführen (Lee et al. 2012). Bewegung kann auch der Entwicklung psychischer Erkrankungen entgegenwirken und hat positive Auswirkungen auf deren Verlauf, wie ein Review diverser Studien zeigen konnte (Wegner et al. 2014). In Studien, die den Einsatz von Bewegung mit einer medikamentösen Behandlung verglichen, war die Wirkung beider Therapieansätze ähnlich.

Insgesamt ist unzureichende Bewegung einer der zehn Risikofaktoren für die globale Sterblichkeit (WHO 2014). Ein Baustein für mehr Bewegung im Leben Berufstätiger könnte der Umstieg von passiver Mobilität, wie dem Autofahren oder dem ausschließlichen Nutzen des ÖPV, auf aktive Verkehrsmittel, wie das Fahrradfahren oder Zufußgehen, sein.

Der Zusammenhang zwischen Gesundheit und Arbeitsweg

Bereits in den 1970er Jahren zeigten Untersuchungen, wie negativ sich Berufspendeln und besonders Stau auf die Gesundheit auswirken. Mit steigender Arbeitsweglänge zeigten sich zunehmend Stressreaktionen (Novaco 1979). Eine deutsche Studie in mehreren Unternehmen aus dem Jahr 2000 ergab, dass das Wohlbefinden vor Fahrtbeginn umso niedriger war, je länger der zu bewältigende Arbeitsweg dauerte (Stadler et al. 2000). Der Einfluss des Arbeitsweges auf weitere Gesundheitsparameter, wie Krankheitstage (Hendriksen et al. 2010) und Übergewicht (Wen et al. 2008), konnte in den folgenden Jahren belegt werden. Die positive Wirkung der aktiven Verkehrsmittel wird dabei hauptsächlich der zusätzlichen körperlichen Aktivität zugeschrieben. Der genaue Ursache-Wirkungs-Zusammenhang bedarf allerdings weiterer Forschung. Auch fehlte bisher der Einbezug multimodaler Fortbewegung und eine kombinierte Abfrage mehrerer Gesundheitsparameter.

Die Studie „Mobilität und Gesundheit“, durchgeführt vom GeoHealth Centre der Universität Bonn und vom Mobilitätsberatungsunternehmen EcoLibro GmbH, kommt zu dem Ergebnis, dass Fahrradfahrende und Zufußgehende sich von allen anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern in Bezug auf mehrere Gesundheitsparameter unterscheiden. Die Untersuchung befragte 2.300 Beschäftigte zur Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg, zu Krankheitstagen, dem persönlichen Wohlbefinden sowie zu Größe und Gewicht zur Berechnung des Body-Mass-Index (Kemen 2016). Um Verzerrungen zu vermeiden, wurden nur Personen mit weniger als 30 Krankheitstagen pro Jahr in die Auswertung einbezogen. Im Durchschnitt lag die Zahl der Krankheitstage aller Befragten bei 4,7 Tagen, also deutlich niedriger als der Bundesdurchschnitt von 16,7 Tagen (BAuA 2019). Die Radfahrenden unter den Befragten wiesen nur 3,3 und Zufußgehende nur 3,4 Krankheitstage auf. Bei den Nutzenden von ÖPV und motorisiertem Individualverkehr (MIV) lagen die Krankheitstage bei etwa 5,3 Tagen. Unter Einbezug der Krankheitstage, die Beschäftigte in ihrer Freizeit erkrankt sind, und Tagen, an denen die Beschäftigten krank bei der Arbeit erschienen, werden die Unterschiede noch deutlicher. Während Fahrradfahrende und Zufußgehende 6,8 und 7,7 dieser Krankheitstage aufweisen, liegt die Zahl bei den Nutzenden des MIV bei 11,5 und des ÖPV bei 10,2 Tagen. Multimodale Verkehrsmittelnutzende liegen mit ihren Werten zwischen diesen beiden Polen. Sie scheinen von einer gelegentlichen Nutzung aktiver Verkehrsmittel zu profitieren.

Auch das Wohlbefinden der sich aktiv Fortbewegenden war signifikant höher als bei anderen Teilnehmenden der Studie. Es wurde über den Wellbeing-Index der Weltgesundheitsorganisation erfasst, der sich aus Fragen zu Stimmung und Energielevel der letzten zwei Wochen zusammensetzt (WHO 1998). Der Body-Mass-Index lag bei den Nutzenden aktiver Verkehrsmittel deutlich niedriger als bei Autofahrenden und ÖPV-Nutzenden (Kemen 2016).

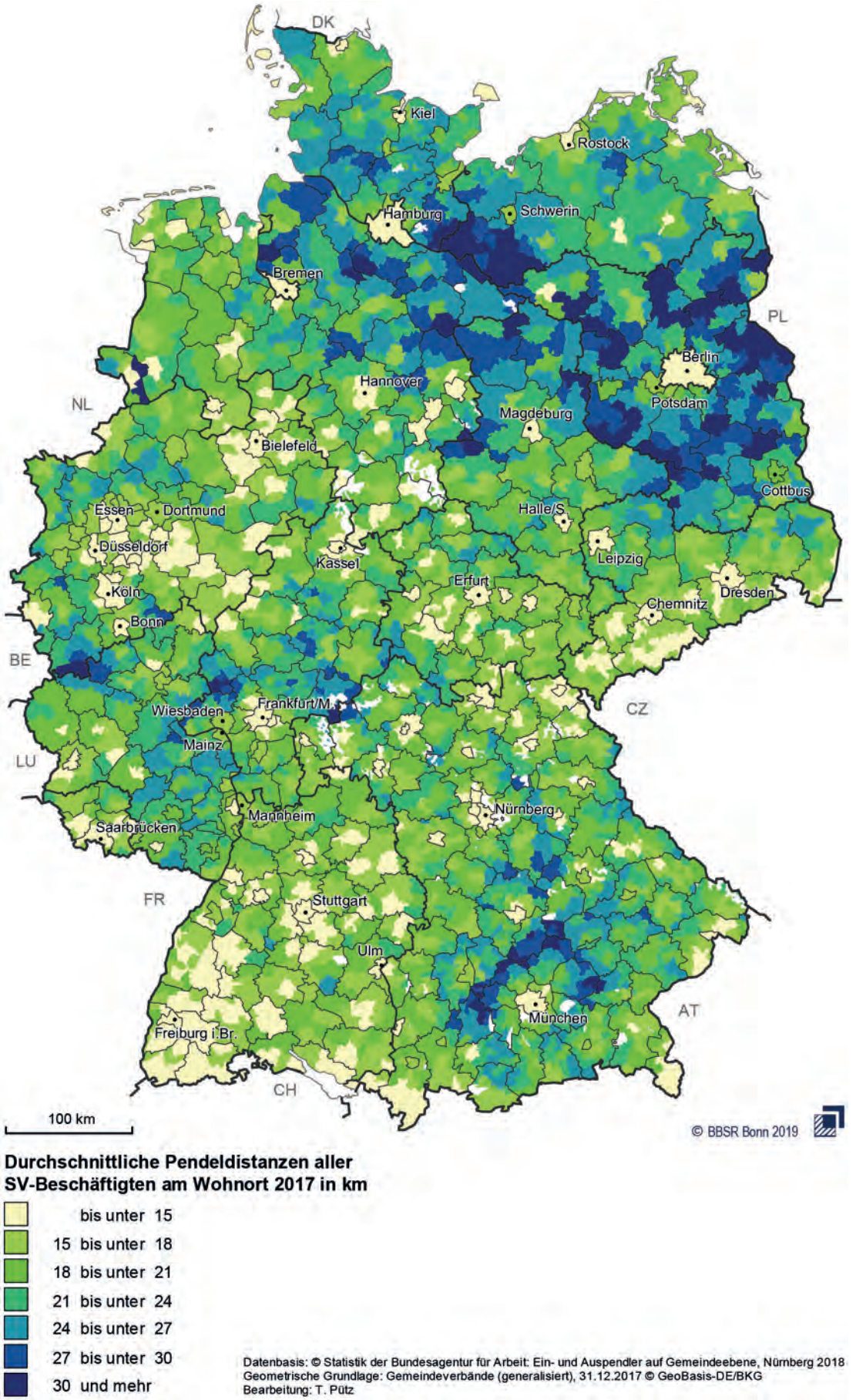


Abb. 2: Durchschnittliche Pendeldistanzen

Fazit

Während Freizeitsport und auch betriebliche Gesundheitsförderung bereits gesellschaftlich etabliert sind und politisch gefördert werden, ist der aktive Arbeitsweg, das Nutzen aktiver Fortbewegungsmittel auf dem Weg zur Arbeit und zurück, noch zu wenig im Fokus von Politik und Arbeitgebern. Dabei bietet der Arbeitsweg, da er in der Regel zweimal täglich an bis zu fünf Wochentagen durchgeführt wird, Gelegenheit, regelmäßige Bewegung in den Alltag zu integrieren. Die Unterstützung eines stabilen Gesundheitszustands ist im Sinne von Beschäftigten und Arbeitgebern, da sich die Gesundheit und das persönliche Wohlbefinden verbessern und gleichzeitig der Krankenstand senken und somit die Produktivität steigern lässt.

Die eingangs erwähnte hohe Schadstoffbelastung durch Feinstaub in Städten ist kein Argument gegen die Nutzung aktiver Verkehrsmittel im Alltag oder auf dem Arbeitsweg. So konnte eine holländische Studie zeigen, dass auch unter Einbezug der Belastungen und Gefahren durch Luftverschmutzung und Verkehrsunfälle die positiven gesundheitlichen Auswirkungen aktiver Mobilität deutlich überwiegen (de Hartog 2010). Zudem können Fahrradfahrende häufig auf weniger befahrene Strecken ausweichen, auf denen die Belastung geringer ist als an den Hauptverkehrsstraßen. Auch liegt es auf der Hand, dass die negativen Auswirkungen des Verkehrs sich langfristig nur durch eine Änderung des Modal Split, d.h. der Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel, und über eine stärkere Förderung des Rad- und Fußverkehrs reduzieren lassen.

Aktive Mobilität kann dabei auf verschiedenen Ebenen unterstützt werden. So könnten politische und öffentliche Akteure den Ausbau der Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur und die Entwicklung ganzheitlicher Mobilitätsstrategien verfolgen. Dies sollte immer unter Einbezug multimodaler Verkehrsmittelnutzung stattfinden, da auch die Kombination körperlich weniger und stärker fordernder Verkehrsmittel die Gesundheit verbessern kann. Stichworte wie Bike & Ride, Fahrradverleihsysteme und die (kostenfreie) Fahrradmitnahme im ÖPV sind hier zu nennen. Unternehmen könnten einerseits Anreize für die Nutzung des MIV abbauen, etwa durch die Umwandlung kostenfreier Parkplätze in kostenpflichtige, andererseits könnten sie aktive Mobilität befördern, etwa durch individuelle, arbeitswegbezogene Mobilitätsberatung, durch finanzielle oder organisatorische Unterstützung bei der Anschaffung geeigneter Fahrräder sowie durch die Schaffung geeigneter Infrastruktur (wie bspw. Fahrradabstellmöglichkeiten, Duschen oder eine Werkstatt für kleinere Reparaturen).

Literatur

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2019): Durchschnittliche Pendeldistanzen. Bearbeitung durch Pütz, T. auf Datenbasis der Statistik der Bundesagentur für Arbeit: Ein- und Auspendler auf Gemeindeebene, Nürnberg 2018. Bonn.

BAuA – Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (Hrsg.) (2019): Volkswirtschaftliche Kosten durch Arbeitsunfähigkeit 2017. Dortmund. https://www.baua.de/DE/Themen/Arbeitswelt-und-Arbeitsschutz-im-Wandel/Arbeitsweltberichterstattung/Kosten-der-AU/pdf/Kosten-2017.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (10.05.2019).

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017): Mobilität in Tabellen. Online-Daten der Mobilität in Deutschland 2017.

destatis (2019): 2,7% mehr Verkehrstote im Jahr 2018. Pressemitteilung Nr. 069 vom 27. Februar 2019. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/02/PD19_069_46241.html (10.05.2019)

de Hartog, J.; Boogaard, H.; Nijland, H.; Hoek, G. (2010): Do the health benefits of cycling outweigh the risks? In: Environmental Health Perspectives 118 (8), 1109-1116.

Hendriksen, I. J.; Simons, M.; Garre, F. G.; Hildebrandt, V. H. (2010): The association between commuter cycling and sickness absence. In: Preventive Medicine 51 (2), 132-135.

Kemen, J. (2016): Mobilität und Gesundheit: Einfluss der Verkehrsmittelnutzung auf die Gesundheit Berufstätiger. Wiesbaden.

Lee, I. M.; Shiroma, E. J.; Lobelo, F.; Puska, P.; Blair, S. N.; Katzmarzyk, P. T. (2012): Impact of Physical Inactivity on the World's Major Non-Communicable Diseases. Lancet 380 (9838): 219-229.

Nobis, C.; Kuhnimhof, T. (2017): Mobilität in Deutschland MID – Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des BMVI. Bonn, Berlin.

Novaco, R. W.; Stokols, D.; Campbell, J.; Stokols, J. (1979): Transportation, stress, and community psychology. In: American Journal of Community Psychology 7 (4), 361-380.

Rau, R. (2011): Zur Wechselwirkung von Arbeit, Beanspruchung und Erholung. In: Bamberg, E.; Ducki, A.; Metz, A.-M. (Hrsg.): Gesundheitsförderung und Gesundheitsmanagement in der Arbeitswelt. Ein Handbuch. Göttingen, 83-106.

Redmond, L. S.; Mokhtarian, P. L. (2001): The positive utility of the commute: modeling ideal commute time and relative desired commute amount. In: Transportation 28 (2), 179-205.

Rüger, H.; Sulak, H. (2017): Wochenendpendeln von Erwerbstätigen in Deutschland: Analysen mit den Mikrozensen 1991 bis 2012. In: Raumforschung und Raumordnung 75 (5), 413-427.

Stadler, P.; Fastenmeier, W.; Gstalter, H.; Lau, J. (2000): Beeinträchtigt der Berufsverkehr das Wohlbefinden und die Gesundheit von Berufstätigen? Eine empirische Studie zu Belastungsfolgen durch den Berufsverkehr. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 46 (2), 56-66.

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017): Gesundheitsrisiken durch Feinstaub. https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-feinstaub#textpart-1 (10.05.2019).

Wegner, M.; Helmich, I.; Machado, S.; Nardi, A.; Arias-Carrion, O.; Budde, H. (2014): Effects of Exercise on Anxiety and Depression Disorders. Review of Meta-Analyses and Neurobiological Mechanisms. In: CNS & Neurological Disorders – Drug Targets 13 (6), 1002-1014.

Wen, L. M.; Rissel, C. (2008): Inverse associations between cycling to work, public transport, and overweight and obesity: findings from a population based study in Australia. In: Preventive Medicine 46 (1), 29-32.

WHO (Hrsg.) (1998): Wellbeing Measures in Primary Health Care / The Depcare Project. Copenhagen.

WHO (Hrsg.) (2014): Global status report on noncommunicable diseases 2014.

WHO Regional Office for Europe; OECD – Organisation for Economic Cooperation and Development (Hrsg.) (2015): Economic cost of the health impact of air pollution in Europe: Clean air, health and wealth. Copenhagen.

JULIANE KEMEN, M.SC.
hat Geographie an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn studiert und für die AG Mobilitätsforschung der Goethe-Universität Frankfurt am Main und das ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Dortmund gearbeitet. Sie ist aktuell wissenschaftliche Mitarbeiterin des GeoHealth Centres des Instituts für Hygiene und Öffentliche Gesundheit der Universität Bonn.

Tel. +49 228 28719872
juliane.kemen@ukbonn.de

Band 77
Heft 1
Februar 2019

Papierausgabe:
ISSN 0034-0111

Elektronische Ausgabe:
ISSN 1869-4179

All manuscripts are published open access:
CC BY-N-ND 4.0

BEITRAG / ARTICLE

Gernot Stöglehner
Conceptualising Quality in Spatial Planning

Sören Groth
Multioptionalität: Ein neuer („alter“) Terminus in der Alltagsmobilität der modernen Gesellschaft?

Brigitte Adam
Vom Siedlungsbrei zum Städtischen? Eine mehrdimensionale Bestandsaufnahme der Suburbanisierung

Hubert Job / Manuel Engelbauer / Barbara Engels
Das Portfolio deutscher Biosphärenreservate im Lichte der Sustainable Development Goals

BERICHT AUS DER PRAXIS / PRACTICE REPORT

Ingo Mose / Thomas Hammer / Dominik Siegrist / Norbert Weixlbaumer
Gebietsschutz in Europa – Herausforderungen für wissenschaftliche Kooperation. Erfahrungen der Forschergruppe NeReGro

Printausgaben können über die Website der Zeitschrift bestellt werden:
https://content.sciendo.com/view/journals/raraoverview.xml

AUS DER ARL

VON A WIE AGGLOMERATION BIS Z WIE ZENTRALER ORT

Neuauflage des Handwörterbuchs der Stadt- und Raumentwicklung

Die Neuauflage des Handwörterbuchs der Stadt- und Raumentwicklung ist erschienen. Das vierbändige Grundlagen- und Nachschlagewerk der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) erläutert alle zentralen Fachbegriffe und aktuellen Themen der Raumordnung, Raumplanung und Raumentwicklung. Die 284 aktualisierten Einzelbeiträge renommierter Expertinnen und Experten richten sich gleichermaßen an Wissenschaft und Fachpraxis, wie auch an Lehrende und Studierende.

Die nunmehr fünfte Druckfassung stellt eine vollständige Neufassung des Grundlagenwerkes dar. Fachkundig und verständlich erläutert es klassische Themen der Raumordnung und greift aktuelle Fragestellungen und räumliche Entwicklungen auf, unter anderem vermehrt die kommunale Ebene und ihre Aufgaben sowie die Steuerung und Gestaltung von raumwirksamen Prozessen.

Darüber hinaus wurden Beiträge zu den Planungssystemen einiger europäischer Staaten aufgenommen. Für alle raumbezogenen Wissenschaften, Politiken und Planungen im deutschsprachigen Raum kann das neue Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung als *das* Nachschlagewerk gelten.

Bei Interesse können Sie das Handwörterbuch im Buchhandel und natürlich über den ARL-Verlag bestellen.

Erstmalig ist eine ARL-Publikation, neben der Print-Version, auch als E-Book im Buchhandel erhältlich. Darüber hinaus wird eine nutzerorientierte Website – einschließlich kostenlos herunterladbaren Einzelartikeln – vorbereitet, um das Handwörterbuch künftig allen Interessierten Open Access zugänglich zu machen und erweiterte Anwendungsmöglichkeiten anzubieten.

Weitere Informationen und Bestellung

284 Begriffe
3.024 Seiten
rund 300 überwiegend farbige Abbildungen
über 100 Tabellen

> https://shop.arl-net.de/handwoerterbuch-stadt-raumentwicklung.html

oder im Buchhandel

> Print-Version: ISBN 9783888385605

> E-Book: ISBN 9783888385599

DR. ANDREAS STEFANSKY
Leiter des Referats „Räumliche Planung, raumbezogene Politik, Planungsrecht“
Tel. +49 511 3484243
stefansky@arl-net.de

HOHER BESUCH IN DEN NEUEN RÄUMLICHKEITEN DER ARL-GESCHÄFTSSTELLE

Die Geschäftsstelle der Akademie ist innerhalb Hannovers in die Vahrenwalder Straße 247 umgezogen. Am 29. April 2019 fand die offizielle Einweihung der neuen Räumlichkeiten statt. Das Grußwort sprach Björn Thümler, Niedersächsischer Minister für Wissenschaft und Kultur.

Der Minister hob in seiner Rede die enge Verknüpfung von Wissenschaft und Praxis in den Arbeiten der ARL besonders hervor und unterstrich die Bedeutung der ARL für aktuelle Themen, wie die Daseinsvorsorge in ländlichen Regionen und die Digitalisierung. Die ARL leiste wichtige Beiträge zur wissenschaftlich fundierten Beratung der Regionalentwicklung auch in Niedersachsen. Thümler würdigte überdies die enge Zusammenarbeit zwischen der ARL und der Leibniz Universität Hannover, die sich u.a. in einem gemeinsamen Promotionskolleg ausdrücke.

© ARL

Björn Thümler, Niedersächsischer Minister für Wissenschaft und Kultur

Prof. Dr. Sabine Baumgart, Präsidentin der ARL, nutzte ihrerseits die Gelegenheit, um den anwesenden Gästen die Besonderheiten der ARL als Einrichtung der Leibniz-Gemeinschaft vorzustellen. Sie erläuterte das personelle Netzwerk, das derzeit über 800 aktive Personen umfasst, von denen 200 gewählte Mitglieder der Akademie sind. Zudem sprach Sabine Baumgart aktuelle Themenfelder an, u.a. die Sicherung der Daseinsvorsorge in peripheren ländlichen Räumen, die räumlichen Auswirkungen des Onlinehandels und gesundheitliche Aspekte der Stadtentwicklung.

So biete die ARL vielfältige Gelegenheiten für fachlichen Austausch zwischen unterschiedlichen Fachdisziplinen, zwischen Wissenschaft und Praxis sowie zwischen Nachwuchs und berufserfahrenen Expertinnen und Experten. Diese besondere Form der Zusammenarbeit und des gemeinsamen Lernens erzeuge neues Wissen mit großem Nutzen für die Gesellschaft und trage zur Bewältigung aktueller Herausforderungen bei.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk, Generalsekretär der ARL, verdeutlichte in seiner Ansprache die Aufgaben der Akademie, nämlich das Management des zunehmend internationalen Netzwerkes und in gewissem Umfang auch eigenständige Forschung.

Schließlich lud Angelika von Berswordt-Wallrabe, Personalratsvorsitzende der Geschäftsstelle und Leiterin der ARL-Bibliothek, alle Interessierten zu Rundgängen durch die neuen Räume ein. Dabei wies sie auch auf die besondere Gestaltung der Flure mit Fotografien hin: Hier hängen ausschließlich Bilder zu Raumthemen, die von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Geschäftsstelle selbst fotografiert worden sind. Das fand ebenso großen Anklang wie die musikalische Begleitung der Veranstaltung durch das Jazz-Duo „Ellingtones“.

Die neue ARL-Geschäftsstelle und die Bibliothek der ARL stehen Interessierten offen. Sie finden uns hier:

AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG
UND LANDESPLANUNG (ARL)
LEIBNIZ-FORUM FÜR RAUMWISSENSCHAFTEN
VAHRENWALDER STRASSE 247
30179 HANNOVER

Tel. +49 511 348420
arl@arl-net.de

GASTPROFESSUR IN WIEN

Im Rahmen der engen Kooperation zwischen der Fakultät Architektur und Landschaft der Leibniz Universität Hannover und dem Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur der Universität für Bodenkultur (BOKU), Wien, war Prof. Dr. Rainer Danielzyk, Generalsekretär der ARL und Hochschullehrer am Institut für Umweltplanung der Leibniz Universität, im Sommersemester 2019 als Gastprofessor am Institut für Raumplanung, Umweltplanung und Bodenordnung (IRUB) der BOKU tätig. Er lehrte dabei zu Trends der Regionalentwicklung und Strategien für die Entwicklung ländlicher Räume in Deutschland.

R. Danielzyk

Leiter des IRUB ist Prof. Dr. Gernot Stöglehner, der auch Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats der ARL ist. Im Rahmen seiner Aufenthalte in Wien sprach Rainer Danielzyk mit verschiedenen universitären und außeruniversitären Partnern, u.a. der Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz ÖROK, über Möglichkeiten zur Vertiefung der Zusammenarbeit im Bereich der Raumentwicklung.

DAS NEUE PRÄSIDIUM DER ARL

Mit der Berufung der bisherigen Vizepräsidentin Prof. Dr. Sabine Baumgart (ehemals TU Dortmund) zur Präsidentin steht erstmalig eine Frau an der Spitze der ARL. Weitere Mitglieder des Präsidiums sind Prof. Dr. Susan Grotefels (Geschäftsführerin des Zentralinstituts für Raumplanung an der Universität Münster), Prof. Dr. Rolf-Dieter Postlep (ehemals Präsident der Universität Kassel, jetzt Präsident des Deutschen Studentenwerks), Prof. Dr. Axel Priebs (Universität Wien) und Prof. Dr. Rainer Danielzyk (Universität Hannover / Generalsekretär der ARL).

Prof. Dr.-Ing. Sabine Baumgart studierte an der TU Hannover Architektur. Nach dem Städtebaureferendariat arbeitete sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Universität Hannover und der Technischen Universität Hamburg-Harburg. Sie promovierte an der Universität Stuttgart und war von 2002 bis 2018 Professorin für Stadt- und Regionalplanung an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund. Neben ihrer akademischen Karriere gründete sie 1989 das Büro BPW Baumgart Pahl-Weber in Hamburg und ist seit 2004 Partnerin bei BPW baumgart+partner, Stadt- und Regionalplanung in Bremen. Sie ist seit 2013 Mitglied der Akademie für Raumforschung und Landesplanung und hat u.a. von 2013 bis 2016 den ARL-Arbeitskreis „Planen für gesundheitsfördernde Stadtregionen“ geleitet. 2017/2018 gehörte sie dem ARL-Präsidium bereits als Vizepräsidentin an.

Prof. Dr. Susan Grotefels ist Juristin und Geschäftsführerin des Zentralinstituts für Raumplanung an der Universität Münster, Forschungsinstitut für deutsches und europäisches Recht in der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung. Sie studierte Rechtswissenschaften an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, wo sie auch promovierte und heute lehrt. 2017 wurde sie für ihre hervorragenden Leistungen in der beruflichen Praxis und in Forschung und Lehre zur Honorarprofessorin an der Universität Münster ernannt. Sie ist seit 2010 Mitglied der ARL und seit 2015 Vizepräsidentin der ARL.

Prof. Dr. Rolf-Dieter Postlep ist Volkswirt und war von 2000 bis 2015 Präsident der Universität Kassel. Seit 2018 ist er Präsident des Deutschen Studentenwerks. Er ist seit 1994 Mitglied der Akademie für Raumforschung und Landesplanung und war bereits seit den 1970er Jahren in verschiedenen ARL-Gremien und Projekten aktiv. Von 2015 bis 2018 war er Präsident der ARL. Die ARL dankt Rolf-Dieter Postlep für seine dreieinhalbjährige Amtszeit als Präsident und für die Fortsetzung seiner Arbeit und seines Engagements als Vizepräsent der ARL.

Neu gewählt als Vizepräsident wurde Prof. Dr. Axel Priebs. Der Geograph ist seit April 2018 Universitätsprofessor am Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Zuvor war er von 2002 bis 2018 Dezernent für Umwelt, Planung und Bauen der Region Hannover sowie Erster Regionsrat. Er ist seit 1995 Mitglied der Akademie für Raumforschung und Landesplanung und seither in verschiedenen Funktionen und Gremien der ARL engagiert; u.a. war er schon 2001/2002 Vizepräsident der ARL.

Weiteres Mitglied des Präsidiums ist der Generalsekretär der ARL, Prof. Dr. Rainer Danielzyk. Er studierte Geographie und Raumplanung an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster und promovierte und habilitierte an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg. Von 2001 bis 2013 leitete er das ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Dortmund. 2010 wurde er als Professor für Landesplanung und Raumforschung an die Leibniz Universität Hannover berufen. Er ist seit 2001 Mitglied der ARL und leitet seit 2013 als Generalsekretär die Geschäftsstelle der ARL.

Dem scheidenden Vizepräsidenten, Dr.-Ing. Stefan Köhler, Erster Bürgermeister der Stadt Friedrichshafen, dankt die ARL für sein vielfältiges Engagement in den vergangenen vier Jahren.

© ARL

Präsidiumssitzung
v.l.n.r.: R. D. Postlep, S. Baumgart, A. Priebs, S. Grotefels, R. Danielzyk, A. Klee

„IM NETZWERK SPIEGELT SICH DIE VIELFALT UND STÄRKE DER ARL WIDER“

© TU Dortmund / Uwe Grützner

Ein Gespräch mit der ARL-Präsidentin Sabine Baumgart

Das Interview führte Tanja Ernst.

Frau Baumgart, Sie sind die amtierende Präsidentin der ARL. Was zeichnet die ARL und ihre Arbeit besonders aus?
Die ARL ist ein raumbezogenes Netzwerk mit umfassender Expertise aus unterschiedlichen Disziplinen und in vielfältigen Tätigkeitsfeldern. Neben den derzeit knapp 200 gewählten Akademiemitgliedern umfasst das gesamte Netzwerk über 800 Mitwirkende aus Forschung und Praxis in unterschiedlichen Regionen, auch aus dem europäischen Ausland. Diese kommen aus dem Bereich der Raum-, Stadt- und Umweltplanung, der Geographie und Volkswirtschaftslehre, aus den Gesundheits- und Verkehrswissenschaften. Wissenschaftlich und organisatorisch unterstützt wird das Netzwerk von der Geschäftsstelle in Hannover.

Die ARL ist damit sehr gut aufgestellt, um die elementaren Fragen der Stadt- und Regionalentwicklung auf den unterschiedlichen Ebenen zu bearbeiten. Denn drängende aktuelle Fragen, wie beispielsweise Klimawandel, Energieeffizienz, demografische Veränderungen oder die Zukunftsfähigkeit ländlicher Räume, lassen sich nur im Zusammenspiel von unterschiedlichen Ebenen, Disziplinen und in enger Zusammenarbeit mit der Praxis bearbeiten. Dazu gehört auch die kommunale Ebene, da die Stadt und das Quartier unmittelbare lebensweltliche Erfahrungsräume sind. Lösungsansätze für eine nachhaltige Raumentwicklung können heutzutage fast nur über Mehrebenenpolitik und mit vielen Akteuren, sowohl im öffentlichen Auftrag agierenden wie auch privaten, entwickelt werden. Die Stadt-, Regional- und Landesplanung ist dabei ein wichtiger Player unter vielen bei der Raumentwicklung.

Die ARL arbeitet derzeit in drei Forschungsfeldern: Demografischer und sozioökonomischer Wandel, Umwelt, Energie, Klimawandel und Planungskonzepte und -prozesse. Diese umfassen höchst aktuelle gesellschaftliche Themen räumlicher Planung und Entwicklung.

Die Zusammensetzung der Arbeitsgremien spiegelt die Vielfalt und Stärke der ARL wider. Wichtig und besonders ist dabei, dass die ARL die Plattform für fachlichen Austausch und gemeinsames Lernen bietet. Die Forschung lernt von Akteuren aus der Praxis, wo hemmende und fördernde Faktoren beispielsweise bei der Umsetzung von Konzepten der Klimaanpassung oder einer zukunftsorientierten Mobilität liegen; Praktikerinnen und Praktiker nehmen aktuelle Forschungserkenntnisse mit. Im Austausch wird deutlich, wo ggf. Forschungsbedarf besteht. Dieses transdisziplinäre Vorgehen in Form einer reflexiven Zusammenarbeit bei der gemeinsamen Produktion von neuen Wissensbeständen ist das zentrale Alleinstellungsmerkmal der ARL.

Und wie lassen sich diese Stärken der Akademie weiterentwickeln? Welche Weichenstellungen sind notwendig, um künftigen Anforderungen des Wissenschaftsbetriebes und der Dynamik gesellschaftspolitischer und grenzüberschreitender Entwicklungen Rechnung zu tragen?
Seit 1995 ist die ARL als außeruniversitäre Forschungseinrichtung eines von aktuell 95 Mitgliedern der Leibniz-Gemeinschaft. Für die ARL bedeutet dies, dass sie mit dieser Verortung in der hochkomplexen Forschungslandschaft national und auch international wahrgenommen wird, aber auch noch besser wahrgenommen werden muss. Deshalb sind wir aktiv dabei, unsere international ausgerichteten Aktivitäten stärker strategisch auszubauen. Dies gilt für eine systematische Internationalisierung der transdisziplinären Netzwerkarbeit der ARL sowie für die Schaffung einer virtuellen und interaktiven englischsprachigen Wissensplattform. Dafür, wie auch für andere zukunftsorientierte Aufgaben, benötigen wir aber zusätzliche Ressourcen, die nur über kompetitive Antragsverfahren einzuwerben sind.

Als Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft ist die ARL zu exzellenter Forschung mit gesellschaftlicher Relevanz verpflichtet. Dazu dienen bei der ARL die unterschiedlichen Formate, wie die bundesweiten Arbeitskreise zu aktuellen Themenstellungen. Ich selbst habe zwischen 2013 und 2016 einen Arbeitskreis zum Thema „Planung für gesundheitsfördernde Stadtregionen“ geleitet, dessen Mitglieder aus Gesundheitswissenschaft und -praxis sowie aus raumbezogener Wissenschaft und Praxis kamen. Urban Health ist weltweit ein aktuelles Thema, das sich in den Sustainable Development Goals ebenso wie implizit in der Leipzig Charta 2007 bzw. der Urban Agenda / dem Pakt von Amsterdam von 2016 wiederfindet. Die Besetzung der Arbeitskreise

erfolgt transparent mit einem Call for Membership. Neben der fachlichen Qualifikation sichert das Verfahren auch die Durchmischung der Mitglieder im Sinne von Disziplinen, Tätigkeitsfeldern, Gender und Alter.

Im 2018 durchgeführten Audit des Wissenschaftlichen Beirats der ARL wurde uns aufgrund der starken Fokussierung auf das personelle Netzwerk ein Alleinstellungscharakter zugeschrieben. Dies ist gleichzeitig Chance und Schwierigkeit. Einerseits werden wir an den Leistungskriterien der Wissenschaft gemessen, andererseits sind wir ein praxisorientiertes Netzwerk, in dem Themen auch bottom-up generiert werden. Dabei bewegt sich die ARL in einem wettbewerblich geprägten Umfeld der Forschungsförderung, das bislang überwiegend exzellenzorientiert ausgerichtet ist. Unsere Besonderheit können wir aber immer besser zur Geltung bringen, da transdisziplinäre Forschung an Bedeutung gewinnt.

Wichtig, auch für Anträge im Rahmen von Verbundforschung, sind verlässliche Kooperationen, u. a. mit der Leibniz Universität Hannover. Die Berufung des Generalsekretärs als Professor an der Leibniz Universität Hannover und das gemeinsame Promotionskolleg TRUST (Anm. der Redaktion: Transdisciplinary Rural and Urban Spatial Transformation) tragen nicht nur zu einer engen Verknüpfung beider Institutionen bei, sondern mit drei Promotionsstellen in der ARL auch zu neuen wissenschaftlichen Impulsen.

Die ARL musste sich verändern und hat, indem ein transparenter Prozess zur Auswahl von Themen und Akteuren entwickelt wurde, hier einen guten Weg der Qualitätssicherung beschritten. Aber die ARL ist keine Forschungsinstitution im klassischen Sinne. Deshalb ist es wichtig, dass sich alle über den Mehrwert, den sie für ihren wissenschaftlichen oder berufspraktischen Karriereweg mitnehmen, im Klaren sind. Oft bilden die Diskussionen und Arbeitsergebnisse aus der ARL den Grundstein für Veröffentlichungen und Forschungsanträge, aber auch für Politikberatung, ohne dass dies explizit deutlich wird. Deshalb arbeiten wir gerade daran, wie wir den Einfluss, die Wirkung der Arbeit der ARL und ihrer Ergebnisse besser sichtbar und transparent messbar machen können.

Frau Baumgart, Sie sind die erste Frau an der Spitze der Akademie. Spiegelt das aus Ihrer Sicht strukturelle Veränderungen innerhalb der ARL wider?

Ich habe mich über die Wahl zur Präsidentin sehr gefreut und weiß das Vertrauen, das mir aus der Mitgliedschaft entgegengebracht wird, zu schätzen. Ich habe mich bereits im Studium, aber auch später im Beruf mit Aspekten der Gleichstellung von Frauen befasst und dies mit meiner fachlichen Arbeit als Stadtplanerin verbunden. Spätestens seit den 1990er-Jahren werden Fragen zu einer geschlechtergerechten Stadt und zum Gender Mainstreaming gestellt und dazu zahlreiche Forschungsergebnisse hervorgebracht. Ganz aktuell hat die ARL zudem einen Internationalen Arbeitskreis abgeschlossen, aus dem die Veröffentlichung „Gendered Approaches to Spatial Development in Europe. Perspectives, Similarities, Differences“ hervorging.

Derzeit sind etwa 30% der Mitglieder der ARL weiblich, ein durchaus guter Wert, der uns aber noch nicht zufriedenstellen kann. Ein wichtiges Format, auch für die Gewinnung neuer Mitwirkender, sind die sieben Landesarbeitsgemeinschaften. Hier orientieren sich die behandelten Themen an regional aktuellen Fragestellungen, mit denen sich die ARL aktiv in die fachpolitische Diskussion einbringt. Auch hier kann ich ein aktuelles Beispiel ansprechen. In der Landesarbeitsgemeinschaft Nordrhein-Westfalen gibt es derzeit eine Arbeitsgruppe, die sich den räumlichen Auswirkungen des Online-Handels widmet. Sie wird von einem Wissenschaftler und einer Wissenschaftlerin geleitet. Hier trifft Forschung auf Planungspraxis, nicht nur in den Sitzungen, sondern auch in Form eines überaus ertragreichen Workshops, der – in Kooperation mit dem NRW-Wirtschaftsministerium – u.a. auch der Frage räumlicher Steuerung von Ansiedlungen wie Packstationen oder Showrooms nachging, also Fragen, zu denen auch definitorische Grundlagen für das Planungsrecht neu erarbeitet werden müssen.

Jüngere Frauen aus Wissenschaft und Praxis anzuwerben, ist uns ein Anliegen, und wir achten auf eine entsprechende Beteiligung. Auch dazu dienen die formalen Ausschreibungen von Themen und Beiträgen zu Konferenzen, Workshops und Veröffentlichungen. Früher wurde so etwas eher im viel zitierten „Old Boys Network“ abgesprochen.

Auch das Mentoring-Programm, das vom Förderkreis für Raum- und Umweltforschung (FRU) unterstützt wird, richtete sich zunächst nur an junge Frauen aus Wissenschaft und Praxis, inzwischen aber auch an junge Männer.

Und schließlich trägt auch das gut vorbereitete und transparente Vorgehen bei der Wahl neuer Mitglieder mit einem Zuwahlausschuss zur Erhöhung des Anteils von Frauen bei.

Aber wir sollten uns nichts vormachen. Leider geht die gesellschaftliche Arbeitsteilung immer noch zulasten der Frauen, die einen deutlich höheren Anteil der unbezahlten Arbeit bei der Kinderbetreuung und Haushaltsorganisation leisten. Die Hochleistungsphase des beruflichen Karriereaufbaus und der Familiengründung treffen in der Altersgruppe zwischen Mitte 30 und Mitte 40 zusammen; da bleibt oftmals nur wenig Zeit für berufsnahes Engagement. Als Hochschullehrerin habe ich manche Doktorandin trotz vielfältiger Unterstützungsangebote auf diesem Weg leider verloren.

Ein weiteres aktuelles Thema in der ARL ist die kritische Auseinandersetzung mit der eigenen Geschichte. Was kann die anstehende ARL-Tagung hier leisten und werden die Ergebnisse der Aufarbeitung auch auf anderem Wege kommuniziert?

Da sprechen Sie ein sehr wichtiges Thema der ARL an. Es ist gut, dass sich die Akademie endlich ihrer Geschichte widmet. Hier möchte ich das Engagement von Klaus J. Beckmann, einem meiner Vorgänger, hervorheben, der diese extern vergebenen Forschungen initiiert hat. In einem Kolloquium in Hannover werden am 7. November 2019 die

Forschungsergebnisse des Projekts „Von der RAG zur ARL: Personelle, institutionelle, konzeptionelle und raumplanerische (Dis-)Kontinuitäten“ von Dr. Oliver Werner präsentiert und zur Diskussion gestellt. Die Ergebnisse des zweiten Forschungsauftrages „Kontinuitäten und Neuorientierungen. Personelle Netzwerke niedersächsischer Raumwissenschaftler nach 1945“, der vom niedersächsischen Ministerium für Wissenschaft und Kultur finanziert wurde, werden in einer eigenen Veranstaltung vorgestellt. Noch gibt es einige Zeitzeugen, auch in der Mitgliedschaft der ARL, deren Erinnerungen von unschätzbarem Wert sein können. Ich hoffe sehr, dass dazu viele Perspektiven in die Diskussion eingebracht werden.

Ebenso wichtig finde ich, sich zu fragen, was die ARL aus ihrer Geschichte lernen kann. Denn so wie auch in anderen Berufsgruppen und Forschungseinrichtungen finden sich Leistungsträger aus dem Dritten Reich in den Verwaltungsbehörden nach dem Zweiten Weltkrieg wieder. Und auch Konzepte und Begrifflichkeiten sind in unsere Terminologie übergegangen, wie beispielsweise die „Stadtlandschaft“, die von dem Stadtplaner Wilhelm Wortmann 1941 geprägt wurde.

Frau Baumgart, Sie sind den meisten als wissenschaftlich aktives ARL-Mitglied bekannt, tatsächlich aber vereinen Sie den besonderen, transdisziplinären Charakter der ARL auch in Ihrer Person und Ihrer beruflichen Biografie. Was ist mit Blick auf die Raumwissenschaften der Mehrwert transdisziplinären Arbeitens?

Oh, dies ist die schwierigste Ihrer Fragen. Sie zu beantworten hat unterschiedliche Dimensionen, beruflich, politisch und persönlich. Beruflich ist es aus meiner Sicht wichtig, dass man in der praktischen wie in der wissenschaftlichen Arbeit immer wieder neue fachliche Impulse erhält. Dazu gehört auch, sich aufeinander einzulassen und zuhören zu können. Da hilft es manchmal, am Schützenfest der Gemeinde teilzunehmen, um zu verstehen, „wie die Gemeinde tickt“. Denn letztlich sollen neue Erkenntnisse aus der Forschung ja auf die jeweils regional- und kommunalspezifischen Problemstellungen angepasste Antworten geben. Damit komme ich zur politischen Dimension. Um die Brücke zwischen Wissenschaft und Praxis zu bauen, ist man auch in der Sprachfähigkeit gefordert, damit die Vermittlung oftmals komplexer inhaltlicher und methodischer Zusammenhänge gelingt und auch in der Politik gehört wird. Denn eine wesentliche Erkenntnis von Forschung und Praxis ist, dass wir in der räumlichen Planung weniger ein Erkenntnis- als vielmehr ein Vollzugsdefizit haben.

Diese Erfahrungen helfen gleichzeitig ungemein, das Forschungsdesign für Anträge zu entwickeln. Gleiches gilt für die Forschungsziele, die häufig global und wenig spezifisch formuliert werden. Die Reflexion der Planungspraxis und ihrer Akteure hilft hier sehr, um das Verständnis von Defiziten im Planungsalltag für die Forschung konkret benennen zu können und zugleich die eigene Forschungsfrage hinsichtlich ihrer gesellschaftlichen Relevanz auf den Prüfstand zu stellen. Raumwissenschaft und -praxis müssen sich viel stärker an die Gesellschaft und Politik wenden und ihre Kernanliegen besser vermitteln. Dialogfähigkeit ist hier gefragt.

Und persönlich?

Persönlich habe ich mich immer als Grenzgängerin zwischen den unterschiedlichen „Welten“ empfunden. Nach mehr als 35 Jahren Berufstätigkeit empfinde ich das Arbeitsfeld der räumlichen Planung nach wie vor als ungeheuer vielfältig und ich komme mit sehr unterschiedlichen Lebenswelten in Kontakt. Dieser Prozess des lebenslangen Lernens bietet Inspiration und die Möglichkeit, sich beruflich und persönlich beständig weiterzuentwickeln.

In diesem Sinne hat mich meine Mitwirkung in der ARL sehr bereichert. Ich würde mich freuen, wenn ich auch in meiner aktuellen Rolle als Präsidentin dazu beitragen kann, dass der Mehrwert der ARL und ihres transdisziplinären Arbeitens noch stärker innerhalb des raumwissenschaftlichen Netzwerks, aber auch in der Fachcommunity und in den Medien wahrgenommen wird.

Frau Baumgart, ich danke Ihnen für das Gespräch!

RAUMFORSCHUNG UND RAUMORDNUNG | SPATIAL RESEARCH AND PLANNING JETZT ALS OPEN-ACCESS-ZEITSCHRIFT

Zum Jahreswechsel 2018/2019 hat sich das Publikationsmodell der Fachzeitschrift „Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning" grundlegend geändert – vom klassischen Subskriptionsmodell zu Open Access im sogenannten Goldenen Weg. Damit war ein Verlagswechsel verbunden. Die Zeitschrift wird seit Heft 1.2019 von Sciendo herausgegeben, ein Tochterunternehmen des internationalen Wissenschaftsverlags De Gruyter, das sich auf Open-Access-Publikationen spezialisiert hat.

Die Herausgeber und Schriftleiter der Zeitschrift haben sich zum Schritt Open Access entschlossen, da sich das wissenschaftliche Publizieren seit vielen Jahren tief greifend verändert hat. Dieser Wandel betrifft in zunehmendem Maß auch die Raumwissenschaften. Ursprünglich ausgehend von den Naturwissenschaften, wird seit etwa 15 Jahren das Modell Open Access verfolgt. Beim „Goldenen Weg", den die Zeitschrift „Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning" eingeschlagen hat, erfolgt eine Bereitstellung der Publikation als digitale Erstveröffentlichung und Printpublikation. Die digitale Version ist grundsätzlich kostenfrei les- und downloadbar. Gleichzeitig gibt es nach wie vor sechs gedruckte Hefte pro Jahrgang, die „on demand" beim Verlag kostenpflichtig bestellt werden können.

Zentrales Element des „Goldenen Weges" ist, dass die Autorinnen und Autoren im Besitz der Verwertungsrechte an ihrer Publikation bleiben. Sie erteilen dem Verlag lediglich das einfache Recht der Publikation. Sie können darüber hinaus weitere Veröffentlichungen desselben Aufsatzes vornehmen (Lizenzmodell CC BY-NC-ND 4.0).

Die Zeitschrift ist über die Website **https://content.sciendo.com/view/journals/rara/rara-overview.xml** erreichbar. Dort stehen alle aktuellen Beiträge kostenfrei bereit. Seit Kurzem sind zudem alle Beiträge der Zeitschrift aus den Jahren 1998 bis 2018, die bislang nur über ein kostenpflichtiges Abonnement gelesen werden konnten, ebenfalls digital und kostenfrei verfügbar. Damit stehen die kompletten Jahrgänge der Zeitschrift aus mehr als 21 Jahren raumwissenschaftlicher Debatte zu Theorie- und Praxisthemen zur Verfügung.

Dass der Umstieg zu Open Access ein richtungsweisender Schritt ist, zeigen auch Strategien verschiedener Wissenschaftsorganisationen und Fördermittelgeber. Bereits 2003 wurde die „Berliner Erklärung über den offenen Zugang zu wissenschaftlichem Wissen" veröffentlicht. Sie gilt als eine der ersten Initiativen deutschsprachiger Wissenschaftsorganisationen und Bibliotheken und wurde unter anderem von der Leibniz-Gemeinschaft unterzeichnet. Die Leibniz-Gemeinschaft unterstützt den freien Austausch von Forschungsergebnissen ohne Zugangsbarrieren über das Internet. Wichtige Schritte in dieser Richtung waren die Gründung des Arbeitskreises Open Access 2005, die Verabschiedung einer ersten Open-Access-Leitlinie 2007 sowie die aktuell gültige „Open-Access-Policy 2016–2020". Auch im Leibniz-Wettbewerb spielt Open Access nunmehr

eine große Rolle. Es wird erwartet, dass mit Wettbewerbsmitteln finanzierte Forschungsergebnisse publiziert und möglichst im Open Access, also auch digital veröffentlicht und entgeltfrei, verfügbar gemacht werden.

Auch Forschungsergebnisse von Vorhaben, die im Rahmen des EU-Forschungsrahmenprogramms „Horizon 2020“ gefördert werden, müssen Open Access veröffentlicht werden. Dies zeigt, dass die Forderungen der Open-Access-Bewegung deutlich an Verbindlichkeit gewonnen haben.

Für die Autorinnen und Autoren ergeben sich daraus folgende Vorteile:

> Der Zeitschriftenbeitrag kann ohne jegliche Einschränkungen gelesen und heruntergeladen werden.

> Dies erhöht die Sichtbarkeit und Verbreitung der Beiträge enorm.

> Open Access kommt dem Lese- und Rechercheverhalten Jüngerer entgegen, die Literatur ganz überwiegend über das Internet recherchieren und sie auch außerhalb autorisierter Netze wie Bibliotheks-, Universitäts- oder Institutsnetze jederzeit herunterladen und speichern möchten.

> Der Beitrag kann ohne Einschränkungen ab dem Datum der Veröffentlichung zusätzlich auf eigenen Websites im Volltext verlinkt, in Repositorien zum Download eingestellt und uneingeschränkt in der (universitären) Lehre verwendet werden.

> Es handelt sich auch bei Open Access um die Veröffentlichung in einer referierten Fachzeitschrift.

> Das etablierte doppelblinde Review-Verfahren wird durch Open Access nicht verändert. Das Qualitätssicherungsverfahren bleibt unverändert bestehen.

> Auch das Prozedere der Manuskripteinreichung und das Review-Verfahren über ein webbasiertes Managementsystem bleiben im Wesentlichen unverändert.

Die Herausgeber der Zeitschrift, neben der ARL das Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL), das ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, das Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung (IÖR) und das Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (IRS), werden nach wie vor den größten Teil der Zeitschriftenkosten übernehmen. Dies erfolgt zum einen durch Bereitstellung personeller Ressourcen für die Schriftleitung und das sogenannte Editorial Office. Zum anderen übernehmen die Häuser die Grundfinanzierung der Zeitschrift, worunter Kosten für den Verlag, das sprachliche Lektorat und für Übersetzungen fallen. Jedoch können mit dieser Grundfinanzierung nicht alle anfallenden Ausgaben gedeckt werden. Daher müssen Autorinnen und Autoren – wie bei den allermeisten anderen Open-Access-Zeitschriften auch – eine sogenannte Article Processing Charge (APC) für jeden angenommenen und veröffentlichten Beitrag in Höhe von 250 Euro zahlen.

Mit Beginn des Jahres 2019 ist zudem die Schriftleitung der Zeitschrift personell verstärkt worden. Zu Prof. Dr. Heiderose Kilper, ehemalige Direktorin des IRS, und Prof. Dr. Andreas Klee (ARL) ist Hendrikje Wehnert vom IÖR hinzugekommen. Alle stehen für Rückfragen und weitere Informationen zu Open Access bei Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning gern zur Verfügung.

PROF. DR. ANDREAS KLEE
Schriftleiter
Tel. +49 511 3484239
klee@arl-net.de

RAUM- UND REGIONAL-ENTWICKLUNG IN ÖSTERREICH

Auf Einladung der Niedersächsischen Ministerin für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung, Birgit Honé, nahmen Prof. Dr. Axel Priebs, Vizepräsident der ARL, und Prof. Dr. Rainer Danielzyk, Generalsekretär der ARL, vom 18. bis 20. März 2019 an einer Delegationsreise zu Zielen in Wien und Niederösterreich teil.

Bei Gesprächen mit dem österreichischen Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, der Niederösterreichischen Landesregierung, dem Bürgermeister von Wien und der Stadt St. Pölten ging es um vielfältige Fragen der Regionalentwicklung, Raumplanung, Infrastruktur- und Wohnungspolitik.

Ein besonderer Höhepunkt der Reise war der intensive und erkenntnisreiche Austausch mit dem Geschäftsführer der österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK), Mag. Markus Seidl.

Beeindruckend war vor allem die enge Verknüpfung von Raumplanung und Raumentwicklung mit der Regionalförderung aus dem EFRE, die hier für ganz Österreich koordiniert wird. Alle Beteiligten waren sich einig, dass ein weiterer Austausch ein großer Gewinn wäre.

© Kai Klingenberg

v.l.n.r. A. Priebs, M. Seidl, B. Honé, R. Danielzyk

RAUMWISSENSCHAFT? WAS IST DAS DENN!?

Zukunftstag in der ARL

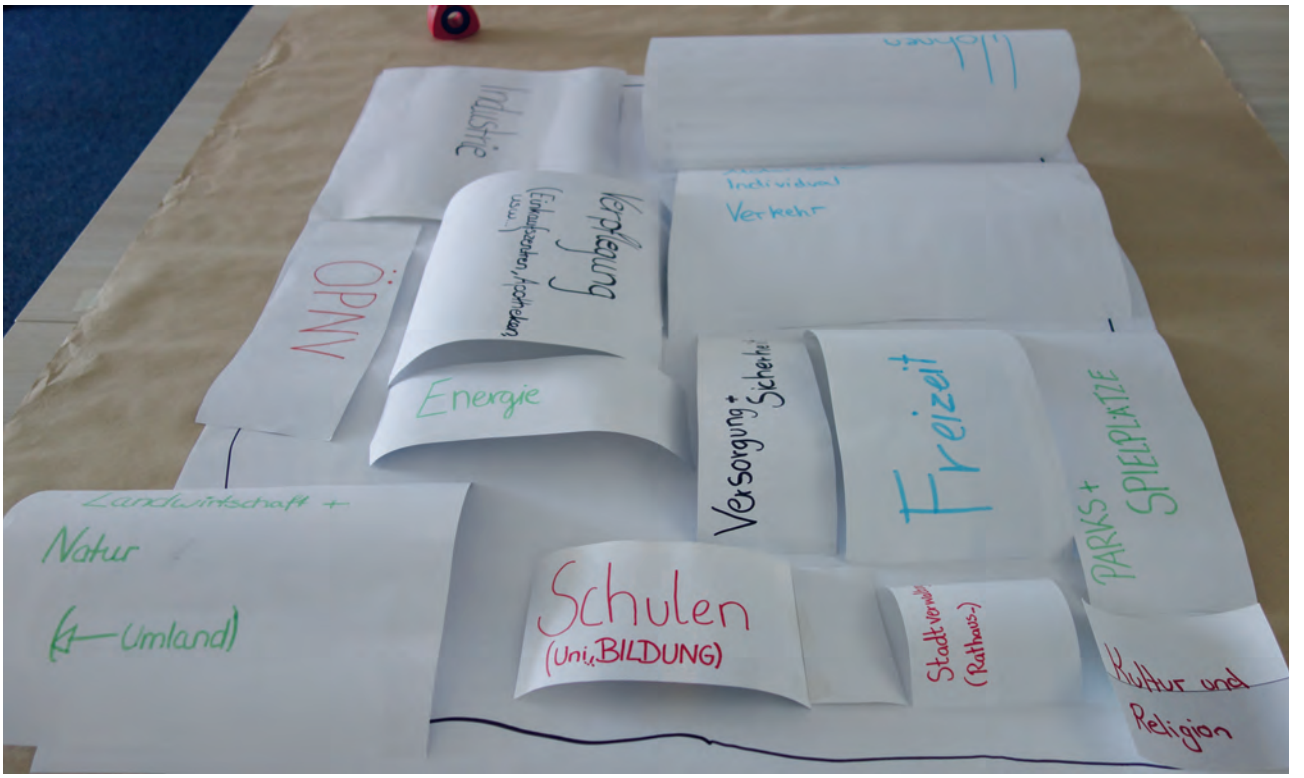
Sieben Mädchen und drei Jungen verbrachten den diesjährigen Zukunftstag des Niedersächsischen Kultusministeriums am 28. März 2019 in der Geschäftsstelle der ARL in Hannover. Dort stellten einige überrascht fest, dass Raumwissenschaft gar nichts mit Raumfahrt zu tun hat, deshalb aber nicht weniger spannend sein muss.

Unsere Gäste gewannen erste Einblicke in die Arbeit und die Themen eines raumwissenschaftlichen Netzwerks sowie in die Aufgaben der Geschäftsstelle. Besonders gut kamen die interaktiven Programmpunkte an: Während des Planspiels diskutierten alle engagiert, wie viel Fläche eine Stadt oder Region für so unterschiedliche Nutzungen und Bedürfnisse wie bspw. Wohnen, Verkehr, Natur, Bildung, Industrie etc. vorhalten und ausweisen muss, damit dort alle gern und gut leben können. Auch die Bibliotheks-Rallye kam bei den jungen Gästen sehr gut an und alle Rätsel konnten gemeinsam gelöst werden!

Wir bedanken uns bei allen, die da waren, für ihr Interesse und bei den aktiv Beteiligten aus der Geschäftsstelle für das tolle Programm.

Die Gelegenheit, darüber aufzuklären, was Raumwissenschaft ist und was nicht, werden wir auch im nächsten Jahr nutzen und dann zum dritten Mal in Folge die Möglichkeit bieten, das Netzwerk und die Themen der ARL näher kennenzulernen.

DR. TANJA ERNST
Stabsstelle Wissenschaftskommunikation
Tel. +49 511 3484256
ernst@arl-net.de



© ARL

92. MITGLIEDERVERSAMMLUNG DER ARL

Am 8./9. November 2018 fand die 92. Mitgliederversammlung der ARL in Hannover statt, bei der rund 80 Akademiemitglieder anwesend waren.

Berichterstattung und Wahlen

Zu Beginn der Versammlung informierte Akademiepräsident Prof. Dr. Rolf-Dieter Postlep im Rahmen seines Berichtes über wichtige Aktivitäten der vergangenen Monate. Er ging in seinen Ausführungen insbesondere auf die Themenbereiche „Kleiner strategischer Sondertatbestand" zur Internationalisierung der Akademietätigkeit, Finanzsituation, Audit durch den Wissenschaftlichen Beirat, Umzug der Geschäftsstelle und das TRUST/ARL-Promotionskolleg ein. Bezogen auf die strukturelle Weiterentwicklung der ARL hob Rolf-Dieter Postlep vor allem die derzeitigen und auch künftigen konstitutiven Merkmale der ARL hervor, insbesondere die inter- und transdisziplinäre Arbeitsweise sowie die Behandlung des Untersuchungsobjektes „Raum" aus unterschiedlichen Perspektiven. Er stellte klar, dass es nicht Ziel sei, die ARL zu einem „klassischen" Forschungsinstitut zu entwickeln. Vielmehr müsse sie in der Leibniz-Gemeinschaft eine Forschungseinrichtung sui generis bleiben. Die Mitgliedschaft in der Leibniz-Gemeinschaft werde nicht zur Diskussion gestellt. Dies impliziere, dass für die ARL die entsprechenden Regularien der Leibniz-Gemeinschaft gelten und dass sie diese konstruktiv aufgreifen müsse, indem kontinuierlich die spezifischen Belange in die Leibniz-Gemeinschaft eingebracht werden, beispielsweise beim Leitbild „Wissenstransfer" und im Arbeitskreis „Nachhaltigkeit".

Rolf-Dieter Postlep sprach sich auch dafür aus, künftig stärker als bisher mit verschiedenen Hochschulen zusammenzuarbeiten. Schließlich gelte es, die Digitalisierung auf verschiedenen Ebenen weiterzuverfolgen. Dies schließe die Umstellung der Zeitschrift „Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning" auf Open Access sowie die stärkere Nutzung von Social Media mit ein.

An die Berichterstattung schloss sich eine lebhafte Diskussion an. Die Vorstellungen des Präsidiums zur strategischen Weiterentwicklung der ARL wurden von vielen Akademiemitgliedern kritisch-konstruktiv aufgegriffen, und es wurden eine Reihe von Vorschlägen u. a. zur Nachwuchsförderung, zur Einbindung der Promovierenden der Geschäftsstelle in die Gremienarbeit, zum Stellenwert von Drittmittelprojekten und zur Internationalisierung der Akademietätigkeit vorgebracht. Der Fundus an Ideen und Perspektiven war erfreulich groß und vielfältig. Die jeweilige Umsetzbarkeit ist jedoch angesichts knapper zur Verfügung stehender finanzieller Mittel und Personalkapazitäten eine Frage der Priorisierung und der strategischen Bedeutung der einzelnen Vorhaben. Die Diskussion zeugte auf jeden Fall vom großen Potenzial und von der Bereitschaft der Mitglieder, sich in neue Vorhaben aktiv einzubringen.

Auf der Tagesordnung standen außerdem die Zuwahl von Akademiemitgliedern, die Wiederwahl von Mitgliedern sowie die Wahl der Gleichstellungsbeauftragten und ihrer Stellvertreterin für die Jahre 2019 und 2020. Die Mitglieder wählten Prof. Dr. Gisela Färber zur Gleichstellungsbeauftragten sowie Prof. Dr. Barbara Zibell zur stellvertretenden Gleichstellungsbeauftragten. Schließlich fand die Wahl des Präsidiums für die Jahre 2019/2020 statt.

Satzung der ARL

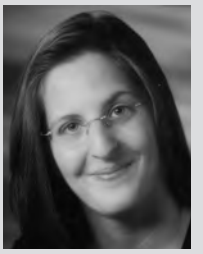
Breiten Raum nahm die Diskussion zur vorgesehenen Änderung der Satzung der ARL ein. Nach einer ausführlichen, teilweise kontrovers geführten Debatte sprach sich die Mitgliederversammlung für eine Satzungsänderung dahingehend aus, dass die Rolle des Generalsekretärs insbesondere hinsichtlich der Befugnisse zur Vertretung der ARL nach außen gestärkt wird. Die Zusammensetzung des Nutzerbeirats sowie die Art der Entsendung von Vertreterinnen/Vertretern der Landes- und Regionalplanung in dieses Organ werden neu geregelt und die Ausführungen zur Gleichstellungsbeauftragten werden präzisiert, um den Empfehlungen der Gemeinsamen Wissenschaftskonferenz (GWK) zu entsprechen. Diese Änderungen hat das Kuratorium zwischenzeitlich beschlossen, die neue Satzung trat Anfang 2019 in Kraft. Bei weiteren zur Diskussion stehenden Änderungsüberlegungen, die sich auf die Zahl der Akademiemitglieder, auf die Befristung der Wiederwahl und auf die Ausweitung des Stimmrechts bei Zu- und Wiederwahlen auf Mitglieder, die das 70. Lebensjahr überschritten haben, beziehen, konnte kein Konsens erzielt werden.

Diese Überlegungen wurden dem Kuratorium nicht vorgelegt, sondern werden bei einer der kommenden Präsidiumssitzungen nochmals diskutiert und erneut der Mitgliederversammlung vorgelegt.

Neue Akademiemitglieder

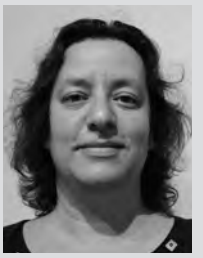
Die Mitglieder der ARL wählten am 8. November 2018 bei der Mitgliederversammlung in Hannover folgende Persönlichkeiten für die Dauer von zehn Jahren zu neuen Akademiemitgliedern:

Prof. Dr. **Tobias Chilla**, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Institut für Geographie



Tana Petzinger, Regionalverband Ruhr, Referat Regionalentwicklung, Essen

Thomas Kiwitt, Leitender Technischer Direktor, Verband Region Stuttgart



Dr. **Annett Steinführer**, Thünen-Institut für Ländliche Räume, Braunschweig

Schließlich wurden die Überlegungen des Präsidiums zu einer Änderung des Namens der ARL vorgestellt. Hauptsächlicher Grund für die geplante Namensänderung sei, dass der derzeitige Namensbestandteil „Raumforschung" häufig zu Verwechslungen führe und zudem historisch belastet sei und dass der Namensbestandteil „Landesplanung" nur einen kleinen Teil der vielfältigen Akademiethemen abdecke. Darüber hinaus werde vonseiten der Leibniz-Gemeinschaft verstärkt erwartet, „Leibniz" im Namen der Akademie zu führen. Das Akronym ARL soll jedoch bestehen bleiben. Der Vorschlag des Präsidiums lautete „Akademie für Raum- und Stadtentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft". Hinsichtlich der Namensänderung betonte das Präsidium, dass die Mitgliederversammlung den Auftakt weiterer Diskussionen darstelle. So wurden die Mitglieder Anfang 2019 gebeten, Vorschläge für einen neuen Namen an die Geschäftsstelle zu übermitteln. Dort werden derzeit die Namensvorschläge gesammelt, um bis zur nächsten Mitgliederversammlung einen abgestimmten Vorschlag vorzulegen.

Parallele Sessions

In der Session „Gender in Spatial Development – Perspectives, Similarities and Differences" lag der Fokus von Prof. Dr. Barbara Zibell und Prof. Dr. Tanja Mölders auf den Ergebnissen des Internationalen Arbeitskreises mit Mitgliedern aus neun europäischen Ländern und neun unterschiedlichen Disziplinen. Ausgangspunkte des 2014 eingerichteten Gremiums waren die vielfältigen raum- und planungsbezogenen Arbeiten zu Gleichstellung und Frauenforschung seit den 1980er-Jahren sowie zu Gender Mainstreaming und Genderforschung in Europa im Rahmen von international angelegten Forschungsprojekten. Zielsetzungen waren planungstheoretische und planungspraktische Erkenntnisinteressen mit Blick auf das Verständnis von Planungskulturen und die Erfassung des Standes der Implementation von Gender Mainstreaming in der räumlichen Planung. Dazu wurde der Dreiklang von Produkten (Ziele, Inhalte, Ergebnisse), Prozessen (Entscheidungs- und Beteiligungsregeln) sowie Strukturen (Organisations- und Personalentwicklung) gewählt. Die theoretischen Zugänge erfolgten nicht nur über Geschlecht als biologische Differenzkategorie, sondern auch über soziale Struktur- und Prozesskategorien, die mit Raumkategorien, insbesondere dem relationalen Raum, verbunden und mit Planungsbeispielen angereichert werden.

In der zweiten Session stellten Prof. Dr. Bernd Scholl und Mathias Niedermaier (ETH Zürich) Ergebnisse des Internationalen Arbeitskreises „Spatial and Transport Development in European Corridors" vor. Im Arbeitskreis wurde der „Orient-/East-Med-Corridor" untersucht, der als wichtiger EU-Wirtschaftskorridor auf einer Länge von mehr als 2.500 km die norddeutschen Seehäfen mit den Häfen der Donau und Griechenlands verbindet. Sieben europäische Hauptstädte sind über diesen Korridor direkt miteinander verbunden. Aufgrund der diversen Planungspolitiken sowie der infrastrukturellen und administrativen Voraussetzungen steht eine länderübergreifende Verkehrsentwicklung entlang des Orient-/East-Med-Corridors vor immensen Herausforderungen.

Der Internationale Arbeitskreis hat sich zwischen 2015 und 2018 mit diesen Anforderungen auseinandergesetzt und den besonderen Fokus auf die Funktionen und Chancen grenzüberschreitender Zusammenarbeit sowie

auf die räumlichen Wirkungen von Verkehrspolitiken gelegt. Durch eine Analyse der aktuellen Ansätze aus der Verkehrsplanung und Stadtentwicklung wurden die „Hot Spots“ wie z.B. Athen, Belgrad oder Sofia entlang des Korridors beispielhaft untersucht. Eine zentrale Frage war auch, ob und wie Entwicklungsstrategien für den Korridor langfristig zu einer abgestimmten Entwicklung von räumlicher Planung und Verkehrsentwicklung führen können. Diese Strategien müssen eine ausgewogenere Verteilung der Güterströme durch Europa ermöglichen und internationale Wirtschaftstendenzen berücksichtigen, z. B. das zunehmende Engagement aus Asien und dem Nahen Osten. Investitionen in die Infrastruktur des Korridors können die Entwicklung der angebundenen Regionen gezielt fördern und letztendlich zum räumlichen und sozialen Zusammenhalt von ganz Europa beitragen, so die Ausführungen von Bernd Scholl. Die Mitglieder des Arbeitskreises haben mit vielen Stakeholdern vor Ort intensiv zu den regionalen und internationalen Anforderungen integrierter Verkehrs- und Flächenpolitiken diskutiert, u. a. mit den zuständigen EU-Koordinatoren für den Korridor in Brüssel. Der Arbeitskreis veröffentlicht seine Erkenntnisse als „Forschungsbericht der ARL“ in 2019.

In der dritten Session berichtete Rolf-Dieter Postlep über die Ergebnisse des von ihm geleiteten Arbeitskreises „Hochschulen und nachhaltige Raumentwicklung“. Er machte deutlich, dass Hochschulen aus ökonomischer Perspektive für ihre Standortregionen einerseits als Arbeitgeber sowie als Nachfrager von Interesse sind. Andererseits präsentierten sie sich als Wissensproduzenten, als „Wissensimporteure“ und als Bereitsteller von Humankapital. Themen und Fragestellungen der Ausführungen von Rolf-Dieter Postlep waren: Über welche Kanäle sind Hochschulen und Regionen miteinander verbunden? Welche Hemmnisse und Erfolgsfaktoren beim Wissenstransfer lassen sich beobachten? Wie können erfolgversprechende Governance-Strukturen zur Steuerung des Zusammenspiels geschaffen werden? Die Diskussion über die „dritte Aufgabe“ der Hochschule, neben Forschung und Lehre, verweise überdies auf die gesellschaftliche Mitverantwortung der Hochschulen für eine nachhaltige Entwicklung. Damit stelle sich zugleich die Frage, durch welche Veränderungen des Hochschulsystems und des Verhaltens von Hochschulen – etwa im Sinne des empirisch beobachtbaren Strukturtyps der „engagierten Hochschule“ – diesem Anspruch nachgekommen werden kann. Dieses Thema, wie auch die weitergehende Forderung, Hochschulen als Agenten für eine nachhaltige Entwicklung insbesondere im „Reallabor“ Region in den Blick zu nehmen, ist auch Gegenstand von Beiträgen des Sammelbandes, der die Ergebnisse des Arbeitskreises zusammenfasst.

Geschichte der ARL

Dr. Oliver Werner, Leibniz Universität Hannover, Institut für Didaktik der Demokratie, berichtete zum Abschluss der Mitgliederversammlung über Ziele und erste Ergebnisse der Studie „Von der RAG zur ARL: Personelle, institutionelle, konzeptionelle und raumplanerische (Dis-)Kontinuitäten“. Er legte den Fokus seiner Ausführungen auf die im Laufe des Jahres 1953 ernannten ersten Ordentlichen Mitglieder der ARL, die er als Kern einer „Generation“ von Raumwissenschaftlern sieht, deren Entwicklung er über den Zeitraum von 1935 bis etwa 1955 nachzeichnet. So ging er beispielsweise auf Kurt Brüning, Heinrich Hunke und Herbert Morgen ein. Viele der 1953 ernannten Wissenschaftler entfalteten ihre Tätigkeit in der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung und den ihr zugeordneten Hochschularbeitsgemeinschaften. Oliver Werner zeigte, dass Mitglieder der „Generation von 1953“ die Verflechtung und Überlagerung wissenschaftlicher und politischer Ambitionen im Nationalsozialismus verkörperten. Zudem machte er deutlich, dass es sich bei dieser Gruppe um sorgfältig nach regionalen und professionellen Kriterien ausgewählte Personen handelte, die auch den Bedürfnissen der jungen Akademie entsprechen sollten.

Schließlich ging er ausführlich auf Konrad Meyer ein, der zwar nicht zu den ersten Ordentlichen Mitgliedern der ARL zählt, jedoch die Arbeitsweise und Stellung der Reichsarbeitsgemeinschaft entscheidend prägte und in seiner Karriere in besonderer Weise die Anpassungsbereitschaft vieler wissenschaftlich Tätiger im Dritten Reich widerspiegelt.

PROF. DR. ANDREAS KLEE
Leiter der Zentralabteilung der ARL und Stellvertreter
des Generalsekretärs
Tel. +49 511 3484239
klee@arl-net.de

ABWEICHUNGSGESETZGEBUNG IM RAUMORDNUNGS- UND UMWELTRECHT

Bericht über den Workshop des Informations- und Initiativkreises „Forum Planungsrecht“ am 27.11.2018 in Berlin

Hintergrund

Der Informations- und Initiativkreis (IIK) „Forum Planungsrecht“ hat sich die Durchdringung und Fortentwicklung des Raumplanungsrechts zum Ziel gesetzt. Im Jahrestakt organisiert er Workshops zu aktuellen wie grundsätzlichen Fragestellungen, um Wissenschaft und Praxis miteinander ins Gespräch zu bringen. Die letzte Veranstaltung fand unter der wissenschaftlichen Leitung von Prof. Dr. Wilfried Erbguth (Universität Rostock) in Zusammenarbeit mit dem Bundesinnenministerium (BMI) am 27.11.2018 in Berlin statt und war der Abweichungsgesetzgebung auf den Gebieten des Raumordnungsrechts und des raumrelevanten Umweltrechts gewidmet.

Im Zuge der Föderalismusreform I wurde im Jahre 2006 die grundgesetzliche Verteilung der Gesetzgebungsbefugnisse zwischen Bund und Ländern unter anderem für das Recht der Raumordnung, des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Wasserhaushalts neu geordnet: Diese Materien wurden aus der bisherigen Rahmengesetzgebung (Art. 75 GG a.F.) in die konkurrierende Gesetzgebungsbefugnis des Bundes überführt (Art. 74 Abs. 1 Nr. 29, 31, 32 GG), den Ländern wurde aber zugleich das Recht zur Abweichungsgesetzgebung eingeräumt (Art. 72 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, 4, 5 GG). Die Länder können demnach das Bundesrecht auf der Grundlage des Art. 72 Abs. 1 GG ergänzen, soweit dieses keine abschließende Regelung trifft, auf der Grundlage ihrer Abweichungsbefugnisse aber gerade auch die Entscheidungen des Bundesgesetzgebers für ihr Landesgebiet außer Kraft setzen. Nachdem der Bund mit dem Raumordnungsgesetz (ROG) 2008, dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) 2009 sowie dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) 2009 von seinen neuen Gesetzgebungsbefugnissen Gebrauch gemacht hat, sind auch die Länder auf den Gebieten des Landesplanungsrechts, des Naturschutz- und Wasserrechts gesetzgeberisch tätig geworden; zwischenzeitlich ist aber auch das Bundesrecht – beispielsweise durch das ROG 2017 – erneut geändert worden. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen erscheint eine Zwischenbilanz zur Abweichungsgesetzgebung angezeigt, um bewerten zu können, inwieweit und mit welchen Folgen sich dieser neue und kontrovers diskutierte Kompetenztypus in für die Raumplanung wichtigen Rechtsbereichen niedergeschlagen hat.

Verfassungsrechtliche Grundlagen der Abweichungsgesetzgebung

Nach einführenden Beiträgen von Prof. Dr. János Brenner (BMI) und Prof. Dr. Susan Grotefels, Vizepräsidentin der ARL, bereitete Wilfried Erbguth die vielfältigen verfassungsrechtlichen Fragen der Abweichungsgesetzgebung auf und schuf hiermit die Grundlage für die nachfolgende Betrachtung der einzelnen Rechtsmaterien. Er betonte, die Föderalismusreform I sei nicht etwa allgemein „länderfreundlich“ gewesen; die Etablierung der Abweichungsgesetzgebung habe deshalb den Ländern nicht Gestaltungsbefugnisse allgemeiner Art, sondern lediglich die Möglichkeit zur Berücksichtigung spezifisch regionaler Bedürfnisse, Strukturen und Konzepte eröffnen sollen. Vor diesem Hintergrund könnten allgemeine gesetzgeberische Gestaltungsanliegen, etwa das Ziel einer Deregulierung, oder eine reine „Negativgesetzgebung“, die sich in der „Abwehr“ des Bundesrechts erschöpfe, ohne ein eigenes regionsspezifisches Gestaltungsziel zu verfolgen, eine Inanspruchnahme der Abweichungskompetenz nicht rechtfertigen. Dieses Anliegen der Abweichungsgesetzgebung stehe auch einer einseitig unitarischen oder föderalen Sichtweise, einer jeweils engen oder weiten Auslegung der Gesetzgebungsbefugnisse des Bundes oder der Abweichungsbefugnisse der Länder, entgegen. Wilfried Erbguth hob zudem hervor, dass eine bloße Wiederholung bzw. eine wort- oder sinngleiche Übernahme des Bundesrechts auf landesgesetzlicher Ebene sich weder auf die Befugnis zur ergänzenden noch auf die zur abweichenden Landesgesetzgebung stützen könne; sie sei im Interesse einer Vereinfachung der Rechtsanwendung nur dort statthaft, wo der Gesetzgeber ihr keine konstitutive Wirkung beimesse.

Gesetzgebung der Länder auf dem Gebiet des Raumordnungsrechts

Bei der anschließenden Betrachtung einzelner Materien der Abweichungsgesetzgebung stand das Raumordnungsrecht im Vordergrund. Rechtsanwalt Dr. Holger Schmitz, Berlin, zog eine vorläufige Bilanz zur Landesgesetzgebung der letzten Jahre. Anhand von Beispielen u.a. zur Beteiligung der öffentlichen Stellen und der Öffentlichkeit veranschaulichte er, dass die Abgrenzung von i.S.d. Art. 72 Abs. 1 GG ergänzendem, das Bundesrecht wiederholendem und

i.S.d. Art. 72 Abs. 3 GG abweichendem Landesrecht gerade bei geringer Regelungsdichte des Bundesraumordnungsrechts außerordentlich schwierig sein kann. In den Landesplanungsgesetzen unterschied Holger Schmitz drei verschiedene Regelungsansätze: Neben der lediglich vereinzelten Praxis eines Verzichts auf eine systematische Anpassung an das ROG des Bundes (Mecklenburg-Vorpommern) und einer Substitution des Bundesrechts unter Inanspruchnahme der Abweichungskompetenz (Bayern) befinde sich ein „reduktiv-ergänzender" Regelungsansatz im Vordringen, der eine Wiederholung des Bundesrechts so weit wie möglich vermeide und somit der Kompetenzordnung des Grundgesetzes am ehesten entspreche. Insgesamt konstatierte Holger Schmitz sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht eine eher untergeordnete Bedeutung der Abweichungsgesetzgebung im Raumordnungsrecht, was nicht zuletzt auf den eher zurückhaltenden Regelungsansatz des ROG zurückzuführen sei, das in mancherlei Hinsicht noch in der Tradition des früheren Rahmenrechts stehe.

Auswirkungen des ROG 2017 auf die Abweichungsgesetzgebung der Länder

In den der Abweichungsbefugnis unterfallenden Rechtsmaterien genießt im Verhältnis von Bundes- und Landesrecht gem. Art. 72 Abs. 3 Satz 3 GG das jeweils spätere Gesetz Anwendungsvorrang. Das danach denkbare Hin und Her von Bundes- und Landesrecht hat der Abweichungsgesetzgebung alsbald den Spottnamen „Ping-Pong-Gesetzgebung" eingetragen. Welche Schwierigkeiten sich hieraus im Falle späterer Änderungen des Bundes- und Landesrechts für die Rechtsanwendung ergeben können, veranschaulichte für das Raumordnungsrecht Ministerialdirektor a.D. Dr. Peter Runkel. Er hob hervor, dass Änderungen im ROG des Bundes und in den Landesplanungsgesetzen die jeweiligen Gesetze nicht zur Gänze zu einem späteren Gesetz i. S. d. Art. 72 Abs. 3 Satz 3 GG machten, sondern dies allein auf die jeweiligen Änderungsvorschriften zutreffe. Vor diesem Hintergrund könne das Arbeiten allein mit einer bereinigten Fassung des ROG bzw. des Landesplanungsgesetzes nicht genügen; vielmehr könne nur durch eine genaue Zurückverfolgung der jeweiligen Änderungen auf bundes- und landesrechtlicher Ebene zuverlässig die im konkreten Fall anwendbare Regelung ermittelt werden. Würden lediglich einzelne Worte, Absätze etc. geändert, bspw. die Einfügung des Hinweises auf eine Zielbindung „nach § 4" in § 6 Abs. 2 Satz 2 ROG 2017, so seien auch nur diese Änderungen als späteres (und vorrangiges) Gesetz anzusehen. Dagegen mache eine bloße „Umsortierung" (Neunummerierung) von Vorschriften diese noch nicht zu späteren Gesetzen i.S.d. Art. 72 Abs. 3 Satz 3 GG.

Abweichungsgesetzgebung aus Landessicht: das Bayerische Landesplanungsgesetz

Das Bayerische Landesplanungsgesetz nimmt die Abweichungsbefugnis nach Art. 72 Abs. 3 Satz 1 GG intensiv in Anspruch und nimmt insoweit unter den Landesplanungsgesetzen eine Sonderstellung ein. Diesen Regelungsansatz erläuterte und bewertete Rechtsanwalt Ulrich Numberger, München: Nachdem das ROG 2008 weite Teile des früheren BayLPlG habe obsolet werden lassen, habe der Landesgesetzgeber mit dem LPlG 2012 ein einheitliches und gut verständliches Landesplanungsgesetz schaffen wollen, welches das ROG des Bundes im Interesse der Anwendungsfreundlichkeit vollständig ersetzen sollte und dabei zahlreiche – auch von Bayern mitgetragene – ROG-Vorschriften übernommen habe. Diesen Regelungsansatz erachtete Ulrich Numberger als bundesverfassungskonform, wies jedoch darauf hin, dass die Auswirkungen des ROG 2017 auf das BayLPlG derzeit noch offen seien. Der Landesgesetzgeber habe noch nicht auf das neue Bundesrecht reagiert und die Sechsmonatsfrist des Art. 72 Abs. 3 Satz 2 GG „verschlafen". Die Frage nach dem anwendbaren Recht sei nicht geklärt und in der Praxis vielfach höchst problematisch, zumal sich das bayerische Landesplanungsrecht vom Bundesrecht in wichtigen Punkten unterscheide, beispielsweise hinsichtlich der Verpflichtung zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens. Diese Verwerfungen belegten, dass die Abweichungsgesetzgebung im Bereich des Raumordnungsrechts keine sinnvolle Umsetzung erfahren habe.

Abweichungsgesetzgebung im Naturschutz- und Wasserhaushaltsrecht

Unter den umweltrechtlichen Materien, für die den Ländern eine Befugnis zur Abweichungsgesetzgebung eingeräumt worden ist, kommt dem Naturschutzrecht und dem Wasserhaushaltsrecht besondere Bedeutung für die räumliche Planung zu. Die einschlägigen Kompetenztitel in Art. 72 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 und Nr. 5 GG weisen gegenüber demjenigen für das Raumordnungsrecht (Art. 72 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 GG) die Besonderheit auf, dass sie die Abweichungsbefugnis der Länder durch sog. abweichungsfeste Kerne begrenzen (vgl. etwa Art. 72 Abs. 1 Nr. 5 GG: „ohne stoff- oder anlagenbezogene Regelungen"). Die Analyse dieser Regelungsbereiche vervollständigt somit zugleich die verfassungsrechtliche Betrachtung der Abweichungsgesetzgebung. Zur Abweichungsgesetzgebung auf dem Gebiet des Naturschutzrechts referierte Justiziar Dr. Alexander Petschulat, Düsseldorf; das Wasserhaushaltsrecht beleuchtete Ministerialrat Wolf-Dieter Dallhammer, Dresden. Die Analyse der beiden Referenten fiel unterschiedlich aus: Während Alexander Petschulat beobachtete, dass die Länder von ihrer Abweichungsbefugnis ausgesprochen intensiven Gebrauch machen, konstatierte Wolf-Dieter Dallhammer für den Bereich des Wasserhaushaltsrechts lediglich punktuelle landesgesetzliche Abweichungen, was er auf die geringe Regelungsdichte des Bundesrechts und die Offenheit des WHG für ergänzendes Landesrecht i.S.d. Art. 72 Abs. 1 GG sowie auf die Reichweite der EU-rechtlichen Vorgaben zurückführte.

Fazit und Ausblick

Die Analyse der verschiedenen Rechtsmaterien verdeutlichte zunächst die unterschiedliche praktische Bedeutung der Abweichungsgesetzgebung im Raumordnungs- und

Wasserrecht einerseits sowie im Naturschutzrecht andererseits. Rechtsmaterienübergreifend zeigte die Veranstaltung jedoch, dass die Abweichungsgesetzgebung nach wie vor zahlreiche ungeklärte verfassungsrechtliche Fragen aufwirft, deren Folgen für die Rechtsanwendung von der präzisen Untersuchung des jeweiligen Bundes- und Landesrechts abhängen und somit stets auf die einfach-gesetzliche Ebene „durchschlagen". Nicht zuletzt die erheblichen Rechtsunsicherheiten durch die „Überschichtung" von Bundes- und Landesrecht waren auch der Grund für die Skepsis gegenüber dem Kompetenztypus der Abweichungsgesetzgebung im Allgemeinen, welche in den von Prof. Dr. Sabine Schlacke, Universität Münster, und Prof. Dr. Dr. Wolfgang Durner, LL.M., Universität Bonn, moderierten Aussprachen mehrfach geäußert wurde. Die Schriftfassungen der Referate werden, wie in den vergangenen Jahren, in einem Themenheft der „Zeitschrift für Umweltrecht" (ZUR) dokumentiert.

Die Zwischenergebnisse längerfristiger Beratungen des Informations- und Initiativkreises „Forum Planungsrecht" wurden außerdem in zwei juristischen Fachzeitschriften publiziert:

> Forum Planungsrecht der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (2017): Vereinheitlichung und Fortentwicklung des räumlichen Planungsrechts: Thesen. In: EurUP – Zeitschrift für Europäisches Umwelt- und Planungsrecht 15 (4), 308-310.

> Forum Planungsrecht der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (2018): Fortentwicklung des Raumplanungsrechts: Aufgaben, Koordination, Effektivität. In: ZUR – Zeitschrift für Umweltrecht (6), 346-349.

DR. BOAS KÜMPER
Zentralinstitut für Raumplanung an der Universität Münster
Tel. +49 251 8329787
bkuem_01@uni-muenster.de

Band 77
Heft 2
April 2019

Schwerpunkt Planung im Wandel – von Rollenverständnissen und Selbstbildern

Papierausgabe:
ISSN 0034-0111

Elektronische Ausgabe:
ISSN 1869-4179

All manuscripts are published open access: CC BY-N-ND 4.0

EDITORIAL

Christian Lamker / Meike Levin-Keitel
Planung im Wandel – von Rollenverständnissen und Selbstbildern

BEITRAG / ARTICLE

Meike Levin-Keitel / Frank Othengrafen / Lukas Behrend
Stadtplanung als Disziplin. Alltag und Selbstverständnis von Planerinnen und Planern

Jana Kühl
Planen für Praktiken. Alltagsbezüge in planerischen Abwägungen am Beispiel von urbanem Grün

Cormac Walsh / Andreas Kannen
Planning at Sea: Shifting planning practices at the German North Sea coast

Markus Leibenath
Berufliche Identitäten von Regionalplanern im Kontext der Windenergienutzung: eine post-strukturalistische Perspektive

Ignacio Castillo Ulloa
The planner's subjective destitution: towards a hysterical-analytical triad of planning theory-research-practice

Christian Lamker
Planning in uncharted waters: spatial transformations, planning transitions and role-reflexive planning

Printausgaben können über die Website der Zeitschrift bestellt werden:
https://content.sciendo.com/view/journals/raraoverview.xml

TRANSDISZIPLINARITÄT UND TRANSFER IN DER ARL

Gemeinsame Sitzung der ARL-Beiräte

Auf Wunsch der Beiratsmitglieder fand am 6. März 2019 in Kassel erstmalig eine gemeinsame Sitzung des Wissenschaftlichen Beirats und des Nutzerbeirats der ARL statt. Ziel war es, die Mitglieder des jeweils anderen Beirats kennenzulernen, Sichtweisen über die ARL und die Beiratstätigkeiten auszutauschen und gemeinsam über ein zentrales Thema – die transdisziplinäre Arbeitsweise der ARL – zu diskutieren.

Eröffnet wurde die Sitzung durch einen Vortrag des Präsidiums und der Geschäftsstelle, der die Beiräte über Transdisziplinarität und Transfer in der Gremienarbeit der ARL und im Kontext der Leibniz-Gemeinschaft informierte. Es folgte ein Vortrag von Prof. Dr. Dr. Martina Schäfer vom Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin. Sie gab einen umfassenden Überblick zum Stand der transdisziplinären Forschung und Methodik. Überdies resümierte sie aktuelle Entwicklungen und offene Fragen in diesem vergleichsweise jungen Forschungsfeld.

© ARL

In der anschließenden Diskussion bescheinigten die Mitglieder der Beiräte der ARL, bereits vieles richtig zu machen, empfahlen aber, die Kompetenzen und Aktivitäten expliziter nach innen und außen zu kommunizieren und darzustellen. Zugleich müsse der transdisziplinäre Anspruch systematisch reflektiert und methodisch weiterentwickelt werden.

Einig waren sich die Beiräte auch dahingehend, dass die Erfassung von Wirkungen wichtig, aber eben auch voraussetzungsvoll sei. Hier wurde angeregt, Transfer und Wirkungen bereits in der Vorphase der Initiierung von Gremien mitzudenken und sicherzustellen, dass Ergebnisse nach Abschluss des jeweiligen Gremiums angemessen nachbereitet und ausgewertet werden können. Deutlich wurde auch, dass all diese Schritte zusätzliche Ressourcen erfordern und immer in einem gewissen Spannungsverhältnis zu den begrenzten Kapazitäten ehrenamtlich Mitwirkender und der Ausstattung der Akademie stehen.

Um die Sichtbarkeit und die transdisziplinäre Arbeitsweise der ARL als Alleinstellungsmerkmal in der Öffentlichkeit, aber auch mit Blick auf Fördermittelgeber sowie Evaluationen zu stärken und die ARL auf ihrem Weg, ein Think Tank für Raumwissenschaft und Transdisziplinarität zu werden, gezielt zu unterstützen, boten die Beiratsmitglieder ihre fachliche Unterstützung und persönlichen Erfahrungen an. Die Sitzung wurde von allen Beteiligten als äußerst produktiv und inhaltlich anregend wahrgenommen.

Wir werden die kommenden Ausgaben der Nachrichten der ARL nutzen, um Ihnen die Mitglieder der Beiräte kurz vorzustellen.

DR. INA PETERS
Stabsstelle Wissenschaftsmanagement
Tel. +49 511 3484261
peters@arl-net.de

NEUES AUS DER LANDESARBEITSGEMEINSCHAFT BAYERN

Gemeinsame Sitzung der Landesarbeitsgemeinschaften Bayern und Baden-Württemberg am 11./12.10.2018 in Ulm

Wie sind grenzüberschreitende Verflechtungen und Kooperationen bei Flächenfragen in den beiden südlichen Bundesländern umsetzbar? Wie geht die Planung mit divergierenden Entwicklungen zwischen den Ländern und zwischen den Regionen um? Und wie ist mit der diversifizierten Förderkulisse für strukturschwache Regionen im Süden Deutschlands umzugehen?

Die gemeinsame Sitzung der Landesarbeitsgemeinschaften Baden-Württemberg und Bayern am 11./12. Oktober 2018 in Ulm stellte grundsätzliche Fragen in den Fokus, die regionale und kommunale Akteure in Planung, Politik und Wirtschaft umtreibt und die die so heterogene Struktur beider Länder betreffen. Mit den LAG-Mitgliedern diskutierten unter anderem Vera Moosmayer, Leiterin des Referates Raumordnung im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI), die die Sicht des Bundes zur Debatte um gleichwertige Lebensverhältnisse ansprach, sowie Prof. Dr. Markus Müller, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg, der die Herausforderungen der Digitalisierung, Bürgerbeteiligung und Nachhaltigkeit zur Diskussion stellte. Dr. Jürgen Weber, Regierung von Niederbayern, skizzierte Zukunftsfelder der bayerischen Landesentwicklungspolitik und setzte den Rahmen für die Diskussionen über ein Mit- oder ein Gegeneinander in der grenzüberschreitenden Planung. Vor Ort stellte Markus Riethe, Verbandsdirektor des Regionalverbandes Donau-Iller, gemeinsam mit Kollegen das Nahverkehrskonzept der Städte Ulm und Neu-Ulm vor und wies auf die große Bedeutung des künftig verbesserten Bahnanschlusses nach Stuttgart hin. Bei weiteren Erläuterungen zu Wohnbauprojekten in Neu-Ulm wurde deutlich, wie interkommunale und intraregionale Kooperation funktionieren und wie sich eine Stadt als Wohnstandort profilieren kann.

Zwei Workshops zu den Themen „Förderpolitiken“ und „Grenzüberschreitende Kooperation“ setzten am zweiten Tag deutliche Impulse für künftige Diskussionen dieser grundlegenden Themen auf Landesebene. Im Nachgang der gemeinsamen Tagung und zur Unterstützung der Bundespolitik in den genannten Themenschwerpunkten, insbesondere bei der Diskussion um Daseinsvorsorge, wurde ein kurzes Thesenpapier mit Kernaussagen aus der gemeinsamen Sitzung formuliert. Es wurde an Vera Moosmayer weitergeleitet, um die Debatte um Kooperationen, Förderpolitiken oder (Planungs-)Verfahren auch auf Bundesebene zu unterstützen.

Neue Arbeitsgruppe „Nachhaltige Flächennutzung durch Raum- und Umweltplanung“

Das Nachhaltigkeitsziel „Reduzierung des Flächenverbrauchs“ ist trotz zahlreicher Forschungsaktivitäten und Modellprojekte der vergangenen Jahre nicht erreicht. Demografische, wirtschaftliche und technologische Entwicklungen erhöhen den Druck auf die Fläche und gefährden quantitativ und qualitativ die Funktionen (Ökosystemleistungen) bisher unbesiedelter Freiräume und zersiedeln gewachsene Kulturlandschaften. Gerade auch Energiewende, Mobilität und Klimawandel verstärken die Flächenkonkurrenzen. Raum- und Umweltplanung sind mehr denn je gefordert, mit bewährten und neuen Instrumenten eine nachhaltige, effiziente Flächenentwicklung zu gewährleisten.

Nicht zuletzt ausgelöst durch den Antrag auf ein Volksbegehren in Bayern (https://betonflut-eindaemmen.de/) ist das Thema „Reduzierung des Flächenverbrauchs“ vergleichsweise weit oben auf der landespolitischen Agenda in Bayern. Bundesweit ist die Diskussion über „quantitative Vorgaben zur Verringerung der Flächeninanspruchnahme“ (§ 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG), die Einführung eines damit verbundenen Flächenzertifikatehandels sowie die Erweiterung der Umweltprüfung um das Schutzgut „Fläche“ (§ 8 Abs. 1 Nr. 2 ROG) zu intensivieren und mit den Möglichkeiten und Grenzen der Planungspolitik und -praxis in den Regionen und Kommunen zu spiegeln.

In der Diskussion dominieren derzeit Vorschläge für die kommunale Handlungsebene (wirksamere Instrumente der Innenentwicklung), die Raumordnung wie auch die Landschaftsplanung werden gerade in Bayern hinsichtlich ihrer Möglichkeiten deutlich unterbewertet. Teilweise wird die Diskussion auch zu eng auf den quantitativen Aspekt des Flächensparens beschränkt. Für die LAG Bayern Anlass genug, um eine Arbeitsgruppe zum Thema „Nachhaltige Flächennutzung durch Raum- und Umweltplanung“ einzurichten. Diese Arbeitsgruppe widmet sich vor allem drei Kernfragen:

> Was können und sollen kommunale Planungsinstrumente insbesondere in Bezug auf die Innenentwicklung leisten und wie kann die Landes- und Regionalplanung gerade auch in Bayern stärker als bisher die Entwicklung resilienter Siedlungsstrukturen im Sinne einer doppelten Innenentwicklung (verdichtete Baustrukturen und qualitätsvolle Freiflächen) unterstützen?

> Was können und sollen formelle und informelle Instrumente der Landes- und Regionalplanung leisten und wie lässt sich eine nachhaltige, flächeneffiziente und raumverträgliche Siedlungsentwicklung (Innen- und Außenentwicklung) in allen Teilräumen Bayerns effektiver als bisher steuern?

> Was können und sollen Landes- und Regionalplanung in Bayern in Verknüpfung mit der Landschaftsplanung zur Sicherstellung eines quantitativ und qualitativ wirksameren Freiraumschutzes unter Berücksichtigung von Erhaltung und Entwicklung der Biodiversität, Energiewende und Klimawandel leisten?

Kernaussagen der gemeinsamen Sitzung der Landesarbeitsgemeinschaften Baden-Württemberg und Bayern der Akademie für Raumforschung und Landesplanung

Ulm, 12. Oktober 2018

1. Vertrauen in Verfahren ist zentral
Planungsverfahren schaffen Transparenz. Durch die Berücksichtigung von verschiedenen Interessen und definierten Verfahrensabläufen sowie Beteiligungsmöglichkeiten wird auch die Legitimität von Entscheidungen gestärkt. Beteiligungsmöglichkeiten sind differenziert methodisch weiterzuentwickeln. Das Vertrauen in Planungsverfahren kann die Umsetzung von Politiken und Projekten beschleunigen. Hier sollte insbesondere das Raumordnungsverfahren weiterhin eine wichtige Rolle spielen.

2. Landesentwicklungsplan/-programm
Die Erfahrungen mit den verschiedenen Fortschreibungen des LEP in Bayern zeigen, dass einer weiteren Bedeutungsabnahme der Landesplanung entgegengewirkt werden sollte. Neue Ziele und Festlegungen können die Steuerungskraft auf Landes- und regionaler Ebene stärken.

3. Koordination von Förderpolitiken
Eine bessere Koordination von Landes-, Bundes-und EU-Förderungen wäre wünschenswert, um Förderung gezielter einzusetzen. Auch die Übersichtlichkeit der Förderkulissen/-programme könnte verbessert werden.

4. Verbesserung der Raumbeobachtung
Bisher betrachten Förderprogramme unter anderem in ländlichen Räumen verschiedene Strukturmerkmale, die in den Ländern durchaus unterschiedlich definiert werden (so weist Baden-Württemberg vier, Bayern nur drei Gebietskategorien aus). Bei Fortschreibung ist auf eine Vereinheitlichung der Gebietskategorien hinzuwirken, etwa auf Basis der Typisierung ländlicher Räume des Thünen-Instituts. Ergänzt werden sollte eine solche Typisierung durch angemessene qualitative Betrachtungen (z. B. auch zu strukturschwachen Standorten in verdichteten Räumen). Die aktuelle Finanzsituation der einzelnen Kommunen ist dabei mit zu erfassen; sie und auch der kommunale Finanzausgleich erscheinen aktuell als deutlich wichtigere Größen als etwa (ohnehin problematische) Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung. Zudem ist die Betrachtung von grenzüberschreitenden Funktionsräumen (z. B. zwischen Baden-Württemberg und Bayern) gegenwärtig unterentwickelt.

5. Künftige Förderoptionen und ihre Evaluierung
Derzeit dominiert in der Raumentwicklung der Ansatz, einzelne Projekte zu fördern (Fachförderung gegenüber Strukturförderung). Die Evaluierung entsprechender Maßnahmen erfolgt in der Regel nur anhand der Input-Dimension, das heißt der Erfolg einzelner Maßnahmen wird auf die finanzielle Mehrausstattung reduziert. Hier sollte künftig der Fokus stärker auf den Output, also die Wirkkraft eines Programms, gelegt werden, gegebenenfalls wiederum mit Hilfe qualitativer Beschreibungen.

6. Kooperationen stärken
Kooperationen sind heute wichtiger als früher. Die zu lösenden Aufgaben sind regionaler geworden. Kooperationen sind allerdings nur sinnvoll, wenn Verantwortlichkeiten klar geregelt sind und am Ende auch Entscheidungen fallen. In dem Zusammenhang muss auf politischer Seite mehr Mut vorhanden sein, konkretere normative Rahmen zu setzen. Raumordnerische Aspekte sollten stärker in den öffentlichen und politischen Diskurs eingebracht und die regionale Ebene gestärkt werden.

gez. die Mitglieder der Lenkungsgruppen der Landesarbeitsgemeinschaften
(J. Birkmann, H. Job, A. Klee, A. Schmitz-Veltin, B. Warner, S. Weizenegger, H.-M. Zademach)

Die Arbeitsgruppe kam unter der Leitung von Prof. Dr. Christian Jacoby, Universität der Bundeswehr München, am 28. März 2019 zu ihrer konstituierenden Sitzung in Neubiberg zusammen und legte ihr Arbeitsprogramm für die kommenden zwei Jahre fest.

Regionalförderung und Regionalmanagement – Aktuelle Praktiken und Herausforderungen

Die Landesarbeitsgemeinschaft Bayern kam am 10. Mai 2019 in Eichstätt zu ihrer ersten diesjährigen Fachtagung und Mitgliederversammlung zusammen. Im Mittelpunkt des fachlichen Teils standen das Regionalmanagement – das in Bayern mittlerweile auf eine langjährige erfolgreiche Entwicklung zurückblicken kann – sowie Maßnahmen der regionalen Wirtschaftsförderung. Hierzu diskutierten die Mitglieder mit Vertretern des Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie. Ergänzend standen drei „Praxisberichte" auf der Tagesordnung. Günter Salchner (Regionalentwicklung Außerfern, Reutte in Tirol) reflektierte die Rolle, die Chancen, aber auch die Grenzen eines strategischen Managements in der Regionalentwicklung am Beispiel des Außerferns in Tirol. Christoph Würflein (Verein Naturpark Altmühltal sowie Tourismusverband Naturpark Altmühltal) stellte die vielfältigen Regionalmanagementaktivitäten in seiner Region vor. Schließlich erläuterte Prof. Dr. Markus Lemberger das Kompetenznetzwerk „Bayern regional" e. V. als eine dauerhafte Institutionalisierung des Netzwerkes der bayerischen Regionalmanagement-Initiativen, dessen Sprecher er ist. Dabei ging er auch auf ein Thesenpapier des Netzwerks zur Verbesserung der Regionalentwicklung in Bayern ein.

Abgerundet wurde die Mitgliederversammlung durch eine kleine Exkursion über den Campus der Katholischen Universität Eichstätt, an der die Veranstaltung stattfand. Insbesondere das Wirken von Karljosef Schattner, der als Leiter des Diözesanbauamtes und des Universitätsbauamtes über drei Jahrzehnte lang das Bild der Stadt mit seinen Um- und Anbauten im Bestand prägte, war Gegenstand des Rundgangs.

Eckpunktepapier zur Umsetzung des „5-ha-Ziels"

Nach intensiven und zum Teil kontroversen Diskussionen im Rahmen einer außerordentlichen Mitgliederversammlung der LAG Bayern am 27. Mai 2019 in München hat die Landesarbeitsgemeinschaft das Eckpunktepapier zur Umsetzung des „5-ha-Ziels", das von der Initiative „Das bessere LEP für Bayern" entwickelt wurde, unterzeichnet. Die ARL reiht sich damit in die Initiative ein, die von mehr als zehn Organisationen, Verbänden und Gruppen getragen wird. Die in der Initiative zusammenarbeitenden Akteure sehen die wirksame Umsetzung des „5-ha-Ziels" für die Neuinanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen in Bayern als wesentliches Element einer nachhaltigen Landesentwicklung an. Mit dem Eckpunktepapier werden aus fachlicher Sicht Grundzüge eines Umsetzungskonzeptes zum „Flächensparen" skizziert und in die politische Diskussion eingebracht.

© StMWi/A. Krämer

Bayerns Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger im Gespräch mit der Landesarbeitsgemeinschaft Bayern v.l.n.r. Andreas Klee, Christian Jacoby, Staatsminister Hubert Aiwanger, Hubert Job, Ulrich Höhnberg

Insbesondere durch die Definition von gemeindebezogenen Richtgrößen („gemeindliche Flächenbudgets“) durch die Regionalplanung, die im Eckpunktepapier vorgeschlagen werden, enthält das Papier politische und planerische „Sprengkraft“. Auch innerhalb der LAG Bayern gehen die Meinungen hierzu auseinander. Die LAG wird sich an den weiteren Diskussionen, auch im politischen Raum, beteiligen und einen Beitrag zum Erreichen des Flächensparziels in Bayern leisten.

Das Thema „Flächensparen“ wurde auch bei einem Besuch von Mitgliedern der LAG Bayern beim für Landesentwicklung zuständigen Staatsminister Hubert Aiwanger (MdL) angesprochen. Er empfing die Gruppe, bestehend aus Prof. Dr. Hubert Job, Prof. Dr. Christian Jacoby, Dr. Ulrich Höhnberg und Prof. Dr. Andreas Klee, am 27. Mai 2019. Beide Seiten vereinbarten, den konstruktiven Gedanken- und Meinungsaustausch fortzuführen und – an eine Tradition der gemeinsamen Fortbildungsveranstaltungen anknüpfend – die Kooperation bei aktuellen landesentwicklungspolitischen Themen zu verstärken.

PROF. DR. ANDREAS KLEE
Leiter der Zentralabteilung der ARL und Stellvertreter des Generalsekretärs
Tel. +49 511 3484239
klee@arl-net.de

Band 77
Heft 3
Juni 2019

Papierausgabe:
ISSN 0034-0111

Elektronische Ausgabe:
ISSN 1869-4179

All manuscripts are published open access: CC BY-N-ND 4.0

BEITRAG / ARTICLE

Andreas Gravert / Marian Günzel / Thorsten Wiechmann
Wie entstehen Themen in der Planungswissenschaft?

Marc Hannappel / Philipp Jakobs
Digitale Aktionsraumforschung. Neue Methoden zur Analyse von Bewegungsprofilen im städtischen Raum

Hervé Marchal / Jean-Marc Stébé / Florian Weber
Gentrification of peri-urban spaces in France – the surroundings of Nancy

Manuel Wolff / Dieter Rink
Strukturen von Wohnungsleerstand in Deutschland. Eine Analyse der Gebäude- und Wohnungszählung 2011 in deutschen Gemeinden

Christine Mauelshagen / Eva-Maria Jakobs
Aus den Augen, aus dem Sinn?! Akteursspezifische Bewertung und Akzeptanz von HGÜ-Erdkabeltrassen

Printausgaben können über die Website der Zeitschrift bestellt werden:
https://content.sciendo.com/view/journals/raraoverview.xml

„VERÄNDERUNG IST DIE NORMALITÄT“ – RAUMWIRKSAMKEIT DER DIGITALISIERUNG

Workshop der LAG Baden-Württemberg am 11./12. April 2019 in Mannheim

Wie kann räumliche Planung die Digitalisierung in ihren Strategien und Zielen berücksichtigen? Während sich Entwicklungstrends der Digitalisierung für Technik und Fachplanung(en) allmählich herauskristallisieren, sind ihre Auswirkungen auf die Regionen und die regionale Planung insbesondere in Bezug auf die Daseinsvorsorge und einen gestuften Netzausbau noch kaum erforscht. Deshalb war die Frage nach der Raumwirksamkeit der Digitalisierung zentrales Thema der Frühjahrssitzung der LAG Baden-Württemberg, die von der Ad-hoc-AG „Raumwirksamkeit der Digitalisierung“ um Prof. Dr. Dirk Engelke (Hochschule Rapperswil, CH) vorbereitet wurde und als Workshop konzipiert war. Neben Vorträgen zu Digitalisierungsstrategien und Steuerungsansätzen in Kommunen, Regionen und Unternehmen wurden wesentliche Herausforderungen des planerischen Umgangs mit Digitalisierung in einem World-Café intensiv erörtert.

Treiber oder Getriebene? Planungsakteure und Digitalisierung

Der Erste Bürgermeister der Stadt Mannheim, Christian Specht, eröffnete den Workshop mit einem Überblick über digitale Anforderungen an die Stadtplanung und stellte die Herausforderungen bzgl. der Datenzugänge und der Datenhoheit für Mobilitätsdaten wie bspw. für E-Scooter dar. Franz-Reinhard Habbel, ehemaliger Sprecher des Deutschen Städte- und Gemeindebundes, nahm dies auf und wies eindrücklich auf die gesellschaftlichen Dimensionen und Herausforderungen der Digitalisierung hin. Er sieht einen klaren Bedeutungszuwachs der regionalen und lokalen Ebene: regionale Werte, Identitäten und lokale Entwicklungsansätze diverser Akteure seien zunehmend raumprägend. Im Zuge der Gestaltung der Digitalisierung sei daher eine Wertedebatte über Zugänge, Nutzung und Verbreitung von Daten zu führen. Auch gelte es bspw., Verwaltungen stärker zu vernetzen, Mobilität mit neuen individuellen Systemen und Plattformen weiterzuentwickeln oder den Gesundheitssektor mit flexiblen Angeboten zu stärken.

Bereits der Vortrag von Franz-Reinhard Habbel warf die Frage auf, wer eigentlich die Akteure der Digitalisierung sind und welche Reichweite sie bspw. bezüglich räumlicher Entwicklung erhalten (sollen). Inwieweit geht z. B. Quartiersentwicklung durch Google (Entwicklung eines eigenen Quartiers in Toronto durch die Google-Tochter Sidewalk-Labs, oder eines eigenen Campus in Berlin-Kreuzberg) konform mit den Paradigmen und Zielen gemeinwohlorientierter Planung? Daten als „Öl des 21. Jahrhunderts“ (Habbel) machen Städte und Gemeinden stark: Sie verfügen über die meisten Daten im öffentlichen Raum – auch wenn diese für die Planung nicht immer zugänglich sind. Dieses enorme Potenzial für Angebote der Daseinsvorsorge zu nutzen und gezielt Standorte bspw. als Multifunktionsräume und somit zu lebendigen Quartieren zu entwickeln, ist eine der künftigen Aufgaben räumlicher Planung und Entwicklung. Diese Herausforderung wurde Verlauf des Workshops intensiv diskutiert, denn die Sicht auf die „Digitalkompetenz“ räumlicher Planungsakteure war durchaus differenziert.

Mit alten Instrumenten ist die Zukunft nicht zu stemmen

Es wurde schnell deutlich, dass neue Akteure im Zuge der Digitalisierung auch andere bzw. angepasste planerische Instrumente erfordern. Kooperationsmodelle, die über Public Private Partnerships (PPP) hinausgehen, können dazu ausreichend flexible Strukturen schaffen. Hierzu gehört eine offene Kommunikation über Chancen und Risiken digitaler Ansätze und Mut der Planungsverantwortlichen, sich mit starken Playern auseinanderzusetzen. Fraglich ist dabei allerdings, ob die Steuerungswirkung über Regionalpläne ausreichend ist, wenn Planung, Bau und Betrieb von Infrastrukturen immer weiter auseinanderdriften? Mit welchen Strategien bewältigt räumliche Planung (und auch Raumentwicklung) die Umsetzung von Planungszielen, wenn einerseits Daten in ungeprüfter Qualität von Dritten in den Planungsprozess eingebracht werden? Und wenn anderseits Daten über die reale Raumnutzung der Planung nicht zur Verfügung stehen, da sie von Privaten erhoben werden, auch wenn sie für ihr Geschäftsmodell öffentliche Infrastrukturen nutzen.

Teilhabe oder Exklusion

Prof. Dr. Annette Spellerberg (LAG Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland) regte eine grundsätzliche Ethik-Debatte in Sachen Datenschutz an: Welche Daten können erhoben und gespeichert werden, und (wie und mit welcher „Brille") dürfen sie ausgewertet werden? Wie sieht es mit der demokratischen Legitimierung aus? Und wie steht es mit der Teilhabe von nicht netzaffinen Menschen, zumeist älteren, aber auch denjenigen, die sich Internetzugang nicht leisten können? Oder auch mit Familienbetrieben im Tourismus-/Beherbergungssektor, die mit Online-Angeboten der vernetzen Konkurrenz nicht mithalten können? Entstehen hier neue Ungleichheiten, die das Stadt-Land-Gefälle zementieren, anstatt es aufzuweichen?

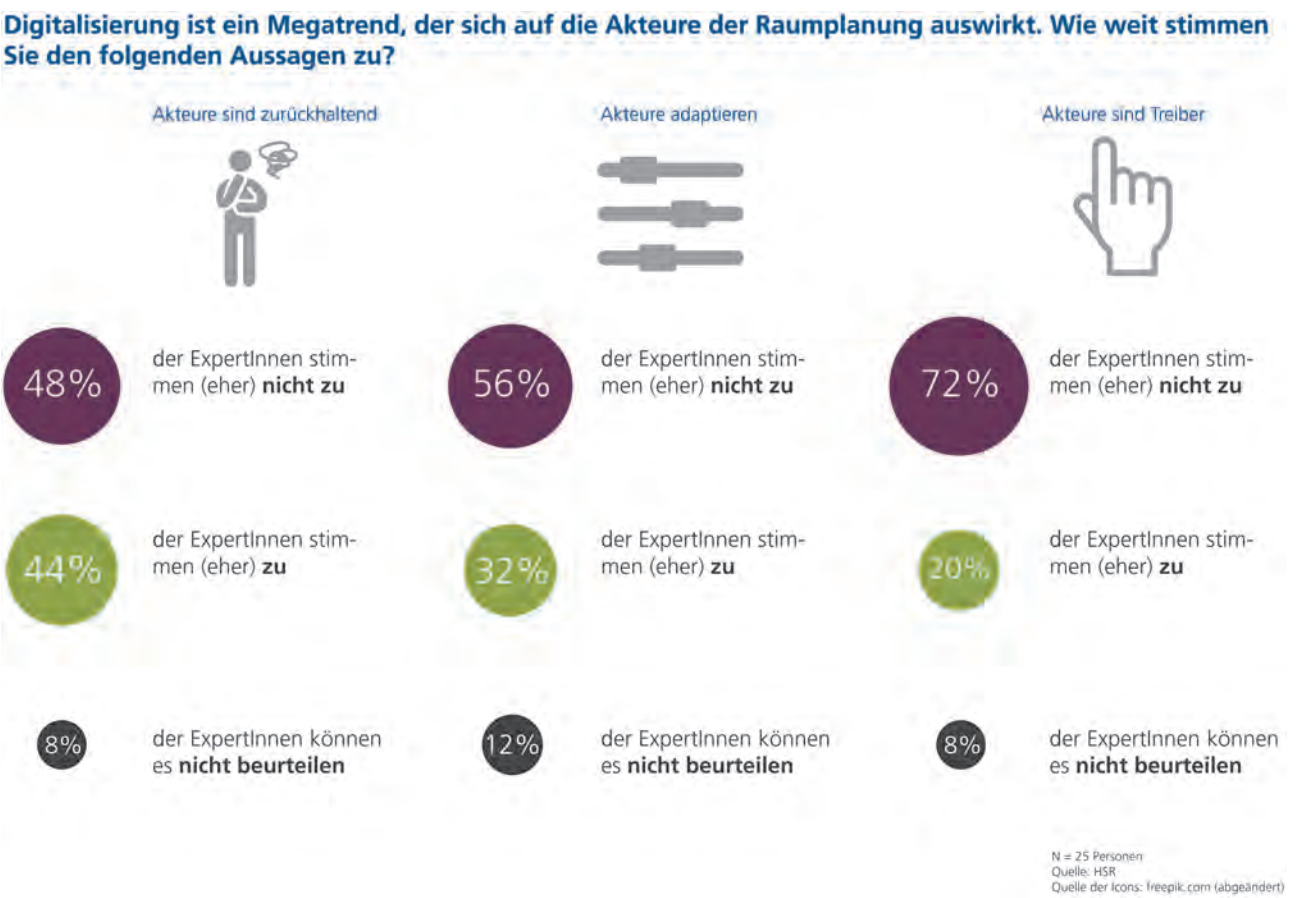
Bei der Diskussion um lebendige Zentren und Versorgungsinfrastrukturen stellte Nina Hangebruch (LAG NRW) Erkenntnisse aus der AG „Online-Handel und Raumentwicklung" vor. Zur Entwicklung des Online-Handels sei rechtliche Steuerung elementar. Als „Trendverstärker" (Nina Hangebruch) initiiert der Online-Handel neue Formate, die auf „Offline-Strukturen", also konkreten räumlichen Voraussetzungen vor Ort beruhen. „Zentren sind kein Auslaufmodell", betonte Nina Hangebruch, allerdings sei das Einkaufen als Alleinzweck immer seltener zentraler Grund für einen Besuch des Ortszentrums. Andere Nutzungen (Freizeit, Gastronomie, Kultur) würden zunehmend in den Zentren gesucht und angeboten: Die Nutzungsmischung macht hier die Attraktivität aus.

Raumwirksamkeit der Digitalisierung – Einschätzung und Diskussion

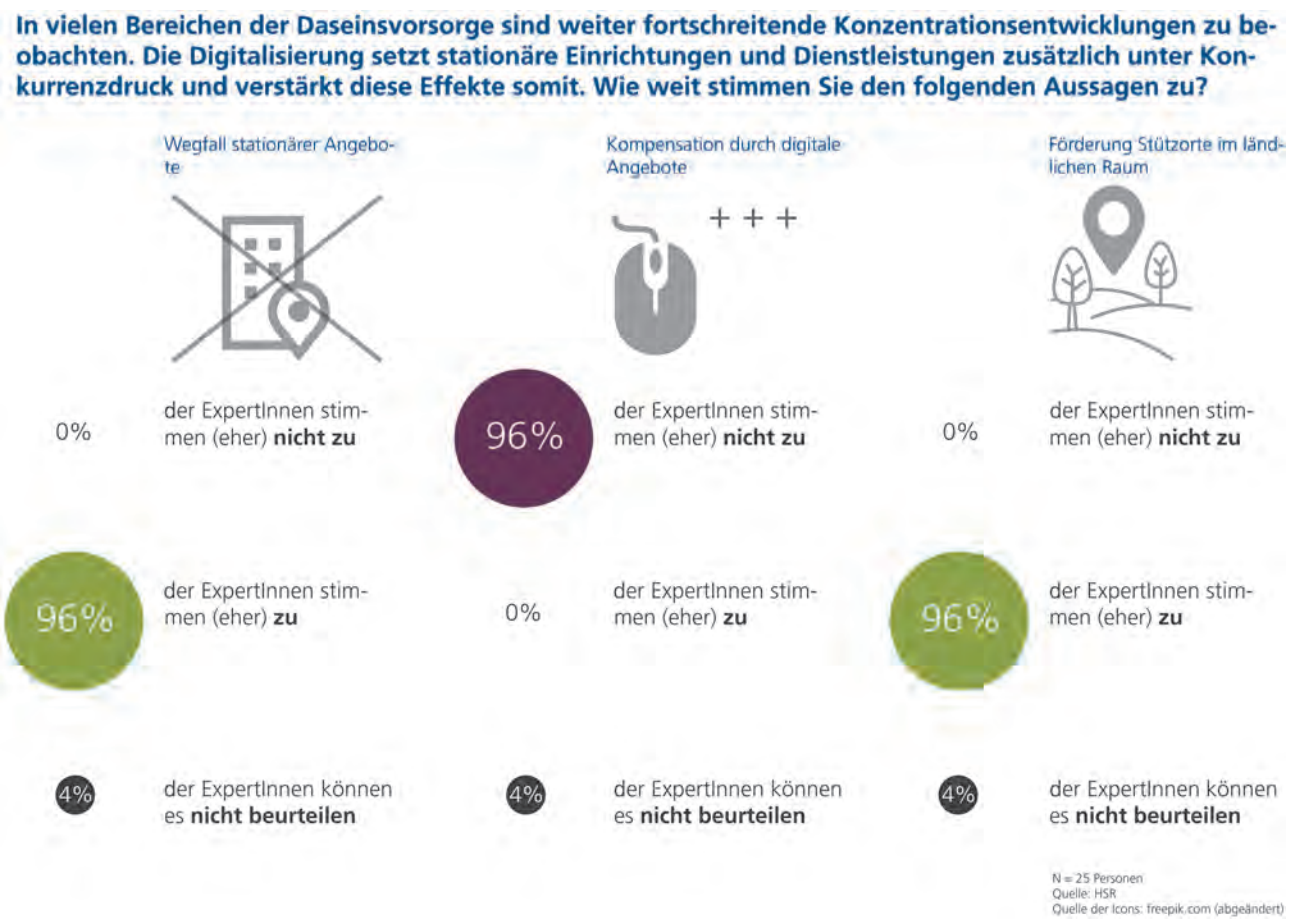
Welche Auswirkungen der Digitalisierung nehmen die Akteure der räumlichen Planung in Baden-Württemberg wahr und wie gehen sie damit um? Und wie können die diversen Herausforderungen durch räumliche Planung und Entwicklung gesteuert werden?

Um Antworten auf diese Fragen zu erhalten, hat die Ad-hoc-AG um Dirk Engelke vor der LAG-Sitzung eine Online-Umfrage bei den Mitgliedern der LAG Baden-Württemberg und beim Jungen Forum der ARL durchgeführt. Die Ergebnisse wurden dann auf der LAG-Frühjahrssitzung diskutiert. Die Ergebnisse der Online-Umfrage zu den bereits aufgezeigten Themen der Akteure der Raumplanung und der Daseinsvorsorge werden im Folgenden kurz vorgestellt.

Die befragten LAG-Mitglieder sehen die Akteure der Raumplanung als zurückhaltend in Bezug auf die Digitalisierung und nicht als adaptierend oder gar als Treiber der Digitalisierung, wie der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen ist. Das Junge Forum beziffert die passive Rolle der Akteure der Raumplanung noch deutlicher: 71 % der jungen Planer/innen schätzen die Akteure der Raumplanung als zurückhaltend ein.



Verhältnis der Akteure der Raumplanung zur Digitalisierung



Angebotsformen der Daseinsvorsorge

Zweifel an flächendeckender Daseinsvorsorge

Auch bei der Einschätzung, dass die Digitalisierung zu einem Wegfall stationärer Angebote führt und diese nicht durch digitale Angebote kompensiert werden, sind sich die Mitglieder der LAG Baden-Württemberg und des Jungen Forums einig, wie die oben stehende Abbildung klar zeigt. Ebenso deutlich wird als planerische Antwort hierauf die Förderung von Stützorten als Anker der Entwicklung im ländlichen Raum gesehen.

Vertiefend diskutiert wurden die Einschätzungen der Umfrage im Rahmen eines World-Cafés an drei Tischen: Es ging dabei um die Themenkomplexe „Steuerung des Netzausbaus", „Daseinsvorsorge und Digitalisierung" und „Datenverfügbarkeit in Planungsprozessen".

Am Tisch der *Steuerung des Netzausbaus* wurde eine dezentrale Konzentration weiterhin als einer der wichtigsten Grundsätze räumlicher Planung, auch im Zeitalter der Digitalisierung gesehen. Damit einhergehen muss jedoch eine Qualifizierung der Netze unter raumplanerischen Gesichtspunkten. Fraglich war hier, für welche Raumeinheiten oder Strukturen der Breitbandausbau vordringlich notwendig und realisierbar ist. Geht es um ein flächendeckendes Modell „mit der Gießkanne", welches in absehbarer Zeit nicht realisierbar erscheint, oder ist eine Breitbandversorgung, die sich vorrangig auf Zentren und Stützorte ausrichtet und jenseits des Kernnetzes eine abgestufte Qualität aufweist, eher finanzier- und in absehbarer Zeit realisierbar? Dabei schafft ein flächendeckender Breitbandausbau „Möglichkeitsräume" (Prof. Dr. Barbara Zibell), die eine Teilhabe bestimmter Akteure in ländlichen Regionen und neue Teilhabeformate erst ermöglichen.

Wenn also Planungsgrundlagen erforderlich sind, um die Digitalisierung zu steuern – wie sieht es dann mit der *Datenverfügbarkeit* aus? Wie sollte mit Daten und deren Verarbeitungsmöglichkeiten umgegangen werden? Planungsakteure werden mit unterschiedlichen und neuen Datenquellen, -qualitäten und -verfügbarkeiten konfrontiert und müssen sich ein angemessenes Datenmanagement erarbeiten. Welche planerische und technische Verantwortung haben Planungsakteure für Daten, die im Planungsprozess ungefragt an sie übermittelt werden? Dabei ist die Fähigkeit der Planenden selbst, mit den neuen Daten umzugehen, entscheidend. Der/die „Datenverarbeitende" ist hier der „Flaschenhals", da die neue Komplexität Planungsprozesse verlangsamen kann (Dr. Dirk Seidemann). Hier kommen auch die Bürger/innen ins Spiel: Wie sind sie besser in Planungsprozesse integrierbar, und können Daten hier helfen, Verantwortung und Akzeptanz für Planungsvorhaben zu fördern? Diese Fragen wurden am Tisch zur *Datenverfügbarkeit in Planungsprozessen* intensiver diskutiert.

Die Chancen von *Digitalisierung* für die *Daseinsvorsorge* waren das Hauptthema am dritten Tisch, auch wenn Aspekte der Daseinsvorsorge die Diskussionen an den anderen Tischen mitgeprägt haben. Die Einschätzung der LAG-Mitglieder zur Veränderung der Angebotsformen und die Zweifel am Gelingen einer flächendeckenden Daseinsvorsorge bestätigten sich an diesem Tisch. Unter dem Stichwort „Digital Divide" wurde auch eine mögliche weitere Spaltung der Gesellschaft diskutiert. Breitband sollte daher laut Barbara Zibell vor allem dort angeboten werden, wo maximale Nutzungsmischungen möglich sind – und dies sei auch in vielen ländlichen Regionen der Fall.

Die Diskussionen im Rahmen des World-Cafés haben gezeigt, dass sich die Regionalplanung durch die Digitalisierung zunehmend wandelt. Digitalisierung bedeutet weniger Raumordnung, aber mehr Raumentwicklung im Sinne der Förderung selbstorganisierter Prozesse (Dirk Seidemann). Ob die bei den Akteuren festgestellte Zurückhaltung der Raumplanung förderlich ist, diesen Wandel zu gestalten, bleibt fraglich.

PROF. DR. DIRK ENGELKE
Leiter der Ad-hoc-AG „Raumwirksamkeit der Digitalisierung"
Hochschule für Technik, Rapperswil, Schweiz
dirk.engelke@hsr.ch

DR. BARBARA WARNER
Leiterin des Wissenschaftlichen Referats „Ökologie und Landschaft"
und Ansprechpartnerin in der Geschäftsstelle
Te. +49 511 3484222
warner@arl-net.de

MOBILITÄTSVISIONEN – UND WIE WAR DAS MIT DEM RAUM?

Reflexion des Workshops des Jungen Forums zu räumlich-gesellschaftlichen Auswirkungen hochautomatisierten Fahrens

Hochautomatisiertes Fahren nimmt im gesellschaftlichen Diskurs viel Raum ein. Um diese neuen Fahrzeugtypen flächendeckend einsetzbar zu machen, müssen jedoch noch essenzielle Herausforderungen in der Sensortechnik sowie rechtliche Fragen und Verhaltensregeln der Fahrzeuge geklärt werden. Die Rahmenbedingungen für die Einführung hochautomatisierten Fahrens orientieren sich bislang vor allem an Folgenabschätzungen zu technischen Auswirkungen und wirtschaftlichen Potenzialen. In der gesellschaftlichen Debatte um technische Möglichkeiten und ethische Grenzen der Handlungsspielräume neuer Fahrzeugtypen werden wesentliche Grundfragen meist ausgeschlossen: Besonders die Betrachtung gesellschaftlicher und räumlicher Konsequenzen fehlt weitgehend.

Die Jahrestagung im August 2018 des Jungen Forums der ARL zum Thema „(T)Raum Mobilität – Wie wollen wir uns zukünftig durch welchen Raum bewegen?" bot den Anlass, sich im Rahmen eines szenariobasierten Workshops kritisch mit der Mobilitätsvision des hochautomatisierten Fahrens auseinanderzusetzen. Ziel war die Abschätzung möglicher räumlich-gesellschaftlicher Folgen der Einführung eines hochautomatisierten Verkehrssystems durch die aktive Einbindung der Expertise einer interdisziplinären Gruppe junger Forschender.

Die Initiatorinnen des Workshops diskutierten mit den Teilnehmenden – aus dem Szenario abgeleitete – Thesen

> zur Zugänglichkeit eines solchen Verkehrssystems,

> zu den Auswirkungen auf soziale Kontakte und die künftige Ausgestaltung von Räumen für Wohnen, Arbeiten und Freizeit,

> zur potenziellen Entwicklung von Flächenbedarf, Verkehrsaufkommen und Umweltauswirkungen und

> zu künftigen Sicherheitsaspekten.

Als Ausgangspunkt für die Diskussionen im Workshop diente das folgende Szenario:

> Es hat sich ein neues Verkehrssystem in Deutschland etabliert, das auf den Einsatz hochautomatisierter Fahrzeuge ohne Führungspersonen ausgelegt ist. Der öffentliche Fern- und Nahverkehr wurde eingestellt. Eigene Fahrzeuge werden kaum mehr genutzt. Trägerschaften des neuen Mobilitätssystems sind zumeist Unternehmen, seltener bürgerschaftliche Gemeinschaften. Das System fußt größtenteils auf einem Rideselling-Service, der von verschiedenen privaten Mobilitätsanbieterinnen und -anbietern bereitgestellt wird. Neben multinationalen Unternehmen, die weltweit agieren, gibt es auch kleine, regionale Genossenschaften aus der Zivilgesellschaft. Die Auswahl, Buchung und Abrechnung erfolgt digital. Eine Kilometergrenze für Fahrten gibt es nicht. Die Geschwindigkeit entspricht auf Langstrecken der eines ICE. Im niedrigeren Preissegment teilen sich Nutzer/innen mit ähnlichen Routen ein Fahrzeug, in hochpreisigen Segmenten können Fahrzeuge auch für Einzelpersonen gebucht werden. Die Fahrzeuge werden an verschiedene Nutzungsbedürfnisse (Arbeiten, Freizeit, Schlafen, Wohnen etc.) angepasst. Arbeiten, Wohnen und Freizeit sind längst nicht mehr trennscharf voneinander zu unterscheiden. Mobilität ist bei allen dreien ein entscheidender, konditionaler Faktor.

Für Interessierte findet sich die ausführliche Reflexion dieser Thesen und der Diskussionsergebnisse sowie weiterführender Fragen der Initiatorinnen Anne Finger, Lena Greinke und Lisa Kietzke auf der ARL-Website auf den Seiten des Jungen Forums:
https://www.arl-net.de/projekte/junges-forum.

Festzuhalten bleibt, dass es derzeit noch schwer abzuschätzen ist, in welche Richtung bzw. wie sich die Technologie des hochautomatisierten Fahrens künftig entwickeln wird. Dies werden unterschiedliche Akteurinnen und Akteure aushandeln und steuern. Sowohl rechtliches als auch politisches, planerisches, gesellschaftliches und wirtschaftliches Handeln sind dabei relevante Einflussfaktoren. Und all diese Entscheidungen bilden wichtige Stellschrauben für die künftige Gestaltung des Raums. Erkenntnisse zu den Chancen und Risiken sind deshalb nicht nur für die Wissenschaft von besonderer Bedeutung, sondern vor allem auch für die Praxis, damit diese über die Entwicklung unserer Räume nachdenken und entscheiden bzw. die Räume aktiv mitgestalten kann.

ANNE FINGER, M. SC.
Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Geschichte und Theorie der Architektur, Abteilung Planungs- und Architektursoziologie, Leibniz Universität Hannover
a.finger@igt-arch.uni-hannover.de

LENA GREINKE, M. SC.
Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Umweltplanung, Abteilung Raumordnung und Regionalentwicklung, Leibniz Universität Hannover
greinke@umwelt.uni-hannover.de

LISA KIETZKE, DIPL.-ING., M. SC.
Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Geschichte und Theorie der Architektur, Abteilung Planungs- und Architektursoziologie, Leibniz Universität Hannover
l.kietzke@igt-arch.uni-hannover.de

RADSCHNELLWEGE ALS ALTERNATIVE ZUM MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR?

Können Radschnellwege den ÖPNV entlasten und Verkehrsteilnehmer/innen zum Umstieg vom PKW auf das Rad bewegen? Diese Frage kommt spätestens seit der Ankündigung des Radschnellweg Ruhr (RS 1) auch in Deutschland auf, jedoch basieren die bisherigen Kenntnisse zum Nutzungsverhalten und zu den Effekten von Radschnellwegen ausschließlich auf Radschnellwegprojekten im europäischen Kontext (Kopenhagen, London und den Niederlanden). Christoph Meyer stellte in seinem Vortrag auf der Jahrestagung „(T)Raum-Mobilität – Wie wollen wir uns zukünftig durch welchen Raum bewegen?“ des Jungen Forums im August 2018 in Bochum eigene Befunde aus einem von ihm geleiteten Projektseminar im Bachelor-Studiengang Geographie der Universität Göttingen vor. Der Göttinger Radschnellweg wurde Ende 2015 fertiggestellt und ist bundesweit der erste Radschnellweg, der zentral durch die Stadt führt. Die Strecke mit einer Länge von 4 km verbindet den Göttinger Bahnhof mit dem Nordcampus der Georg-August-Universität und wurde aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens ausgewählt.

Das Projektseminar untersuchte folgende Fragen:

> Wer sind die Nutzer/innen des Göttinger Radschnellwegs und für welche Wegezwecke wird er genutzt?

> Wie ist die Gestaltungsqualität des Radschnellwegs aus Sicht der befragten Radschnellwegnutzer/innen?

> Welche Effekte ergeben sich durch den Radschnellweg in Bezug auf eine Stärkung des Radverkehrs und hat dies zu Verkehrsverlagerungen beigetragen?

Im Vortrag nahm Christoph Meyer zunächst eine planungsrechtliche Abgrenzung von Radwegen und Radschnellwegen vor und betrachtete dann die Radschnellwege und deren potenzielle Nutzer/innen im Kontext des gesamten Verkehrssystems. Dabei stellen Radschnellwege eine Erweiterung des bestehenden (Rad-)Verkehrsangebots dar und stärken somit die Position des Radverkehrs gegenüber anderen Mobilitätsoptionen bzw. Verkehrsmitteln. Dieser angestrebte Stärkungseffekt ist von den ortsspezifischen Gegebenheiten abhängig, welche das übrige Verkehrsangebot, das Aktivitätssystem und die personenspezifische Verkehrsnachfrage umfassen. Die verschiedenen Verkehrsmittel stehen dabei in Konkurrenz zueinander, sodass eine Stärkung des Radverkehrs zu Verkehrsverlagerungen von anderen Verkehrsmitteln hin zum Radverkehr führen kann. Die konkrete Ausgestaltung der jeweiligen Verkehrssysteme lässt sich angebots- und nachfrageseitig beeinflussen und entwickeln, was im Rahmen des Vortrags anhand des Fallbeispiels des Göttinger Radschnellwegs angebotsseitig näher betrachtet wurde.

© Stadt Göttingen

Zählstelle des eRadschnellweges in Göttingen

© Stadt Göttingen

eRadschnellweg an der Robert-Koch-Straße in Göttingen

Mit Blick auf potenzielle Nutzer/innen des Göttinger Radschnellwegs muss die Bedeutung als Hochschulstandort mit über 30.000 Studierenden und der mit 27,2 % stark vertretenen Altersklasse der 18- bis 30-Jährigen beachtet werden. Als Zielgruppen lassen sich sowohl Erwerbstätige als auch Studierende identifizieren, welche aufgrund der großen Arbeitgeber und Ausbildungsstätten, wie z. B. dem Universitätsklinikum oder der Universität Göttingen, verstärkt auf der Strecke pendeln. Die dabei zurückgelegten Wege lassen sich im Wesentlichen den Zwecken Arbeit und Bildung, aber auch der Freizeit zuordnen und verweisen auf die Bedeutung des Radschnellwegs, auch über die Funktion für Pendelverkehre hinaus.

Die Erhebung erfolgte in Form einer Vor-Ort-Befragung und einer unterstützenden, flyergestützten Onlinebefragung. Als Befragungsstandorte wurden im Wesentlichen Radabstellanlagen im näheren Umfeld des Radschnellwegs und Ampeln im Verlauf des Radschnellwegs ausgewählt, um möglichst viele Radschnellwegnutzer/innen befragen zu können. Insgesamt konnten 352 Personen befragt werden, von denen 264 als Radschnellwegnutzer/innen und 80 als Nichtnutzer/innen zu charakterisieren sind, acht Befragte machten keine Angabe. Von den 352 Befragten entfällt mehr als die Hälfte auf die Personengruppe der Studierenden, während die Gruppe der Vollzeitbeschäftigten mit 68 die zweitgrößte noch statistisch aussagekräftige Personengruppe darstellt.

Auf die Frage nach den Gründen für die Nutzung des Fahrrads und E-Bikes/Pedelecs kam heraus, dass die Alltagstauglichkeit des Fahrrads bzw. E-Bikes bei Radschnellwegnutzerinnen und -nutzern von 48,6 % mit Blick auf Geschwindigkeit, Unabhängigkeit und Flexibilität deutlich besser bewertet wurde als bei den Nichtnutzerinnen und -nutzern, die hier lediglich 30,4 % angaben. Letztere sehen im Fahrrad und E-Bike vorwiegend Verkehrsmittel für die Freizeit, die in 42,9 % mit Sport, Spaß und Gesundheit assoziiert wurde, wohingegen Radschnellwegnutzer/innen diese Aspekte nur in 16,8 % der Fälle angaben. Als Nachteile bzw. Gründe für die Nutzung anderer Verkehrsmittel wurden die Wetterabhängigkeit, zu lange Strecken, die begrenzten Ladekapazitäten und Bequemlichkeit genannt.

Zur Frage nach der Gestaltungsqualität wurden die Aspekte Direktheit und Übersichtlichkeit von über 80 % als positiv angesehen, die Aspekte Sicherheit von 75,4 %, die Netzintegration von 63,7 % und die Ausstattung von nur noch 47 % der Befragten. Als Sicherheitsdefizite wurden unübersichtlich gestaltete Kreuzungsbereiche, die partielle Führung des Radschnellwegs im Mischverkehr sowie wenig achtsame, den Radschnellweg querende Fußgänger/innen im Bereich des Bahnhofs genannt. Bei der Ausstattung wurden unzureichend dimensionierte sichere Abstellanlagen für E-Bikes sowie die Verengung des Radschnellwegs von vier Meter auf drei Meter krititisch gesehen. Auch die Netzintegration wurde als ausbaufähig angesehen, da vom Radschnellweg abfahrend oftmals keine separate Führung mehr gegeben ist.

Im Betrachtungszeitraum (2015–2017) war die Zahl der Nutzer/innen – mit Ausnahme einer Zählstelle – leicht rückläufig. Hier muss berücksichtigt werden, dass seit dem Wintersemester 2014/15 auch das Busangebot deutlich verbessert wurde und für die Studierenden durch das Semesterticket nahezu kostenlos nutzbar ist.

Durch die Befragung sollte herausgefiltert werden, ob Nutzer/innen die Strecke des heutigen Radschnellwegs bereits vor dessen Bau genutzt haben. Insgesamt gaben 117 der insgesamt 264 Radschnellwegnutzer/innen an, die Strecke bereits vor dem Bau des Radschnellwegs befahren zu haben, wovon wiederum 20,5 % die Strecke seit dem Bau des Radschnellwegs häufiger nutzen. Als Gründe wurden in zehn Fällen die bessere Ausstattung bzw. höhere Qualität, in vier Fällen eine umzugsbedingt andere Fahrtstrecke, in zwei Fällen die Anschaffung eines Fahrrads und in weiteren zwei Fällen ein Umstieg vom PKW auf das Fahrrad angegeben. Entsprechend lassen sich Verkehrsverlagerungen zum Radverkehr aufgrund einer verstärkten Nutzung des Fahrrads auf den Radschnellweg und dessen Gestaltungsqualität zurückführen. Dass diese verstärkte Nutzung zu einer gleichzeitig geringeren Nutzung des PKW führt, konnte ausgehend von den 24 Mehrnutzerinnen und -nutzern in 16 Fällen verifiziert werden.

Eine ausführliche Zusammenfassung des Vortrags und der zugrunde liegenden Untersuchung finden Interessierte auf der ARL-Website auf den Seiten des Jungen Forums: **https://www.arl-net.de/projekte/junges-forum**.

CHRISTOPH MEYER M. A.
Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Fakultät für Geowissenschaften und Geographie, Abteilung Humangeogarphie, der Georg-August-Universität Göttingen
christoph.meyer@uni-goettingen.de

SMARTE STÄDTE UND REGIONEN ERFORDERN DIGITALE KOMPETENZEN

Zu dieser Erkenntnis gelangten die etwa 120 Teilnehmer/innen der 21. Konferenz für Planerinnen und Planer NRW am 22. März 2019 im Kunstmuseum Bochum. Sie waren der Einladung von ILS, DASL und ARL gefolgt, um die Auswirkungen der Digitalisierung auf den Raum, die Stadt-, Regional- und Landesplanung sowie auf die Gesellschaft zu diskutieren.

Prof. Dr. Uta Hohn (Ruhr-Universität Bochum/ARL) führte mit Bezügen zum Veranstaltungsort Bochum und einer Skizzierung der zahlreichen Facetten des Themas Digitalisierung in das Konferenzthema ein. Im Grußwort der Stadt Bochum betonte Ralf Meyer (Geschäftsführer der WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft und Wirtschaftsförderung Bochum), dass Digitalisierung ein Querschnittsthema ist und Bochum eine gesamtstädtische Strategie entwickelt, die auch das Thema der digitalen Bürgerservices sowie die Datennutzung thematisiert.

Digitalisierung ist mehr als Breitbandausbau

Die Hauptvorträge begannen mit der Rede des Ministers für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen, Prof. Dr. Andreas Pinkwart.

© ILS/Cedric Müller

Andreas Pinkwart spricht über die Digitale Agenda NRW

Die Konferenz für Planerinnen und Planer NRW greift aktuelle Fragen der Stadt- und Regionalentwicklung auf, um diese inter- und transdisziplinär zu erörtern. Sie wird alle eineinhalb Jahre in Kooperation von ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung), DASL (Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung und ihrer Landesgruppe Nordrhein-Westfalen) und ARL (Akademie für Raumforschung und Landesplanung und ihrer Landesarbeitsgemeinschaft Nordrhein-Westfalen) veranstaltet.

Der auch für Landesplanung zuständige Minister wies darauf hin, dass Stadt-, Regional- und Landesebene zukünftig eine agile, digital basierte Planung benötigen, um strategisch, flexibel und zeitgenau reagieren sowie Pläne passgenau übereinanderlegen zu können. Dazu gehören Schwerpunktsetzungen und eine Landesentwicklungsstrategie. Nordrhein-Westfalen müsse seine Stärken fördern. Potenziale wie günstiger Wohnraum, attraktive Gewerbe-, Wohn- und Grünflächen seien vorhanden. Darüber hinaus erarbeitet sein Ministerium unter Einbeziehung aller betroffenen Akteure eine umfassende Digitalstrategie für Nordrhein-Westfalen.

Prof. Dr. Dr. h.c. Michael ten Hompel (Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik und TU Dortmund, Lehrstuhl für Förder- und Lagerwesen) führte mit seinem Vortrag in andere Sphären, indem er eindrücklich aus seiner Forschung zu Künstlicher Intelligenz und „Silicon Economy“ berichtete und aufzeigte, was durch den digitalen und technologischen Wandel bereits alles möglich ist. Erstmals in der Geschichte der Menschheit entwickele sich die Technik schneller als ihre Nutzung, was zu einem exponentiell verlaufenden digital-technologischen Strukturwandel führe. So sei der digitale Wandel in Produktion und Logistik wesentlich weiter vorangeschritten als die Digitalisierung der Gesellschaft.

Dr. Klaus Schafmeister (Fachhochschule des Mittelstands, Bielefeld) berichtete als langjähriger Verantwortlicher für das Innovation Land Lab in Dörentrup aus dem Projekt „Smart Country Side“, in dem unter anderem die Bedarfe der Menschen bezüglich der Digitalisierung abgefragt wurden. Digitale Erreichbarkeit sei dabei weniger eine

Frage des Wohnortes als vielmehr der Teilhabe, was es erforderlich mache, digitale Kompetenzen gezielt zu vermitteln. Digitalisierung führe überdies zu mehr Partizipation und könne das Ehrenamt unterstützen. Insgesamt sei sie ein Erfordernis, um die Wertschöpfungspotenziale in ländlichen Räumen nachhaltig sichern und entwickeln zu können.

Die anschließende, von Prof. Dr. Stefan Siedentop (ILS/ARL) moderierte Diskussion verdeutlichte den enormen Unterschied zwischen dem, was technisch bereits möglich ist, und der Umsetzung im Planungsalltag sowie im alltäglichen Leben der Menschen. Deutlich wurde, dass die Inhalte der planerischen Ausbildung entsprechend angepasst und Pläne, Programme sowie die Verwaltung digitaler werden müssen. Stadt- und Regionalplanung sollten darauf hinwirken, neue Quartiere bereits jetzt smart zu planen, denn Neuerungen wie autonomes Fahren seien in bestehenden Strukturen deutlich schwerer umsetzbar. In diesem Zusammenhang wurde auf das Potenzial einer synergetischen Ergänzung von Stadt und Land verwiesen, da in urbanen Wissens- und Innovationszentren entwickelte Technologien in ländlichen Räumen erprobt werden könnten. Planer/innen gestalten diese Welt aktiv mit und sollten daher Diskussionsprozesse dazu anstoßen, wie Systeme, Maschinen und Technologien weiter auszugestalten sind, damit sie auch wie gewünscht angewendet werden können.

Digitalisierung in verschiedenen thematischen und räumlichen Kontexten

In vier parallelen Workshops wurden viele dieser Aspekte intensiver erörtert. Im Workshop „Digitalisierung im Quartier“ stellte Prof. Dr. Rolf G. Heinze (Ruhr-Universität Bochum) heraus, dass die Digitalisierung im Quartier eine wichtige Rolle als Experimentierfeld einnimmt, um zum Beispiel die integrierte Versorgung im Quartier zu gewährleisten und das selbstständige Wohnen im Alter zu ermöglichen. Im zweiten Vortrag betrachtete Lisa Wilczek (Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Rheinland Westfalen) die Digitalisierung im Quartier aus Sicht der Wohnungswirtschaft. Sie betonte, dass die digitale Vernetzung zur Unterstützung des analogen Kontakts dienen sollte, diesen aber niemals ersetzen könne. Die anschließende von Prof. Dr. Rainer Danielzyk (ARL / Leibniz Universität Hannover) moderierte Diskussion ging der Frage nach, wie „Best Practice“-Beispiele entwickelt werden können. Die Herausforderung stellt hier die aktive Einbeziehung aller Altersgruppen dar. Um einen solchen Prozess anzustoßen, brauche es zudem lokale Strukturen mit Verantwortlichen, die sich „kümmern“.

Der von Matthias Schmied (Bezirksregierung Münster / ARL) moderierte Workshop „Digitalisierung in ländlichen Räumen NRWs“ beschäftigte sich mit Strategien in zwei unterschiedlichen, ländlich geprägten Regionen Nordrhein-Westfalens. Dr. Stephanie Arens (Südwestfalen Agentur/ARL) berichtete aus der Region Südwestfalen, die im Jahr 2025 die REGIONALE ausrichten wird. Südwestfalen entwickelt sich zu einer Modellregion für digitale Transformation. Die Umsetzung erfolgt durch eine Vielzahl von Projekten, um so die Lebensqualität der Menschen vor Ort über Digitalisierung und innovative Lösungen zu steigern. Über die Chancen der Digitalisierung für die Stadt Olfen sprach anschließend Wilhelm Sendermann (Bürgermeister der Stadt Olfen). Er verwies auf zahlreiche erfolgreiche Digitalisierungsansätze in Olfen, wie die Ausstattung der Schulklassen mit digitalen Medien und die Umsetzung eines „Digitalen Rathauses“. In der Diskussion wurde der ländliche Raum als geeigneter Anwendungsraum für Digitalisierungsvorhaben betrachtet.

© ILS/ Cedric Müller

Michael ten Hompel, Klaus Schafmeister und Stefan Siedentop im Gespräch

Ein weiterer, von Dr. Stefan Gärtner (Institut Arbeit und Technik / ARL) moderierter Workshop beschäftigte sich mit der Digitalisierung in Dienstleistung und Produktion. Prof. Dr.-Ing. Görge Deerberg (Fraunhofer-Institut für Umwelt-, Sicherheits- und Energietechnik UMSICHT) nahm die urbane digitale Produktion in den Blick. Er legte dar, dass sich über schnellere Produktionsverfahren, Dezentralisierung und Kleinserien die Produktion durch die Digitalisierung grundlegend wandeln werde.

Dr. Arno Brandt (Institut für Innovation und Technik) erläuterte, dass es realistisch sei, dass in fünf bis zehn Jahren wieder vermehrt in der Stadt produziert werde, sofern sich die industrielle Produktion und die Akzeptanz durch die Bewohner/innen verändere. Anschließend wurde über die Art der Unternehmen, der Flächenverfügbarkeit und Planungswerke diskutiert. Die Stadtplanung sollte Raum für innovative Ideen und Lösungen offenhalten. Im Zusammenhang mit der Produktion in den Städten gebe es Probleme im deutschen Planungsrecht, sodass hier ein Wandel in den Regularien und der Planung notwendig sei.

Im Workshop „Digitalisierung im Handel" stellte Dr. Rolf Volmerig (Wirtschaftsförderung Wuppertal) am Beispiel der Online City Wuppertal den Online-Vertrieb als Chance für den stationären Einzelhandel vor. Er verdeutlichte, dass die Zukunft des Einzelhandels in hybriden Shops liege, die zugleich als Geschäfte wie auch online agieren. Ralf M. Beckmann (Stadt + Handel) unterstützte die Einschätzung von Dr. Rolf Volmerig und erläuterte Offline-Strategien für die Innenstädte der Zukunft. Es folgte eine Diskussion, moderiert von Frank Osterhage (ILS / ARL), über Einzelhandelskonzepte, die nicht aktiv gegen Leerstand wirken könnten, jedoch wichtig seien, um den Einzelhandel zu steuern und ein aktives Management der Standortentwicklung zu betreiben. Wichtig sei es, zu erkennen, dass die Zukunft der Innenstädte nicht monofunktional sein werde.

Teilhabechancen durch digitale Souveränität

Zum Abschluss der Konferenz ging Carsten Große Starmann (Bertelsmann Stiftung) in seiner Keynote auf die durch Digitalisierung entstehenden Chancen und Herausforderungen ein. Er berichtete aus dem Projekt „Smart Country – Kommunal. Digital. Vernetzt", in dem es um Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche digitale Transformation von Kommunen ging. Die Digitalisierung biete Chancen: Daseinsvorsorge lasse sich für alle Bevölkerungsgruppen flächendeckend leichter sicherstellen und Wirtschaftskraft auch in der Fläche ausbilden – so würde mehr Chancengleichheit ermöglicht. Die Attraktivität der ländlichen Räume steige mit einer besseren digitalen Infrastruktur und nehme zugleich Druck aus den urbanen Räumen. Für die Menschen brauche es dafür aber niedrigschwellige digitale Erfahrungen, Kompetenzen und Souveränität als Grundvoraussetzung für die Nutzung und Teilhabe der neuen technischen Möglichkeiten.

Für das Veranstalterteam fasste Prof. Dr. Martina Oldengott (DASL / Emschergenossenschaft) die Konferenz dahingehend zusammen, dass wir als Gesellschaft, als Stadt-, Regional- und Raumplaner/innen, als Politiker/innen, als Wissenschaftler/innen, als Verantwortliche in der Wirtschaftsförderung und Projektentwicklung selbst dafür Sorge zu tragen haben, dass die Digitalisierung, uns sowohl im privaten als auch im beruflichen Bereich nutzt.

Ansprechpartnerin im ILS:

SANDRA PASSLICK
Tel. + 49 231 9051110
sandra.passlick@ils-forschung.de

NEUERSCHEINUNGEN

Arbeitsberichte der ARL 26
Hannover 2019, 153 S., Abb.
ISBN 978-3-88838-421-9
(PDF-Version)
ISBN 978-3-88838-422-6
(Print-Version)

STADTENTWICKLUNGSFONDS

Ein neues Instrument zur Unterstützung nachhaltiger Stadtentwicklung?

Guido Nischwitz, Verena Andreas (Hrsg.)

In der Europäischen Union werden seit über zehn Jahren Stadtentwicklungsfonds als Finanzierungsinstrument diskutiert, erprobt und umgesetzt. Sie ergänzen das Repertoire klassischer Finanzhilfen und sollen stadtentwicklungspolitisch relevante Vorhaben unterstützen, deren öffentliche oder private Finanzierung nicht gewährleistet ist. Die Bandbreite der geförderten Projekte umfasst Vorhaben der Flächenentwicklung (z. B. Revitalisierung von Brachflächen), des Neubaus und der Sanierung von Gebäuden, der Infrastrukturentwicklung sowie Maßnahmen zur Aufwertung von Stadtquartieren mit besonderem Erneuerungsbedarf.

In dieser Veröffentlichung der Arbeitsgruppe „Stadtentwicklungsfonds“ der LAG Bremen/Hamburg/Niedersachsen/Schleswig-Holstein der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) wird der Frage nachgegangen, inwieweit Stadtentwicklungsfonds ein neues Instrument zur Unterstützung einer nachhaltigen Stadtentwicklung sind. Erkenntnisse und Erfahrungen aus Europa und Deutschland zu strukturellen Bedingungen und praktischen Umsetzungen werden zusammengetragen und an konkreten Fallstudien diskutiert. Dabei werden sowohl Erfolgsfaktoren als auch Hemmnisse aufgezeigt.

Forschungsberichte der ARL 09
Hannover 2019, 408 S., Abb.
ISBN 978-3-88838-087-7
(PDF-Version)
ISBN 978-3-88838-088-4
(Print-Version)

ZEITGERECHTE STADT

Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis

Dietrich Henckel, Caroline Kramer (Hrsg.)

Obwohl es ein weitverbreitetes Bewusstsein dafür gibt, dass Zeit(politik) ein expliziter Bestandteil städtischer Politik sein sollte, ist die Implementierung in die Praxis – trotz aller impliziten Bedeutung von zeitrelevanten Politiken – noch nicht sehr weit entwickelt. Das Thema „Raumzeitpolitik“ wurde bereits vor einigen Jahren in seinen vielfältigen Dimensionen beleuchtet. Dennoch erwies es sich aktuell erneut als sinnvoll und notwendig, vor allem vor dem Hintergrund der zunehmenden Debatten um Gerechtigkeit in der Stadt (soziale Gerechtigkeit, Raumgerechtigkeit, Umweltgerechtigkeit, Recht auf Stadt), auch die Zeitgerechtigkeit in den Fokus eines Arbeitskreises zu stellen. Der vorliegende Sammelband behandelt dieses wichtige Thema in jeweils mehreren spezifischen Beiträgen aus vier zentralen Perspektiven:

> Normative Überlegungen zu Zeit, Raum und Planung

> Rhythmus und Takt als Strukturmuster urbanen Lebens

> Zeit-Räume in der Stadt

> Lebenszeit und Zeiterleben in der Stadt

Der Schlussbeitrag stellt die Verbindung zwischen den verschiedenen Perspektiven her, arbeitet die Komplementaritäten und Widersprüche heraus und entwickelt eine Forschungs- und Handlungsagenda. Diese beansprucht nicht, die Probleme vollständig zu lösen, leistet aber doch einen Beitrag zur bewussteren Planung in Bezug auf Zeit und damit zur Verbesserung der Lebensqualität in den Städten.

PERSONEN

† ROLF BALZER

Abteilungsdirektor a. D. Honorarprofessor Dr. jur. Rolf Balzer ist, wie uns leider erst kürzlich bekannt wurde, bereits Ende Februar 2018 verstorben.

Rolf Balzer war sehr lange, von 1977 bis 2004, ein engagiertes Mitglied der Landesarbeitsgemeinschaft Baden-Württemberg. Zeitweise war er auch Mitglied der Lenkungsgruppe und hat in dieser Zeit mehrere Arbeitsgruppen geleitet. In Würdigung seiner Verdienste um die raumbezogene Planung im Südwesten Deutschlands und speziell seines Engagements in der ARL wurde er 1979 zum Korrespondierenden Mitglied berufen.

† KONRAD LAMMERS

Am 23. März 2019 verstarb plötzlich und unerwartet Dr. Konrad Lammers. Er war seit 1992 Korrespondierendes und seit 1999 Ordentliches Mitglied der Akademie. Seit seiner Tätigkeit am Institut für Weltwirtschaft in Kiel und am HWWA-Institut für Wirtschaftsforschung Hamburg beschäftigte er sich intensiv mit raumwirtschaftlichen Fragen und leistete fundierte Beiträge zur regionalen Strukturpolitik. Von 2007 bis 2018 war Konrad Lammers Forschungsdirektor am Europa Kolleg Hamburg. Hier standen Theorie und Politik der europäischen Kohäsion im Mittelpunkt seiner Arbeit. Dies spiegelte sich auch in seinem großen Engagement in der Lehre, sowohl im „Master of European and European Legal Studies“ des Europa Kollegs als auch im Rahmen seiner Lehrangebote zu „European Spatial Development & Structural Policies“ am Institut für Umweltplanung der Leibniz Universität Hannover wider.

† LUDWIG BAUDREXL

Wie wir zu Beginn des Jahres erfuhren, verstarb Ministerialrat a. D. Dipl.-Volkswirt Ludwig Baudrexl bereits am 25. März 2018. Er war zwischen 1963 und 1989 in verschiedenen Gremien der ARL engagiert. Dazu zählten die Landesarbeitsgemeinschaft Bayern, der Redaktionsausschuss Daten zur Raumplanung, die Sektion IV: Siedlungsräume und der Arbeitskreis Methoden regionalisierter Vorausschätzungen. In Würdigung seiner zahlreichen Aktivitäten und Verdienste wurde er 1981 zum Korrespondierenden Mitglied der ARL berufen.

† JÜRGEN FRIEDRICHS

Nur wenige Monate nach seinem 80. Geburtstag verstarb am 19. Februar 2019 Prof. em. Dr. Jürgen Friedrichs ganz überraschend. Seine überragende Bedeutung für die Stadtforschung im deutschsprachigen Raum in den vergangenen Jahrzehnten steht außer Frage. Die Mitwirkung in der ARL umfasste dabei nur einen kleinen Teil seiner zahlreichen akademischen Aktivitäten. Er war in den 1970er und 1980er Jahren Leiter und Mitglied diverser Arbeitskreise zur Stadt- und Siedlungsentwicklung sowie Mitglied des Redaktionsausschusses für das 2005 herausgegebene Handwörterbuch der Raumordnung. In Würdigung seiner Verdienste wurde er bereits 1974 zum Korrespondierenden Mitglied der ARL berufen.

† LUDWIG WIEDERHOLD

Ende 2018 verstarb Verbandsdirektor a. D. Dipl.-Ing. Ludwig Wiederhold. Er hat sich insbesondere in den 1980er und zu Beginn der 1990er Jahre sehr aktiv in die Akademiearbeit eingebracht. Ludwig Wiederhold war in der Landesarbeitsgemeinschaft Baden-Württemberg, in diversen Arbeitskreisen sowie als Referent auf mehreren wichtigen Kongressen sehr engagiert. In Würdigung dieses Engagements und seiner Verdienste um die Regionalplanung, insbesondere in Baden-Württemberg, wurde er 1985 zum Korrespondierenden Mitglied der ARL berufen.

AUS RAUMFORSCHUNG UND -PLANUNG

ANKER IM LÄNDLICHEN RAUM?

Raumwissenschaftliches Kolloquium 2019 diskutiert die Stärkung von Klein- und Mittelstädten in peripheren, strukturschwachen Räumen

Sowohl in der Forschung als auch in der Planung und Raumentwicklungspolitik stehen meist entweder Metropolen und Ballungsräume oder ländliche Räume im Zentrum. Eine Aufmerksamkeitslücke erfahren dabei Klein- und Mittelstädte, obwohl sie häufig zentrale und stabilisierende Funktionen für ihr Umland, gerade in ländlichen und peripher gelegenen Regionen, übernehmen.

Wie vielfältig die ländlichen Räume und ihre aktuellen Probleme und Herausforderungen sind und welches Potenzial Klein- und Mittelstädte in der interkommunalen sowie intraregionalen Kooperation entfalten können, diskutierte deshalb das diesjährige Raumwissenschaftliche Kolloquium des 5R-Netzwerks am 28. Februar in Berlin. Mit dem Thema hat das 5R-Netzwerk offensichtlich einen Nerv getroffen. Die Veranstaltung war frühzeitig ausgebucht.

Drei Impulsstatements aus der Praxis setzten gleich zu Beginn Akzente, die im Laufe des Kolloquiums immer wieder aufgegriffen wurden. Monika Thomas, Leiterin der Abteilung Stadtentwicklung, Wohnen und öffentliches Baurecht im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, hob die quantitative Bedeutung des Lebens in Klein- und Mittelstädten wie auch die großen regionalen Unterschiede hervor. Sie verwies auf zahlreiche bundespolitische Programme und Initiativen, die Klein- und Mittelstädten zugutekommen. Sie skizzierte auch eine strategische Perspektive bis zur nächsten deutschen EU-Ratspräsidentschaft 2020, bis zu der die aktuellen Herausforderungen, wie Klimawandel, Digitalisierung, Integration und neue Mobilität, in die konzeptionellen Grundlagen der Stadtentwicklungspolitik integriert werden sollen.

Ihre Botschaft an die Praxis von Ländern und Kommunen: Nicht nur Geld, sondern vor allem gut fundierte, ressortübergreifende und damit integrierte Entwicklungskonzepte, wie auch interkommunale Kooperation und die Stärkung des Engagements vor Ort gäben den Ausschlag für die erfolgreiche Stabilisierung ländlicher Räume.

© Jan Zwilling

Monika Thomas mit Auditorium

© Jan Zwilling

Carsten Kühl

Prof. Dr. Carsten Kühl, Direktor des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) und ehemaliger Finanz- und Bauminister von Rheinland-Pfalz, brachte seine Botschaft in drei Thesen zur Raumentwicklungspolitik auf den Punkt: Diese müsse erstens neu ausgerichtet werden, und zwar mit dem Ziel des räumlichen Ausgleichs. Die Annahme, weniger staatliche Regulierung und mehr Markt würden eine effizientere Ressourcenallokation erzeugen, habe sich nicht bewahrheitet und das alte Credo zur Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse erfahre zu Recht eine Renaissance.

Zweitens müssten die Ursachen von Strukturschwächen in Schrumpfungsregionen angegangen werden. Und diese lägen heute nicht mehr nur in mangelnder Wertschöpfungskraft und Arbeitsplatzabbau. Deshalb müssten neben Gewerbeförderung Themen wie Innenstadtentwicklung und Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen und (Bau-) Kultur konsequent mitgedacht werden. Drittens behinderten fachliche Ressort- und politisch-administrative Territorialgrenzen eine sinnvolle Raumentwicklungspolitik. Carsten Kühl empfahl hierzu eine themenbezogene Kooperation zwischen Ressorts, wie sie bspw. in Rheinland-Pfalz in den 1990er-Jahren im „Konversions-Kabinett" zur Umnutzung ehemaliger Militärstandorte praktiziert wurde.

Torsten Pötzsch, Oberbürgermeister der Stadt Weißwasser in der sächsischen Oberlausitz, beschrieb die Herausforderungen und Handlungsperspektiven einer ländlichen Kleinstadt, die seit 30 Jahren schrumpft. Unterstützt durch die von ihm ins Leben gerufene Wählervereinigung „Klartext" ist Torsten Pötzsch seit 2010 Oberbürgermeister von Weißwasser. Trotz unübersehbarer Probleme zeigte er, dass lokales Engagement etwas bewegen und eine „Kultur des Ermöglichens" stiften kann. Dazu gehört eine stärkere Kooperation zwischen Stadt und Umland, aber auch die Zusammenarbeit über Gemeinde- und Landesgrenzen hinweg, wie das Motto der „360°-Region" deutlich macht. Zwar sparte er nicht mit Hinweisen auf politische Fehlsteuerungen auf Bundes-, Landes und Kommunalebene, aber das Hauptaugenmerk legte Torsten Pötzsch auf das gemeinsam Erreichbare: bei der Innenstadtregenerierung, wie beim Abriss, bei den Zwischennutzungen, der Einrichtung eines eigenen Kulturzentrums sowie Angeboten für das Umland (etwa einer Eissportanlage in Weißwasser), aber auch beim Breitbandausbau und bei der gezielten Ansprache von Rückkehrwilligen sowie dem aktiven Werben für eine gelebte Willkommenskultur in Weißwasser.

© Jan Zwilling

Torsten Pötzsch

Als größte Herausforderungen im Alltag benannte Torsten Pötzsch neben fehlenden Eigenmitteln den Mangel an qualifiziertem Verwaltungspersonal sowie die Förderung von Abwanderung durch ein negatives Selbstbild und Lehrkräfte, die für Jugendliche keine Perspektive in der Region sehen.

© Jan Zwilling

Manfred Kühn

In den auf die Impulsstatements folgenden Fachbeiträgen brachten die raumwissenschaftlichen Institute des 5R-Netzwerks ihre Expertise ein. Dr. Manfred Kühn vom Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (IRS) stellte das Konzept der Peripherisierung vor. Anschaulich machte er das am Beispiel der Städte Pirmasens und Stendal. Ein zentraler Punkt in seiner Analyse: Peripherisierung bedeutet, dass ein Ort abhängig wird von politischen und wirtschaftlichen Machtzentren und dass sich die lokalen Gestaltungsspielräume entsprechend einengen. Neben Bildung und Qualifizierung gebe es dagegen vor allem einen entscheidenden Hebel: mehr festes, qualifiziertes Personal für die Kommunen und weniger reine Projektförderung.

Prof. Dr. Axel Priebs (ARL) hob die Bedeutung der Klein- und Mittelstädte hervor, vor allem ihre wichtigen zentralörtlichen Versorgungsleistungen und überörtlichen Behördenfunktionen sowie ihr differenziertes Arbeitsplatzangebot für die ländlichen Räume. Um ihr stabilisierendes Potenzial aktiv zu nutzen, ist die Kooperation zwischen Städten und ihrem Umland und damit ein regionaler und interkommunaler Blick auf räumliche Ausgleichspoliti-

© Jan Zwilling

Axel Priebs

ken notwendig. Das Mit- statt Gegeneinander könnte durch eine stärkere Verbindung zwischen Raumordnungs- und Städtebaupolitik flankiert werden und in eine Bund-Länder-Kooperation für ein Wettbewerbsprogramm mit gezielter Förderung für Klein- und Mittelstädte münden. Darüber hinaus warf Axel Priebs die Frage auf, wie sich Standards für eine infrastrukturelle Mindestausstattung für Zentrale Orte rechtlich sinnvoll verankern lassen.

© Jan Zwilling

Robert Knippschild

Für das Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung (IÖR) präsentierte Prof. Dr.-Ing. Robert Knippschild Erkenntnisse aus zwei experimentellen Projekten in Görlitz, die Interessierten die Möglichkeit boten, zeitweise in der ostsächsischen Stadt zur Probe zu wohnen. Robert Knippschild zeigte, wie attraktiv das vielfach als „Gerontopole“ verschriene Görlitz mittlerweile auch für Junge und Menschen mittleren Alters ist – als potenzieller permanenter Wohnort, als Ort für Selbstverwirklichung für die beruflich Angekommenen, oder als phasenweiser Rückzugsraum für gestresste Großstadtmenschen.

Dr. Tim Leibert und Frank Meyer vom Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL) präsentierten ihre Forschungsergebnisse zu „Abwanderungskulturen“. Sie bestätigten und erweiterten die Alltagsbeobachtungen von Oberbürgermeister Pötzsch mit ihrem umfangreich erhobenen Datenmaterial. Ihre Untersuchungen zeigen, dass junge Menschen in strukturschwachen Regionen von klein auf in der Familie, der Schule und dem Freundeskreis vermittelt bekommen, dass es keine Alternativen zur Abwanderung gibt. Selbst wer bleiben will und eine wirtschaftliche Perspektive hat, gerät damit unter Rechtfertigungsdruck. Wer Landflucht bekämpfen wolle, müsse daher in der Schule, im Elternhaus und im Freundeskreis ansetzen, damit junge Menschen Abwanderung nicht als einzig gültigen Lebensentwurf präsentiert bekommen.

© Jan Zwilling

Tim Leibert

© Jan Zwilling

Frank Meyer

Dr. Sabine Weck vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) fragte, welche Rolle Digitalisierung für die Zukunftsfähigkeit ländlicher Regionen spielt, und berichtete aus dem Digitalisierungsprojekt „Smart Countryside“ – einem Gemeinschaftsprojekt des Kreises

Lippe und der Stadt Höxter, das von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen gefördert wurde. In „Smart Countryside“ ging es darum, die Chancen und Möglichkeiten der Digitalisierung für ländliche Gemeinden auszuloten. Sabine Wecks Botschaft: Digitalisierung sei mehr als 5G und Breitbandausbau. Die Nutzer/innen – gerade auch in ländlichen Gemeinden – müssten selbst innovativ werden und ihre eigenen Digitalisierungsvorhaben definieren, von der Telemedizin bis zu Einzelhandelslösungen und neuen Mobilitätsformen, sofern Digitalisierung erfolgreich zu mehr Teilhabe und Zukunftsfähigkeit im ländlichen Raum beitragen und bestehende Ungleichheiten nicht vertiefen soll.

© Jan Zwilling

Sabine Weck

In fünf Diskussionsgruppen gingen die Teilnehmenden im Anschluss an die Fachbeiträge den Themen des Tages auf den Grund. Sie präzisierten ihre Fragen zu den Vorträgen, diskutierten zentrale Thesen und brachten eigene Aspekte ein: Wie erfolgreich ist „Stabilisierung“, wenn eine Stadt nur am Tag von Einpendlerinnen/Einpendlern bevölkert wird, wie etwa Dessau? In wie viele Satellitenstandorte kann man eine Fachhochschule zerlegen? Interkommunale Kooperation ist zweifelsfrei sinnvoll, lässt sich aber nicht verordnen, sondern braucht konkrete Interessen oder gemeinsame Not, um zusammenzuarbeiten.

Immer wieder aufgegriffen wurde der Aspekt, dass es nicht darum geht, Wegzug zu verhindern, sondern Rückkehr zu ermöglichen.

Abschließend nahm Dr. Annett Steinführer vom Johann Heinrich von Thünen-Institut in ihrer Keynote den Ausgangspunkt des Raumwissenschaftlichen Kolloquiums noch einmal auf und bot einen kurzweiligen und pointierten Überblick zu blinden Flecken der Kleinstadtforschung. Der Blick auf Kleinstädte bediene nicht nur medial, sondern auch in der Wissenschaft vor allem Stereotype, die empirisch aber kaum ernsthaft betrachtet werden. Anhand historischer Forschungsliteratur wies Annett Steinführer kenntnisreich nach, dass das Bild von Kleinstädten vor allem durch Vorurteile geprägt ist. Kleinstädte dienen in aller Regel als Gegenentwurf zur weltoffenen Großstadt und als Sinnbild geistiger Kleinbürgerlichkeit und Rückständigkeit oder in der Umkehr als Ort der sozialen Nähe, Sicherheit und Kontrolle.

© Felix C. Müller

Annett Steinführer

Annett Steinführer selbst initiierte im Frühjahr 2018 gemeinsam mit Lars Porsche vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und Prof. Dr. Peter Dehne von der Hochschule Neubrandenburg, einen Ad-hoc-Arbeitskreis der ARL zur Kleinstadtforschung.

Sie forderte zum Abschluss der Tagung dazu auf, die Lücke in der Kleinstadtforschung künftig zu füllen und sich neugieriger und offener mit Kleinstädten zu befassen.

Mit diesem Aufruf ging die Tagung zu Ende. In einer Debatte, in der „Stadt“ und „Land“ oft polarisierend gegenübergestellt werden, hat das Raumwissenschaftliche Kolloquium gezielt das stabilisierende Potenzial von Klein- und Mittelstädten für strukturschwache sowie periphere Räumen in den Fokus gerückt. Die Veranstaltung hat damit den Grundgedanken der Raumordnung hervorgehoben, dass Städte als Zentrale Orte oder „Anker im Raum“ Leistungen für das Umland erbringen sollen, und zugleich deutlich gemacht, dass sie dazu auch in der Lage sein müssen.

DR. FELIX MÜLLER
Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (IRS)
Felix.Mueller@leibniz-irs.de

DR. TANJA ERNST ☻
Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)
Tel. +49 511 3484256
ernst@arl-net.de

LEIBNIZ-INSTITUT FÜR LÄNDERKUNDE AN ZWEI NEUEN HERA-PROJEKTEN BETEILIGT

Das Forschungsvorhaben PUTSPACE untersucht die Bedeutung des ÖPNV für die Wahrnehmung des öffentlichen Raumes in europäischen Städten. Das Projekt EYERASPS nimmt die Alltagserfahrungen junger Migrantinnen und Migranten in den Blick und erforscht die Integrationspotenziale von Kunst- und Kulturinitiativen. Das europäische Forschungsförderungsnetzwerk „Humanities in the European Research Area" (HERA) und das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) finanzieren beide Projekte mit rund 2 Mio. Euro für drei Jahre. Die Vorhaben wollen auf unterschiedlichen Feldern die Voraussetzungen für mehr bürgerschaftliches Engagement schaffen und so zur europäischen Integration beitragen.

Öffentliche Verkehrsmittel als politischer Raum

Ausgangspunkt des Projekts „Public transport as public space in European cities: Narrating, experiencing, contesting" (PUTSPACE) ist die Hypothese, dass die in europäischen Stadtgesellschaften beobachtbaren Phänomene einer zunehmenden Diversifizierung, Polarisierung, Liberalisierung, Privatisierung und Versicherheitlichung in öffentlichen Verkehrsmitteln besonders deutlich in Erscheinung treten. Ein Forscherteam am Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL) will in den kommenden drei Jahren gemeinsam mit Kolleginnen und Kollegen der Universitäten Tallinn, Brüssel und Turku ein neues Verständnis des öffentlichen Personenverkehrs jenseits technisch-wirtschaftlicher Aspekte entwerfen. Wladimir Sgibnev, Projektleiter am IfL: „Es geht uns darum, den ÖPNV als einen politischen und konfliktbeladenen Raum zu sehen, in dem Bürgerinnen und Bürger tagtäglich mit sozialer Vielfalt konfrontiert sind. Fragen von Disziplin, Überwachung, Subversion und sich wandelnder gesellschaftlicher Normen sind fester Bestandteil einer Bus- oder Straßenbahnfahrt".

Integrative Stadtgesellschaften stärken

Das Vorhaben „The everyday experiences of young refugees and asylum-seekers in public spaces" (EYERASPS) untersucht die Rolle von Kunst- und Kulturinitiativen im Alltag junger Flüchtlinge und Asylsuchender. „Uns interessiert, welche Erfahrungen die jungen Leute mit den hiesigen Ankunftsstrukturen machen und wie sie sich angesichts ihrer individuellen Migrationsgeschichte mit Fragen der Inklusion und Exklusion im öffentlichen Raum auseinandersetzen", sagt Kathrin Hörschelmann, am IfL zuständig für das mit Kolleginnen und Kollegen der Universitäten Newcastle, Utrecht und Lüttich gemeinsam durchgeführte Projekt. Um herauszufinden, wie junge Migrantinnen und Migranten den öffentlichen Raum mitgestalten und eine integrative Stadtgesellschaft stärken können, arbeiten die Forscherteams mit Akteuren aus Kultur- und Kunstinitiativen zusammen. Zum Einsatz kommen qualitative and partizipatorische Methoden von der teilnehmenden Beobachtung über Einzelinterviews bis zu Gruppendiskussionen. Ferner will das Projektteam mit kognitiven Karten, Fotografie und digitalem Storytelling arbeiten.

Forschung für besseres Zusammenleben

PUTSPACE und EYERASPS sind zwei von 20 internationalen Verbundprojekten, die im Rahmen des europäischen HERA-Programms „Public Spaces: Culture and Integration in Europe" im Zeitraum 2019 bis 2022 mit insgesamt 20 Mio. Euro gefördert werden, in Deutschland mit Unterstützung durch das BMBF. HERA steht für „Humanities in the European Research Area" und ist ein Netzwerk von 26 europäischen Forschungsförderorganisationen, das sich zum Ziel gesetzt hat, die Geisteswissenschaften im europäischen Forschungsraum zu stärken. Ziel des Public-Spaces-Programms soll sein, die theoretischen und empirischen Grundlagen zum kulturellen Verständnis öffentlicher Räume im europäischen Kontext zu verbessern und so zu einem besseren Zusammenleben beizutragen.

DR. PETER WITTMANN
Leibniz-Institut für Länderkunde
P_Wittmann@ifl-leipzig.de

HISTORISCHE AUFARBEITUNG DER DEUTSCHEN BAUPOLITIK IM DRITTEN REICH UND IN DER DDR

Auch wenn es knapp ein dreiviertel Jahrhundert nach dem Untergang des Dritten Reiches reichlich spät ist, so lassen nach den großen deutschen Industriekonzernen in den achtziger und neunziger Jahren nun die deutschen Ministerien ihre unheilvolle Geschichte in der Zeit des Nationalsozialismus historisch aufarbeiten. Nach den aufsehenerregenden Studien unter anderem zum Auswärtigen Amt (2010) und zum Innenministerium (2018) will jetzt auch das zum Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) gehörende Bauressort der Regierung seine Geschichte in der Zeit des Nationalsozialismus (NS) erforschen lassen. Über das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) schrieb das Ministerium im vergangenen Jahr ein Forschungsprojekt aus, das sich in insgesamt 12 Teilprojekten mit verschiedenen Dimensionen vom „Bauen und Planen im Nationalsozialismus. Voraussetzungen, Institutionen, Wirkungen“ befassen soll. Ziel ist es dabei, „die NS-Vergangenheit der damals zuständigen Institutionen für Stadtentwicklung, Wohnungswesen, Raumordnung und Bauen in der NS-Zeit sowie angrenzender Zeiträume“ zu erforschen und aufzuarbeiten.

Der Historischen Forschungsstelle des Leibniz- Instituts für Raumbezogene Sozialforschung (IRS) ist es gelungen, nach Vorstellung ihrer Konzepte vor einer vom BMI/BBSR eingesetzten unabhängigen Historikerkommission zwei dieser Teilprojekte zu akquirieren.

Das Teilprojekt 4 „Städtebau und Bestandspolitik 1933–1945“ verfolgt unter der Leitung von Christoph Bernhardt (zusammen mit Harald Bodenschatz) das Ziel, mehrere bislang nur punktuell verbundene Forschungsstränge der historischen Forschung zur NS-Zeit zu verbinden. Dazu zählen die Architektur- und Städtebaugeschichte, hier besonders Forschungen zu Repräsentationsbauten und Großplanungen, die allgemeine Institutionengeschichte des NS-Regimes und die kommunalgeschichtliche Forschung, welche in jüngerer Zeit die häufig treibende Rolle lokaler Verwaltungen und Bevölkerungsgruppen bei Unrechtstaten und Verbrechen thematisiert. Entsprechend strebt das Teilprojekt eine Verknüpfung von architektur- und planungsgeschichtlichen mit politik- und kulturgeschichtlichen Perspektiven auf das Planen und Bauen in der NS-Zeit an.

Entwicklungen, die vorrangig architekturhistorisch und mit Blick auf die Biografien der zentralen Akteure erforscht wurden, wie etwa Repräsentationsbauten, sollen unter dem Blickwinkel des institutionellen Zusammenspiels und der Organisationsgeschichte der wichtigsten Akteure (Kommunen, Gauverwaltungen, Hochschulen) betrachtet werden. Die Entwicklung der Altstadterneuerung und der wenigen in der NS-Zeit neu gebauten Städte soll systematischer als bisher erfasst und in internationale Zusammenhänge (insbesondere Entwicklungen in Italien und der UdSSR) eingebettet werden. Schließlich sollen Vergehen und Verbrechen in den untersuchten Zusammenhängen und Organisationen sowie von konkreten Personen dokumentiert werden. Außerdem sollen Pläne und Bildmaterial systematisch recherchiert und ausgewertet werden mit dem Ziel einer reflektierten text-bildlichen Darstellung. Die Forschungsergebnisse dieses Teilprojekts sollen in einer Monografie veröffentlicht werden.

Unter der Leitung von Harald Engler (zusammen mit Frank Betker, Universität Aachen) befasst sich das Teilprojekt 11 „Wohnungs- und städtebauliche Weichenstellungen in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) und DDR bis 1955“ mit der Transformation der nationalsozialistischen Bau- und Planungspolitik in das neue Politik- und Gesellschaftssystem der DDR. Dabei geht es darum, die Kontinuitäten und die wesentlich häufiger auftretenden Brüche in dieser Entwicklung anhand dreier Untersuchungsfelder geschichtswissenschaftlich zu analysieren: erstens anhand des Wandels der institutionellen Rahmenbedingungen, wozu etwa die Organisationsgeschichte von staatlicher Wohnungspolitik, der Wohnungsbau und das Bau- und Planungswesen der DDR mit den Ministerien und obersten Baubehörden zählen; zweitens anhand der relevanten Schlüsselakteure wie etwa Baufunktionäre, über die biografische Porträts angefertigt werden; drittens anhand der städtebaulichen und planerischen Leitbilder. Ziel ist es dabei auch, die Genese von Wohnungsbau und -politik in der SBZ/DDR in die deutsch-deutschen und internationalen Zusammenhänge einzubetten. Dabei soll auch untersucht werden, wie z. B. über Großprojekte und Propaganda Versuche einer legitimationsfördernden Konsensstiftung angestellt wurden und wie diese von oben gesteuerten Prozesse in der Bevölkerung auf Resonanz stießen (Stasi-Berichte) und angeeignet wurden (z. B. über Eingaben).

Ein Team von drei Historikern, einem Planungsgeschichtsforscher sowie einer Architekturhistorikerin soll beispielsweise analysieren, ob die Annahme zutrifft, dass die DDR im Vergleich zur BRD stärkere Brüche bei den handelnden Personen und den relevanten Leitbildern erlebt hat, oder ob nicht auch für die ostdeutsche Entwicklung partielle Kontinuitätslinien feststellbar sind und wie diese ausgeprägt waren. Die Forschungsergebnisse dieses Teilprojektes sollen durch diverse Transferveranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit bekannt gemacht und in einer Monografie publiziert werden.

PROF. DR. CHRISTOPH BERNHARDT
IRS – Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung
Christoph.bernhardt@leibniz-irs.de

FÜNF JAHRE UNTER EINEM DACH

Johannes-Rau-Forschungsgemeinschaft feiert Geburtstag

Seit fünf Jahren bündelt die Johannes-Rau-Forschungsgemeinschaft (JRF) 15 durch das Land NRW geförderte praxisnahe, außeruniversitäre Forschungsinstitute unter ihrem Dach. Dieser Geburtstag wurde jetzt am Sitz der JRF-Geschäftsstelle in Düsseldorf mit 400 Gästen aus Politik und Wissenschaft gefeiert. Das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) ist Gründungsmitglied der Forschungsgemeinschaft.

„Durch die Arbeit innerhalb der JRF sind neue Kooperationen entstanden. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit und der direkte Austausch mit anderen Instituten der Forschungsgemeinschaft bringen unsere Arbeit und den Wissenschaftsstandort NRW voran", zog Prof. Dr.-Ing. Stefan Siedentop, wissenschaftlicher Direktor des ILS, eine positive Bilanz. Diese Entwicklung wurde auch in den politischen Grußworten gewürdigt. Annette Storsberg, Staatssekretärin im Ministerium für Kultur und Wissenschaft des Landes NRW, hob die Bedeutung der JRF für das Bundesland hervor: „Im Rahmen vielfältiger Kooperationen begleiten die JRF-Institute den Wandel von der Industrie- zur Wissensgesellschaft. Das ist gerade für NRW von hoher Bedeutung und die Unterstützung der JRF ist in dieser Hinsicht wesentlich." Dirk Meyer, Abteilungsleiter Forschung im Bundesumweltministerium, hielt das Grußwort der Bundesregierung. Er lobte die Ausrichtung der JRF, die „nicht Forschung für den Elfenbeinturm, sondern Forschung für die Praxis macht mit dem Ziel, Fortschritt für uns Menschen zu erleichtern."

Die Feier gliederten vier Impulsvorträge zu den vier Leitthemen des JRF „Städte und Infrastruktur" (Prof. Dr.-Ing. Stefan Siedentop, ILS), „Industrie und Umwelt" (Prof. Dr. Uwe Schneidewind, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie), „Gesellschaft und Digitalisierung" (Prof. Dr. Volker Stich, FIR – Forschungsinstitut für Rationalisierung) sowie „Globalisierung und Integration" (Dr. Imme Scholz, DIE – Deutsches Institut für Entwicklungspolitik). Wie ein nachhaltiger Umbau der Infrastruktur gelingen kann und was Bedingungen dafür sind, führte Stefan Siedentop in seinem Vortrag zu „Städte und Infrastruktur" aus. Er forderte angesichts der enormen Investitionsrückstände eine Infrastruktur-Agenda für NRW. „Die Institute des JRF bieten sich zu diesen Themen als Diskurs- und Forschungspartner an", sagte er.

Einen Ausblick gab Prof. Dr. Dieter Bathen, Vorstandsvorsitzender der JRF. Er kündigte unter anderem an, dass die Vernetzung innerhalb der JRF, die Anbindung an die NRW-Universitäten und die Öffentlichkeitsarbeit verstärkt werden sollen. Außerdem komme eine regionale und inhaltliche Erweiterung der Gemeinschaft infrage.

Weitere Informationen: https://jrf.nrw/

THERESA VON BISCHOPINK
ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
theresa.vonbischopink@ils-forschung.de

SPIELERISCHE MITGESTALTUNG ALTERSGERECHTER STÄDTE

Spielerische Applikationen auf Smartphones können zu körperlicher Aktivität einladen, dazu beitragen, sich an der Gestaltung von Orten zu beteiligen und das Bewusstsein für Stadtgestaltung und Gesundheitsprojekte zu schärfen. Zwei Fallstudien – eine mobile Applikation zur Bewertung von Freiflächen und ein ortsbezogenes Spiel zum Kennenlernen gesunder Orte – legen nahe, dass solche neuen Ansätze gemischte Altersgruppen, einschließlich Seniorinnen und Senioren, ansprechen und wertvolle Informationen für altersgerechte Städte liefern.

Die Notwendigkeit zur Mitgestaltung im Bereich Stadtgestaltung und Gesundheit

In Beteiligungsprozessen zur Umsetzung einer gesundheitsfördernden Stadtgestaltung ist es notwendig, verschiedene Interessensgruppen mit unterschiedlichem fachlichen Hintergrund zum Thema Gesundheit zusammenzubringen. Die Teilnehmer/innen können idealerweise komplexe Zusammenhänge zwischen Stadtentwicklung und Bewegungsfreundlichkeit („Walkability"), Barrierefreiheit („Access for All") und ihren Effekt auf Gesundheit und Wohlbefinden diskutieren und dabei eigene Bedürfnisse artikulieren und lokales Wissen einbringen. Eine neue Generation von GIS-Anwendungen, mobilen Applikationen und Location-Based Games (LBGs) bietet ein großes Potenzial, die Beteiligung an Planungsprozessen zu erhöhen. Sie liefern geocodierte Daten (punktgenaue Ortsbestimmung) und zielen darauf ab, die Entwicklung gesunder Städte zu fördern. Bisher gibt es nur wenige Erkenntnisse darüber, wie digitale Werkzeuge in der Städtebauforschung (z. B. Bürgerwissenschaft) und zunehmend in partizipativen Planungsprozessen effektiv eingesetzt werden können.

Durch LBGs von gesundheitsfördernden Orten erfahren

Stadtflucht ist ein Location-Based Game, das den Spielerinnen und Spielern während ihrer Bewegungen im Freien die gesundheitsfördernden Aspekte von Stadträumen auf-

Quelle: Halblaub Miranda/Knöll 2016

Abb. 1: Nutzer des ortsbezogenen Spiels Stadtflucht in Frankfurt Ost. Vor und nach einer Atemübung misst es ihre Herzfrequenz mit den Lichtsensoren der Smartphone-Kamera.

Quelle: Halblaub Miranda/Knöll 2016

Abb. 2: Screenshots von Stadtflucht (links) und einer Karte mit einer einen Kilometer langen Route, auf der die Spieler mit der gebauten Umgebung interagieren können. Hier: Ein Platz am Fluss (1), ein altes Lagerhaus (2-3), ein begrünter Innenhof (4-5) und eine belebte Straße (6).

Quelle: Halblaub Miranda/Hardy/ Martin Knöll 2015

Abb. 3: Screens zur Bewertung der Aufenthaltsqualität und zur Erstellung von „Snapshots" (links) mit der App Mobile Measurement (MoMe). Karte mit den Bereichen „stressig" (rot) und „entspannend" (grün) in drei verschiedenen Freiflächen in Darmstadt.

zeigt. Die Spielerinnen und Spieler übernehmen die Rolle eines Spions, der für die perfekte Flucht trainiert. Die perfekte Flucht bedeutet jedoch, ruhig zu bleiben und Punkte zu sammeln, indem man mit anderen Spielerinnen und Spielern und der gebauten Umgebung interagiert. Die Teilnehmenden bewegen sich auf einer einen Kilometer langen Route entlang einer belebten Straße, begrünter Innenhöfe, Wendeltreppen und dem Flussufer. Der Puls kann vor und nach den Atemübungen mit der Smartphone-Kamera gemessen und aufgezeichnet werden. Auf dem Smartphone-Bildschirm erscheint ein Bio-Feedback über die körperliche Betätigung, Entspannungsphasen und die Interaktion mit der gebauten Umgebung (siehe Abbildungen 1 und 2). In der Studie fanden wir durch die Teilnehmerdiskussionen in einem begleitenden Workshop heraus, dass LBGs in einem breiten Altersgruppenspektrum eingesetzt werden können und so Potenzial für intergenerationelle Interaktion in der Stadtentwicklung bieten.

Kollektive Kartierung von städtischen Stressoren

Mobile Measurement (MoMe) ist ein System zur Bewertung von Aufenthaltsqualitäten in Stadträumen und zur Visualisierung der Ergebnisse auf Karten. Die Nutzer/innen erkunden den Stadtraum mit dem Ziel, bestimmte Bereiche zu identifizieren und zu dokumentieren. Im Rahmen unserer Forschung zum Thema „urbaner Stress" haben wir die Nutzer/innen gebeten, Bereiche zu bewerten, die sie als „stressig" oder „entspannend" empfinden. Die Umgebung kann auf einer 10-Punkte-Skala mithilfe von Adjektivpaaren (wie z. B. laut/leise) bewertet werden. Die Bewegungen der Nutzer/innen und die Ausrichtung ihres Smartphones wird während der Aufnahme von „Snapshots" erfasst und ermöglicht die Erstellung von Karten mit vielen räumlichen Details, wie Angaben über einen Brunnen als positives Element oder das Fehlen von Straßenbeschilderungen (Abbildung 3). Die individuellen und subjektiven Bewertungen können in eine kollektive Kartierung einfließen und für weitere Forschung in der gesundheitsorientierten Stadtentwicklung genutzt werden.

Literaturhinweise zum Thema

Halblaub Miranda, M.; Hardy, S.; Knöll, M. (2015): MoMe: a context-sensitive mobile application to research spatial perception and behavior. In: Human mobility, cognition and GISc. Conference proceedings, University of Copenhagen: 29-30.

Halblaub Miranda, M.; Knöll, M. (2016): Stadtflucht: Learning about healthy places with a location-based game. In: Navigationen – Zeitschrift für Medien- und Kulturwissenschaften 16 (1): 101-118.

Baumgart, S.; Köckler, H.; Ritzinger, A.; Rüdiger, A. (Hrsg.) (2018): Planung für gesundheitsfördernde Städte. Hannover. = Forschungsberichte der ARL 08.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-08537

Weblink

www.stadtspiele.tu-darmstadt.de

JUN.-PROF. DR.-ING. MARTIN KNÖLL
leitet die Forschungsgruppe „Urban Health Games" am Fachbereich Architektur der Technischen Universität Darmstadt.
Tel. +49 6151 1622167
knoell@stadt-tu-darmstadt.de

Förderkreis
für Raum- und
Umweltforschung e. V.

Vereinigung von Freunden der Akademie
für Raumforschung und Landesplanung

KENNEN SIE DEN FÖRDERKREIS FÜR RAUM- UND UMWELTFORSCHUNG – FRU E. V.?

Auch wenn Sie den FRU schon kennen oder vielleicht sogar Mitglied sind, mit diesem Artikel möchten wir Sie über den aktuellen Stand der FRU-Aktivitäten informieren. Vieles hat sich über die Jahre bewährt und wird unverändert weitergeführt. Es sind aber auch einige Neuerungen geplant.

Der FRU fördert seit 1989 Nachwuchskräfte in Wissenschaft und Praxis der raum- und umweltbezogenen Forschung und Planung. Er setzt sich insbesondere für deren aktive Teilhabe im Netzwerk der ARL ein.

Fördermaßnahmen

Der FRU bietet zwei Mentoring-Programme mit zwei Jahren Laufzeit gemeinsam mit der ARL und der HafenCity Universität Hamburg an, seit 2005 für junge Frauen, seit 2015 zusätzlich auch für junge Männer. Gefördert werden sowohl junge Raum- und Umweltwissenschaftlerinnen und -wissenschaftler als auch -planerinnen und -planer mit jeweils i. d. R. fünf Mentoring-Tandems. Die Mentees werden durch persönliche Gespräche und Wissenstransfer individuell und ehrenamtlich durch ihre Mentorin / ihren Mentor begleitet und gefördert; gemeinsame Veranstaltungen bieten Raum für Erfahrungsaustausch zwischen allen Beteiligten. Die Mentorinnen und Mentoren unterstützen ihre Mentees auch durch Einblicke in ihr Berufsleben und durch Kontaktvermittlung. Zu jedem Mentoring-Programm gehört überdies die Teilnahme der Mentees an zwei Qualifikationskursen, von denen einer durch den FRU finanziert wird. In diesem Jahr findet das Abschlusstreffen des Mentoring-Jahrgangs 2017, das Halbzeittreffen des Jahrgangs 2018 und das Auftakttreffen des Jahrgangs 2019 statt.

Die Mentoring-Programme erfreuen sich großer Beliebtheit. Die Nachfrage nach Plätzen ist regelmäßig höher als das Angebot. Seit 2005 konnten etwa 75 Mentees gefördert werden. Wer sich für die Programme interessiert, findet auf der ARL-Webseite (www.arl-net.de/projekte/mentoring-der-raum-und-umweltplanung) und der FRU-Webseite (www.fru-online.de/mentoring.shtml) nähere Informationen.

Außerdem schreibt der FRU jährlich den mit insgesamt 6.000 € dotierten FRU-Förderpreis aus. Er wird für herausragende wissenschaftliche Arbeiten vergeben, die einen Erkenntnisfortschritt in einer als Wettbewerbsthema ausgeschriebenen raum- und umweltrelevanten Fragestellung erbringen. Der Wettbewerb orientiert sich meist an den Themen der ARL-Kongresse. Eine ehrenamtliche Jury aus jeweils drei Expertinnen/Experten der Raumwissenschaft und -planung und Umweltwissenschaft beurteilt die eingegangenen Arbeiten und entscheidet über die Preiswürdigkeit. In der Regel werden ein erster, ein zweiter und ein dritter Preis vergeben. Auf dem ARL-Kongress werden die preiswürdigen Arbeiten von den Verfasserinnen und Verfassern kurz vorgestellt.

Darüber hinaus unterstützt der FRU regelmäßig die jährlichen Treffen des Jungen Forums und die Internationalen Sommerschulen der ARL finanziell.

Wissenschaftliche Aktivitäten im Themenfeld der Großen Transformation

Da der FRU-Vorstand die Große Transformation (GT) zu einer nachhaltigen Entwicklung für gesellschaftlich relevant und die planenden Raumwissenschaften prinzipiell dafür geeignet hält, einen Beitrag zu deren Umsetzung zu leisten, hat der FRU einen Forschungsauftrag an den Nachwuchswissenschaftler Lukas Gilliard vergeben. Er untersucht, ob und wie die Anforderungen der GT an eine Transformationsbildung, verstanden als Transformationslehre (Lehre zu transformationsrelevanten Themen) oder als transformative Lehre (die selbst zur Transformation beitragen will) in der Hochschullehre, schon umgesetzt werden. Dazu wurde in einer bundes-

weiten empirischen Untersuchung von zehn Master-Studiengängen der planenden Raumwissenschaften u. a. der Frage nachgegangen, inwieweit der normative Kompass der GT sich in Form von inter- und transdisziplinärer Forschung zu gesellschaftlichen und sozial-ökologischen Innovationen bereits in den Lehrangeboten abbildet und inwieweit die Lehrangebote als Transformationslehre oder als transformative Lehre einzustufen sind. Betrachtet wurde auch, welche Lehrformen sich für die Umsetzung der GT als besonders geeignet erweisen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die planenden Raumwissenschaften einen wichtigen Beitrag zur GT leisten können, dies bislang aber in sehr unterschiedlichem Maße der Fall ist. Lehre zu transformationsrelevanten Themen hat einen deutlich größeren Anteil als transformative Lehre. Darin kommt die Einstellung zum Ausdruck, dass eine aktive Mitwirkung der Lehre an GT-Prozessen einer politischen Instrumentalisierung gleichkäme. Beide neuartigen Lehrformen werden überwiegend als komplementär zur disziplinären (Grundlagen-)Lehre angesehen; sie sollen diese keinesfalls ersetzen, sondern nur ergänzen.

Das größte Potenzial zur Vermittlung nicht nur von Wissen, sondern auch von Kompetenzen mit Relevanz für die GT vermitteln planerische Studienprojekte mit direkten Kontakten zu Praxisakteuren. Dies kann jedoch eine Beschränkung der Fragestellung auf lokale Kontexte zur Folge haben und insofern das Themenangebot begrenzen. Die Ergebnisse des Forschungsauftrages zeigen, dass für die Weiterentwicklung des planerischen Studienprojekts zu einer transdisziplinären Lehrmethode die Erfahrungen der Reallabore der Nachhaltigkeitsforschung genutzt werden sollten. Des Weiteren sollte die fachliche Querschnittsorientierung der Studiengänge beibehalten, aber zugleich eine behutsame Diversifizierung des Lehrangebotes mit neuem Fokus auf transformativen Inhalten und Formaten angestrebt werden. Dabei muss auch abgewogen werden, ob und in welchem Verhältnis Lehrangebote zu systemübergreifenden Betrachtungen des Forschungskomplexes Transformation an sich oder die vertiefte Behandlung eines einzelnen Transformationsfeldes didaktisch zielführender ist.

Die Ergebnisse der Studie werden demnächst publiziert. Angestrebt wird, sie in einem breiteren Kreis zu diskutieren. Über die Hochschulbotschafterinnen und -botschafter der ARL sollen zudem gezielt Lehrende angesprochen werden, damit diese die hier skizzierten Studienergebnisse in ihren Hochschulen zur Diskussion stellen können.

Geplante Aktivitäten

Geplant ist, das öffentliche Interesse für Anliegen der Raum- und Umweltplanung durch die Kooperation mit Journalistinnen und Journalisten zu aktuellen raumbezogenen Entwicklungen zu fördern. Der FRU wird finanziell dazu beitragen. Aktuell wird ein Konzept erarbeitet; denkbar sind Tagesseminare für jüngere Journalistinnen und Journalisten mit Vorträgen und Diskussionen, die auch mit konkreten Fallbeispielen arbeiten. Geprüft wird auch, unter welchen Bedingungen ein Stipendium realisierbar und zielführend ist.

Geplante Neuerungen

Es ist geplant, die intensivere Nutzung der FRU-Website zu erleichtern. Dazu soll sie aktualisiert und an die neuen Datenschutzanforderungen angepasst werden. Der Relaunch der Website mit einem attraktiveren Erscheinungsbild und einfacheren Möglichkeiten der sicheren Dateneingabe wird derzeit vorbereitet.

Im Rahmen der Aktualisierung der Website soll auch die FRU-Infobörse neuen Schwung erhalten. Die Infobörse zeigt der Berufswelt, welche Arbeiten an den Hochschulen entstehen, um dem Nachwuchs den Berufseinstieg sowie den Arbeitgebern die Suche nach qualifizierten Kräften zu erleichtern. Abschlussarbeiten aus den planenden Raum- und Umweltwissenschaften sollen einfacher als bisher in die Infobörse eingestellt werden können. Rubriken und Suchfunktionen sollen die Nutzerfreundlichkeit der Infobörse erhöhen. Um den Bekanntheitsgrad der Infobörse zu steigern, wird der FRU auch hier mit den Hochschulbotschafterinnen und -botschaftern der ARL zusammenarbeiten.

Mitgliedschaft

Wir hoffen, dass Sie auch selbst zur Förderung des wissenschaftlichen und planerischen Nachwuchses beitragen möchten. Mitglied im FRU können Einzelpersonen, juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts, Behörden und Vereine werden. Der Jahresbeitrag ist steuerlich absetzbar und beträgt 65 € bzw. 20 € für Studierende und Referendarinnen/Referendare. Neue Mitglieder sind herzlich willkommen! Wollen Sie dem Förderkreis beitreten? Ein Beitrittsformular finden Sie auf der Homepage des FRU (www.FRU-online.de) unter der Rubrik „Mitgliedschaft“.

Benötigen Sie weitere Informationen? Setzen Sie sich gerne mit uns in Verbindung!

FRU
c/o Geschäftsstelle der ARL
Vahrenwalder Straße 247
30179 Hannover
fru@arl-net.de

Ihr FRU-Vorstand:
Vorsitzende:
Prof. Dr.-Ing. Ulrike Weiland (Universität Leipzig)
Stellv. Vorsitzende:
Prof. Dr.-Ing. Jörg Knieling (HafenCity Universität Hamburg),
Dipl.-Ing. Sonja Schlipf (HafenCity Universität Hamburg)
Als Generalsekretär der ARL:
Prof. Dr. Rainer Danielzyk

FRU Infobörse

Unter dieser Rubrik erscheinen Hinweise auf kürzlich abgeschlossene wissenschaftliche Qualifikationsarbeiten. Der Förderkreis möchte auf diese Weise auf Leistungen des Nachwuchses aufmerksam machen. Bei Interesse an den hier gemeldeten Abschlussarbeiten können Adressen über den Förderkreis angefragt werden.

Diese Rubrik steht dem Nachwuchs innerhalb und außerhalb des ARL-Netzwerkes offen; eine Auswahl ist vorbehalten. Informationen über Arbeiten (nicht älter als 6 Monate), die in den folgenden Ausgaben der Nachrichten der ARL veröffentlicht werden sollen, schicken Sie bitte an:

FRU c/o ARL, Vahrenwalder Straße 247, 30179 Hannover
FAX +49 511 3484241
fru@arl-net.de

Diplomarbeiten, Dissertationen etc.

Kürzlich abgeschlossene Arbeiten

HafenCity Universität Hamburg

> Gunsilius, Maike
Dramaturgien postmigrantischer Performance. Citizenship in kultureller Bildung und künstlerischer Forschung
(Dissertation, abgeschl. 02/2019)

> Jacobsen, Nils
Tensegrity-Membran-Strukturen. Eine Studie über Entwicklung und konstruktive Umsetzung des Tensegrity-Prinzips im Bauwesen
(Dissertation, abgeschl. 03/2019)

> Knopp, Sönke
Das Making Of einer Musikstadt. Hamburg im Spannungsfeld von musikalischer Praxis, Politik, Marketing und imaginaire der Stadt
(Dissertation, abgeschl. 01/2019)

> Kowalski, Hannah
DAS THEATER DER ENTSCHEIDUNG. Die Rolle des Performativen beim Abstimmen
(Dissertation, abgeschl. 1/2019)

> Plischke, Eva
Zukunft auf Probe. Verhältnisse von szenischer Kunst und Zukunftsforschung
(Dissertation, abgeschl. 12/2018)

> Schmid, Jakob F.
stadtnachacht – Stadtentwicklungspolitische Instrumente für das Management der urbanen Nachtökonomie
(Dissertation, abgeschl. 12/2018)

> Wiedemann, Lisa
Self-Tracking. Vermessungspraktiken im Kontext von Quantified Self und Diabetes
(Dissertation, abgeschl. 01/2019)

Universität Augsburg

> Schier, Franziska
Freizeitgroßprojekte im Verhältnis zu teilräumlichem Tourismus anhand ausgewählter Beispiele – Situation und raumplanerische Konsequenzen
(Masterarbeit)

> Schubert, Alina
Lokale Aktivitäten im regionalen Kontext – Kommunale Strategien gegen Abwanderungstendenzen aus dem ländlichen Raum untersucht an ausgewählten Beispielen
(Bachelorarbeit)

> Steinhauser, Patrizia
Regionalmarketing und Wirtschaftsmarketing im Vergleich am Beispiel ausgewählter Regionalmarketinginitiativen und Unternehmen aus verschiedenen Wirtschaftssektoren
(Masterarbeit)

REGIONALVERBAND MITTLERER OBERRHEIN

Ausschreibung des Reinhard-Baumeister-Preises 2019

Thema: „Auswirkungen der Digitalisierung auf die Raumentwicklung“

Hintergrund
Im Rahmen seines 40-jährigen Bestehens verlieh der Regionalverband Mittlerer Oberrhein (RVMO) im Jahr 2013 erstmals den „Reinhard-Baumeister-Preis“ für herausragende Arbeiten im Bereich der Regionalplanung. Seither wird der Preis alle zwei Jahre ausgelobt. Mit dem „Reinhard-Baumeister-Preis“ möchte der RVMO zur Nachwuchsförderung beitragen. Die ausgezeichneten wissenschaftlichen Arbeiten erhalten eine finanzielle Würdigung und öffentliche Beachtung. Ziel des „Reinhard-Baumeister-Preises“ ist es, innovative Forschungsarbeiten der Regionalplanung bekannt zu machen und Lehre und Praxis enger zu verzahnen.

Namensgeber des Preises ist Reinhard Baumeister (1833–1917). Der langjährige Professor am Polytechnikum Karlsruhe, heute das Karlsruher Institut für Technologie, gilt als Begründer des wissenschaftlichen Städtebaus in Deutschland. Mit seiner Veröffentlichung „Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung“ aus dem Jahr 1876 hat er zahlreiche Stadtplanungen geprägt, darunter in Karlsruhe, Mannheim und Heilbronn. Noch zu seinen Lebzeiten wurde eine Straße nach ihm benannt. Am Anfang der Baumeisterstraße steht das HAUS DER REGION, in dem sich die Geschäftsstelle des RVMO seit über 25 Jahren befindet.

Rahmenbedingungen
Die Ausschreibung richtet sich an Studentinnen/Studenten und Absolventinnen/Absolventen von deutschsprachigen Hochschulen und Universitäten. Prämiert werden herausragende Arbeiten im Bereich der Regionalplanung und der Regionalwissenschaft. Eingereicht werden können Arbeiten zu einem vorher durch den RVMO festgelegten Thema aus dem Gebiet der Regionalplanung/Regionalwissenschaft. Eine Arbeit kann nur einmal eingereicht werden. Das Thema der diesjährigen Ausschreibung ist

„Auswirkungen der Digitalisierung auf die Raumentwicklung“

Die Digitalisierung von Informationen, Dienstleistungen und Produktionsprozessen ist ein „Megatrend“, der immer weitere Lebensbereiche erfasst. Themen wie nachhaltige Raumentwicklung, Verkehrsentwicklung, Daseinsvorsorge und wirtschaftliche Standortentwicklung können kaum mehr gestaltet werden, ohne die Digitalisierung und ihre Folgen mit in den Blick zu nehmen.
Die mit der Digitalisierung ausgelösten Veränderungsprozesse laufen sehr schnell ab und haben vielfältige Wirkungen, die im Voraus oftmals nur schwer prognostizierbar sind. Verlässliche Empfehlungen für Regionen und Gemeinden fehlen noch weitgehend: Welche Aufgaben können Orts- und Stadtzentren angesichts des zunehmenden Online-Handels übernehmen? Welche Anforderungen an die Infrastrukturen ergeben sich aus der Digitalisierung und Automatisierung von

öffentlichem und privatem Verkehr? Welchen Einfluss auf die Erreichbarkeiten und Standortfaktoren ergeben sich? Welche Standortanforderungen haben digitalisierte Wertschöpfungsketten im Dienstleistungs- und Produktionssektor? Welche Rahmenbedingungen sind für eine nachhaltige und raumverträgliche Gestaltung der Digitalisierung notwendig? Welche Chancen und Risiken ergeben sich aus der Digitalisierung für die Umsetzung des Konzepts der gleichwertigen Lebensverhältnisse?

Der „Reinhard-Baumeister-Preis 2019" ist darum dem Thema „Auswirkungen der Digitalisierung auf die Raumentwicklung" gewidmet.

Teilnahmebedingungen

- Sie sind Studentin/Student bzw. Absolventin/Absolvent einer deutschsprachigen Hochschule bzw. Universität.
- Ihre Arbeit (Bachelor, Master, (Diplom, Magister), Studienarbeit, Praxisbericht, etc.) im Bereich der Regionalplanung/Regionalwissenschaft behandelt das Thema „Auswirkungen der Digitalisierung auf die Raumentwicklung".
- Ihre Arbeit wurde überdurchschnittlich bewertet, zeichnet sich durch eine besondere wissenschaftliche Leistung entsprechend Ihres Studienfortschrittes aus, besitzt Praxisbezug, ist innovativ und zukunftsweisend.
- Ihre Arbeit ist aktuell. Sie wurde nicht früher als März 2017 zur Bewertung/Benotung eingereicht.

Wenn Sie an der Ausschreibung teilnehmen möchten, bitten wir Sie, den Bewerbungsbogen (herunterzuladen unter www.region-karlsruhe.de) vollständig auszufüllen, zu unterschreiben und zusammen mit einer Zusammenfassung (Abstract) an unsere Geschäftsstelle bis zum **30.09.2019** per Email (rvmo@region-karlsruhe.de) oder per Post zu senden. Bitte achten Sie auf die Vollständigkeit Ihrer Bewerbungsunterlagen.

Auswahl und Preisverleihung

Die eingegangenen Bewerbungen werden zunächst in einer Vorauswahl gesichtet. Maximal 5 Arbeiten gelangen in die engere Auswahl. Wenn Ihre Arbeit in die engere Wahl kommt, bitten wir Sie um ihre vollständige Arbeit und eine Kurzstellungnahme Ihres Betreuers. Der RVMO bestimmt eine Jury mit Vertretern aus Wissenschaft und Politik, die anschließend über die Preisträgerin/den Preisträger entscheidet.

Der Preis ist mit 2.000 Euro dotiert. Er wird im Rahmen der Sitzung der Verbandsversammlung am 04.12.2019 verliehen.

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung und sind gespannt auf Ihre Arbeit!

Kontakt	**Anschrift Geschäftsstelle**
Wenn Sie Fragen zur Ausschreibung haben, können Sie sich gerne an Frau Gräter wenden: Tel.: 0721/35502-25, Fax.: 0721/35502-22, E-Mail: rvmo@region-karlsruhe.de	Regionalverband Mittlerer Oberrhein HAUS DER REGION Baumeisterstr. 2 76137 Karlsruhe www.region-karlsruhe.de

AUSGEWÄHLTE ZEITSCHRIFTENBEITRÄGE

Als Informationsservice für die Forschung und zur Förderung des Transfers raumwissenschaftlicher Forschungsergebnisse in die Praxis wird in den ARL-Nachrichten in jedem Heft auf raumrelevante Beiträge aus national und international bedeutsamen Zeitschriften hingewiesen. Vollständigkeit wird nicht angestrebt. Autoren und Leser werden gebeten, die Redaktion auf erwähnenswerte Arbeiten aufmerksam zu machen.
Die Aufsätze werden nur einmal – nach ihrem inhaltlichen Schwerpunkt – einer Rubrik zugeordnet.
Die Zeitschriftenschau ist wie folgt gegliedert:

1. Theoretische und methodische Grundlagen
2. Raumplanung und -entwicklung
3. Umwelt
4. Wirtschaft
5. Soziales
6. Infrastruktur

1. THEORETISCHE UND METHODISCHE GRUNDLAGEN

Ahlmeyer, F.; Wittowsky, D. (2018): Was brauchen wir in ländlichen Räumen? Erreichbarkeitsmodellierung als strategischer Ansatz der regionalen Standort- und Verkehrsplanung. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning 76 (6), 531-550.

Arzberger, M. B. (2019): Das betrifft mich auch! Beteiligungserwartungen im Umweltbereich begegnen. In: Zeitschrift für Umweltpolitik & Umweltrecht 42 (1), 1-32.

Bohlken, E. (2018): Das Gemeinwohl – Orientierungsmaßstab der Stadtentwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung (5), 8-15.

Bruzzone, V. (2019): The moral limits of autonomous democracy for planning theory: A critique of Purcell. In: Planning Theory 18 (1), 82-99.

Dallhammer, W.-D. (2019): Abweichungsgesetzgebung im Raumordnungsrecht und im raumbedeutsamen Umweltrecht – Abweichungsgesetzgebung im Wasserrecht auch im Unterschied zum Raumordnungsrecht. In: Zeitschrift für Umweltrecht 30 (4), 228-236.

Dittrich, C. (2019): Geographie von Entwicklung und Unterentwicklung: Paradigmen und Themenfelder. In: Geographische Rundschau 71 (1-2), 32-38.

Dunnet, O.; Maclaren, A. S.; Klinger, J.; Lane, K. M. D.; Sage, D. (2019): Geographies of outer space: Progress and new opportunities. In: Progress in Human Geopraphy 43 (2), 314-336.

Durner, W. (2019): Das "Verschlechterungsverbot" und das "Verbesserungsgebot" im Wasserwirtschaftsrecht. In: Natur und Recht 41 (1), 1-14.

Durner, W. (2019): Die integrierte Vorhabengenehmigung – Bilanz und Perspektiven. In: Deutsches Verwaltungsblatt 134 (3), 145-152.

Erbguth, W. (2019): Abweichungsgesetzgebung: verfassungsrechtliche Grundlagen und allgemeine Rechtsfragen. In: Zeitschrift für Umweltrecht 30 (4), 195-202.

Friedmann, J. (2019): Thinking about complexity and planning. In: International Planning Studies 24 (1), 13-22.

Geerlings, J. (2019): Die Akzeptanz europäischen Rechts aus deutscher Perspektive. In: Die Öffentliche Verwaltung 72 (5), 187-193.

Grcheva, L. (2019): The birth of a nationalistic planning doctrine: the 'Skopje 2014' project. Contributions towards planning theories from the South-East. In International Planning Studies 24 (2), 140-155.

Grotefels, S. (2019): Abweichungsgesetzgebung im Raumordnungsrecht und im raumbedeutsamen Umweltrecht – Workshop am 27. November 2018 in Berlin. In: Zeitschrift für Umweltrecht 30 (4), 193-194.

Haubner, O.; Knipperts, J.; Riedel, H. (2018): SDG-Indikatoren für Kommunen – Ein Beitrag zur Abbildung des Gemeinwohls vor Ort. In: Informationen zur Raumentwicklung (5), 90-101.

Köck, W. (2019): Naturschutz und Landwirtschaft – eine Bilanz aus der Perspektive des Rechts. In: Zeitschrift für Umweltrecht 30 (2), 67-74.

Kötter, T.; Müller-Grunau, S. (2019): Die städtebauliche Innenentwicklungsmaßnahme – Konzept und erste Einschätzungen. In: fub – Flächenmanagement und Bodenordnung 81 (1), 26-34.

Kümper, B. (2019): Zur Privilegierung gewerblicher Tierhaltungsanlagen im Außenbereich und zu den Möglichkeiten ihrer bauleitplanerischen Steuerung. In: NVwZ – Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht 38 (4), 206-209.

Matzdorf, B.; Hansjürgens, B.; Lienhoop, N.; Schröter, B.; Schröter-Schlaack, C.; Stöcker, U.; Suntken, S.; Szallies, I. (2019): Erkenntnisse aus dem TEEB-Deutschland-Prozess für die Politikgestaltung in ländlichen Räumen nutzen. Handlungsempfehlungen am Beispiel dreier Politikfelder. In: Natur und Landschaft 94 (1), 21-27.

Nadler, M.; Spieß, F.; Müller, G. (2018): Landeignungsprüfung in prosperierenden Großstädten. Ein GIS-basiertes Entscheidungsunterstützungssystem für Unternehmensimmobilienentwicklungen in der Stadt Düsseldorf. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning 76 (5), 437-460.

Numberger, U. (2019): Die Abweichungsgesetzgebung im Raumordnungsrecht aus der Sicht eines Bundeslandes (Freistaat Bayern). In: Zeitschrift für Umweltrecht 30 (4), 217-221.

Petschulat, A. (2019): Die organische Entwicklung der Abweichungsgesetzgebung im raumbedeutsamen Umweltrecht. In: Zeitschrift für Umweltrecht 30 (4), 222-228.

Reiß-Schmidt, S. (2019): Bodenrecht auf dem Prüfstand. In: fub – Flächenmanagement und Bodenordnung 81 (1), 1-9.

Renk, J. (2019): Grüne Infrastruktur. Umsetzungsstrategien für die kommunale Planungspraxis. In: Naturschutz und Landschaftsplanung 51 (2), 62-65.

Reuter, W.; Jessen, J. (2019): The Relationship between Experience and Planning Theory. In: disP – The Planning Review 55 (216/1), 18-33.

Runkel, P. (2019): Die Landesplanungsgesetze und das ROG-Änderungsgesetz 2017 als das spätere Gesetz nach Artikel 72 Absatz 3 Satz 3 GG. In: Zeitschrift für Umweltrecht 30 (4), 210-217.

Schaffert, M.; Höcht, V. (2018): Geokodierte Meldedaten als Basis bedarfsgerechter Planungen in ländlichen Gemeinden und Regionen. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning 76 (5), 421-435.

Schiller, G.; Blum, A.; Oertel, H. (2018): Die Relevanz kleiner Gemeinden und kleinteiliger Flächen für die Innenentwicklung. Ein quantitatives Monitoring am Beispiel Deutschlands. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning 76 (5), 461-471.

Schink, A. (2019): Hambi bleibt!? Versammlungsrechtliche Rechtsfragen im Zusammenhang mit den Protesten im Hambacher Forst. In: Natur und Recht 41 (2), 77-82.

Schmitt, P.; Wiechmann, T. (2018): Unpacking Spatial Planning as the Governance of Place. Extracting Potentials for Future Advancements in Planning Research. In: disP – The Planning Review 54 (215/4), 21-33.

Schmitz, H. (2019): Raumordnerische Gesetzgebung der Länder: ergänzendes, abweichendes und wiederholendes Recht. In: Zeitschrift für Umweltrecht 30 (4), 203-210.

Teßmer, D. (2019): Zum Schutz potentieller FFH-Gebiete und rechtlichen Implikationen geänderter Rahmenbedingungen aus Sicht des Klimaschutzes in Bezug auf den Tagebau Hambach. In: Natur und Recht 41 (2), 82-91.

Tselios, V.; Tomaney, J. (2019): Decentralisation and European identity. In: Environment and Planning A: Economy and Space 51 (1), 133-155.

Wegener, B. W. (2019): Urgenda – Weltrettung per Gerichtsbeschluss? Klimaklagen testen die Grenzen des Rechtsschutzes. In: Zeitschrift für Umweltrecht 30 (1), 3-13.

Zakhour, S.; Metzger, J. (2018): From a "Planning-Led Regime" to a "Development-Led Regime" (and Back Again?): The Role of Municipal Planning in the Urban Governance of Stockholm. In: disP – The Planning Review 54 (215/4), 46-58.

2. RAUMPLANUNG UND -ENTWICKLUNG

De Falco, S. (2019): Are smart cities global cities? A European perspective. In: European Planning Studies 27 (4), 759-783.

Dehne, P. (2018): Kooperative Kleinstadtentwicklung. Eine Annäherung. In: Informationen zur Raumentwicklung (6), 86-101.

Deshaies, M. (2017) [2018]: The new post-mining energy landscapes in the lignite basin of Lower Lusatia (Germany). In: Europa Regional 25 (3-4), 29-41.

Deshaies, M.; Depraz, S.; Schulz, C.; Lentz, S. (2017) [2018]: Editorial: "Germany from a French perspective". In: Europa Regional 25 (3-4), 3-4.

Diller, C.; Nischwitz, G.; Karic, S.; Arnold, J.; Chojnowski, P.; Kohl, M. (2019): Effects of Regional Development Programmes. A View of Documented Evaluations and an Investigation of Regional Statistics Covering the Appearance of Assistance Programmes in Germany 1995 – 2015. In disP – The Planning Review 55 (216/1), 52-67.

Eder, J.; Gruber, E.; Görgl, P.; Hemetsberger, M. (2018): Wie Wien wächst: Monitoring aktueller Trends hinsichtlich Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung in der Stadtregion Wien. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning 76 (4), 327-343.

Fischer, C.; Hamm, R. (2019): Football clubs and regional image. In: Review of Regional Research 39 (1), 1-23.

Gatz, S. (2018): Sozialer Wohnungsbau im unbeplanten Innenbereich. Mit einer bodenpolitischen Agenda zum sozialen Bodenrecht. In: Informationen zur Raumentwicklung (5), 22-27.

Gehrlein, U.; Mengel, A.; Milz, E.; Barthelmes, B.; Düsterhaus, B.; Mathias, C.; Liesen, J.; Baranek, E. (2019): Steuerung der Nutzung erneuerbarer Energien in Naturparken und Biosphärenreservaten – Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten. In: Natur und Landschaft 94 (1), 2-7.

Gomes, E.; Abrantes, P.; Banos, A.; Rocha, J.; Buxton, M. (2019): Farming under urban pressure: Farmers' land use and land cover change intentions. In: Applied Geography 102, 58-70.

Hartz, A.; Saad, S.; Schniedermeier, L.; Fleischhauer, M.; Greiving, S. (2018): Rohstoffsicherung in der Landes- und Regionalplanung. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning 76 (4), 345-362.

Kowarik, I. (2019): The "Green Belt Berlin": Establishing a greenway where the Berlin Wall once stood by integrating ecological, social and cultural approaches. In: Landscape and Urban Planning 184, 12-22.

Kurth, D. (2019): Perspektiven für die Stadterneuerung. Vorschläge für eine Neustrukturierung des Sanierungsrechts. In: Planerin (1), 51-52.

Löhr, D. (2018): Grundsteuerreform: Mehr Nachhaltigkeit in der Siedlungsentwicklung? In: Informationen zur Raumentwicklung (5), 28-39.

Mösgen, A. (2017): Regionalforschung in Folge der quantitativen Revolution – Modellierung von Lebensqualität als Grundlage für die Planungspraxis vor 40 Jahren. In: Berichte. Geographie und Landeskunde 91 (3), 237-255.

Özogul, S.; Tasan-Kok, T. (2018): Exploring Transformative Place-Making within the Comprehensive Spatial Governance of Toronto. In: disP – The Planning Review 54 (215/4), 59-73.

Popp, H. (2018): Gebietsreformen machen das Land zur Stadt. In: Informationen zur Raumentwicklung (6), 26-27.

Ritzinger, A. (2018): Flächensparen zwischen Anspruch und Wirklichkeit. Zur Rolle von Akteuren und Steuerungsinstrumenten in Dorferneuerungsprozessen. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning 76 (5), 395-406.

Schweitzer, E. (2018): Gemeinwohlorientierte Digitalisierung gestalten durch City Commons. In: Informationen zur Raumentwicklung (5), 58-65.

Steinführer, A.; Großmann, K.; Schenkel, K. (2018): Wohnen in kleinen Städten. Plädoyer für eine sozialräumliche Perspektive. In: Informationen zur Raumentwicklung (6), 68-79.

Steinicke, E.; Löffler, R. (2019): „New Highlanders" in den Alpen. Das Ende der Entvölkerung in den Periphergebieten? In: Geographische Rundschau 71 (3), 32-37.

Stielike, J. M. (2019): Gleichwertige Lebensverhältnisse. Neues Staatsziel in der Hessischen Verfassung. In: Planerin (1), 53-54.

Wiegandt, C.-C.; Milbert, A. (2019): Binnenwanderung in Deutschland – Entwicklungen nach der Wiedervereinigung. In: Geographische Rundschau 71 (3), 10-16.

3. UMWELT

Abe, S.; Bernzen, A. (2019): Alternative Landwirtschaft. Aktuelle Paradigmen und Beispiele der Debatte über Nachhaltigkeit in der Landwirtschaft. In: Geographische Rundschau 71 (3), 44-49.

Codato, D.; Pappalardo, S. E.; Diantini, A.; Ferrarese, F.; Gianoli, F.; De Marchi, M. (2019): Oil production, biodiversity conservation and indigenous territories: Towards geographical criteria for unburnable carbon areas in the Amazon rainforest. In: Applied Geography 102, 28-38.

Hermans, K.; Ide, T. (2019): Advancing research on climate change, conflict and migration. In: DIE ERDE – Journal of the Geographical Society of Berlin 150 (1), 40-44.

Hilbrandt, H. (2019): Everyday urbanism and the everyday state: Negotiating habitat in allotment gardens in Berlin. In: Urban Studies 56 (2), 352-367.

Kammerbauer, M.; Wamsler, C. (2018): Risikomanagement ohne Risikominderung? Soziale Verwundbarkeit im Wiederaufbau nach Hochwasser in Deutschland. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning 76 (6), 485-496.

Okke, G.; Siegmund, A.; Wolf, N. (2017): Apfelblüte in Deutschland. Citizen Science und *crowd-sourced data* als Beitrag zur phänologischen Datenerhebung in Deutschland. In: Berichte. Geographie und Landeskunde 91 (4), 329-347.

Schmidt, T. I. (2019): Nachhaltigkeitssatzungen, Generationenbeitrag und Bürgerdividende. In: Die Öffentliche Verwaltung 72 (3), 92-100.

Wagner, S. (2019): Klimaschutz durch Raumordnung. In: Natur und Recht 41 (3), 159-167.

Yaka, Ö. (2019): Rethinking Justice: Struggles For Environmental Commons and the Notion of Socio-Ecological Justice. In: Antipode 51 (1), 353-372.

4. WIRTSCHAFT

Aalbers, M. B. (2019): Introduction To The Forum: From Third To Fifth-Wave Gentrification. In: Tijdschrift voor economische en sociale geografie 110 (1), 1-11.

Anders, S. (2018): Standortkonkurrenz von Lebensmittelmärkten. Frühzeitige Abschätzung und Bewertung der Auswirkungen neuer Märkte. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning 76 (4), 297-308.

Brödner, R. (2018): Die Bodenrichtwertentwicklung bebauter Grundstücke in Überschwemmungsgebieten. Eine volkswirtschaftliche Betrachtung. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning 76 (5), 407-419.

Dehne, P. (2019): Perspektivwechsel in der Regionalpolitik: Daseinsvorsorge als gesellschaftliche Aufgabe. In: Wirtschaftsdienst 99 (S1), 56-64.

Dettmer, B.; Sauer, T. (2019): Implementation of European Cohesion Policy at the sub-national level: Evidence from beneficiary data in Eastern Germany. In: Papers in Regional Science 98 (1), 167-189.

Jarvis, H. (2019): Sharing, togetherness and intentional degrowth. In: Progress in Human Geography 43 (2), 256-275.

Loske, R. (2019): Die Doppelgesichtigkeit der Sharing Economy. Vorschläge zu ihrer gemeinwohlorientierten Regulierung. In: WSI Mitteilungen 72 (1), 64-70.

Pflitsch, G.; Strambach, S. (2018): Regionale Transitionspfade zur Nachhaltigkeit. Eine Transitionstopologie der Region Augsburg. In: Standort – Zeitschrift für Angewandte Geographie 42 (4), 235-242.

Rosenfeld, M. T. W. (2019): Neue Regionalpolitik durch Stärkung dezentraler Entwicklungsimpulse. In: Wirtschaftsdienst 99 (S1), 80-84.

Visser, K.; Tersteeg, A. K. (2019): Young People are the Future? Comparing Adults' and Young People's Perceptions and Practices of Diversity in a Highly Diverse Neighbourhood. In: Tijdschrift voor economische en sociale geografie 110 (2), 209-222.

Weisser, R. A. (2019): The price of mobility. How personality and preferences shape the mobility premium of university graduates. In: Review of Regional Research 39 (1), 25-64.

Wyrwich, M. (2019): New KIBS on the bloc: the role of local manufacturing for start-up activity in knowledge-intensive business services. In: Regional Studies 53 (3), 320-329.

5. SOZIALES

Adam, F.; Föbker, S.; Imani, D.; Pfaffenbach, C.; Weiss, G.; Wiegandt, C.-C. (2019): Social contacts and networks of refugees in the arrival context – Manifestations in a large city and in selected small and medium-sized towns. In: Erdkunde – Archive for Scientific Geography 73 (1), 31-45.

Glorius, B.; Oesch, L.; Nienaber, B.; Doomernik, J. (2019): Refugee Reception within a common European asylum system: looking at convergences and divergences through a local-to-local comparison. In: Erdkunde – Archive for Scientific Geography 73 (1), 19-29.

Gruber, E.; Rauhut, D.: Humer, A. (2019): Territorial cohesion under pressure? Welfare policy and planning responses in Austrian and Swedish Peripheries. In: Papers in Regional Science 98 (1), 115-132.

Luke, N.; Kaika, M. (2019): Ripping the Heart out of Ancoats: Collective Action to Defend Infrastructures of Social Reproduction against Gentrification. In: Antipode 51 (2), 579-600.

Maus, G.; Petermann, S. (2019): Erinnerungen, Spuren, Orte: Beiträge zur geographischen Erinnerungsforschung. In: Geographische Zeitschrift 107 (1), 2-12.

Petrovic, N.; Simpson, T.; Orlove, B.; Dowd-Uribe, B. (2019): Environmental and social dimensions of community gardens in East Harlem. In: Landscape und Urban Planning 183, 36-49.

Previtali, P.; Salvati, E. (2019): Social planning and local welfare. The experience of the Italian area social plan. In: International Planning Studies 24 (2), 180-194.

Rzeszewski, M.; Kotus, J. (2019): Usability and usefulness of internet mapping platforms in participatory spatial planning. In: Applied Geography 103, 56-69.

Salomo, K. (2019): The residential context as source of deprivation: Impacts on the local political culture. Evidence from the East German state Thuringia. In: Political Geography 69, 103-117.

Saretzki, A. (2019): Produktion lokaler Erinnerungsräume durch immaterielles Welterbe. In: Geographische Zeitschrift 107 (1), 37-60.

6. INFRASTRUKTUR

Blazek, M.; Esson, J.; Smith, D. P. (2019): Relational geographies of human trafficking: Inequality, manoeuvring and im/mobility across space and time. In: Transactions of the Institute of British Geographers 44 (1), 63-78.

Delbiaggio, K.; Wanzenried, G.; Mowers, A. (2018): Subjektiver Überkonsum von Wohnraum: Empirische Evidenz für die Schweiz. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning 76 (4), 309-326.

Knauff, M. (2019): Deutschland im Takt? Juristische Anmerkungen zur Vernetzung von Bus- und Bahnverkehren. In: NVwZ – Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht 38 (3), 120-124.

Neumeier, S. (2017): Erreichbarkeit von Hausärzten in Niedersachsen und Bremen. In Berichte. Geographie und Landeskunde 91 (4), 307-328.

Seixas, J.; Guterres, A. B. (2019): Political evolution in the Lisbon of the digital era. Fast urban changes, slow institutional restructuring and growing civic pressures. In: Urban Research & Practice 12 (1), 99-110.

Straka, M.; Sodoudi, S. (2019): Evaluating climate change adapations strategies and scenarios of enhanced vertical and horizontal compactness at urban scale (a case study for Berlin). In: Landscape and Urban Planning 183, 68-78.

NEUERSCHEINUNGEN AUS ANDEREN VERLAGEN

GENDERED APPROACHES TO SPATIAL DEVELOPMENT IN EUROPE

Perspectives, Similarities, Differences

Barbara Zibell, Doris Damyanovic, Ulrike Sturm (Eds.)

This book explores the extent to which gendered approaches are evident and effective in spatial development in selected European countries.
Beginning with an introduction to theories and concepts of gender, space and development, the book includes a brief historical review of gender in spatial planning and development throughout Europe in general, and an overview of different national frameworks in European countries, comparing legal, organisational and cultural similarities and differences. This is followed by a critical reflection on how simplifications and stereotypes of gender concepts are used in the practice of spatial development. The main part of the book offers a transnational discussion of planning practices on selected thematic topics. It starts with gender-sensitivity in urban master planning and at neighbourhood level referring to different types of planning manuals. Furthermore, the book focuses on gender-sensitive evaluation in urban planning as well as international agendas for sustainable development as a framework for a new generation of gender equality policies. The chapter authors assert that climate change, migration and austerity have threatened gender equality and therefore spatial development needs to be especially alert to gender dimensions. The editors end with an outlook and suggestions for further action and research on gender issues in spatial development.
ISBN 978-1-138-58766-3

URBAN GARDENING AND THE STRUGGLE FOR SOCIAL AND SPATIAL JUSTICE

Chiara Certomà, Susan Noori, Martin Sondermann (Eds.)

The book presents an in-depth and theoretically-grounded analysis of urban gardening practices (re)emerging worldwide as new forms of bottom-up socio-political participation. By complementing the scholarly perspectives through posing real cases, it focuses on how these practices are able to address - together with environmental and planning questions - the most fundamental issues of spatial justice, social cohesion, inclusiveness, social innovations and equity in cities. Through a critical exploration of international case studies, this collection investigates whether, and how, gardeners are willing and able to contrast urban spatial arrangements that produce peculiar forms of social organisation and structures for inclusion and exclusion, by considering pervasive inequalities in the access to space, natural resources and services, as well as considerable disparities in living conditions.
ISBN 978-1-5261-2609-2

HEIMAT

Ein vielfältiges Konstrukt

Martina Hülz, Olaf Kühne, Florian Weber (Hrsg.)

Die politischen und gesellschaftlichen Diskussionen um Heimat intensivieren sich. Im Kontext des Versuchs der Selbstvergewisserung im Zuge der Globalisierung, aber auch der Differenzierung und Fragmentierung der Gesellschaft, der Einwanderung sowie landschaftlichen Wandlungsprozessen nehmen die Kämpfe um Deutungshoheit um das Heimatliche und das Nicht-Heimatliche an Schärfe zu. Mit dem Band ‚Heimat. Ein vielfältiges Konstrukt' soll ein Beitrag eigens aus raum-, politik- und medienwissenschaftlichen sowie soziologischen Perspektiven zur Klärung und Einordnung unterschiedlicher Positionen im Kontext des ‚umkämpften Feldes Heimat' geleistet werden.
ISBN 978-3-658-24160-5

IM WECHSEL DER ZEIT

Friedrich Halstenberg: Planung im Demokratischen Staat – Landesentwicklungspolitik in Nordrhein-Westfalen

Christoph Zöpel, Iris Bocian (Hrsg.)

In der Verantwortung Friedrich Halstenbergs gewannen in den 1960/70er Jahren Landesentwicklungspolitik für Nordrhein-Westfalen und Entwicklung des Ruhrgebiets herausragende Bedeutung. Halstenberg verband dabei räumliche und fiskalische Planung, eine Problematik, die ihn bis an sein Lebensende beschäftigte. Wissenschaftlich fundiert wurde Halstenberg zum einflussreichsten Raumordner in der BRD. Ehemalige Mitarbeiter, ältere und jüngere Wissenschaftler, drei für die Landesplanung in NRW verantwortliche Minister setzen sich mit den Leistungen Halstenbergs kritisch auseinander. Für die weitere räumliche Entwicklung in Deutschland über NRW hinaus sind diese Erkenntnisse unverzichtbar.

ISBN 978-3-8375-1947-1

RAUMORDNUNGSGESETZ MIT LANDESPLANUNGSRECHT (ROG)

Martin Kment (Hrsg.)

Das Raumordnungsgesetz (ROG) regelt die Gesamtplanung auf höchster Ebene und trifft insoweit Vorgaben für die Bauleitplanung und die einzelnen Fachplanungen. Durch die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsprojekten, Infrastrukturvorhaben und Windkraftanlagen gewinnt das Raumordnungsrecht weiter an Bedeutung.

Durch das Gesetz zur Änderung raumordnungsrechtlicher Vorschriften wurde das Raumordnungsgesetz grundlegend novelliert:

> obligatorische Öffentlichkeitsbeteiligung einschließlich der Prüfung von Projektalternativen bereits im Raumordnungsverfahren
> Umsetzung der europäischen Richtlinie zur maritimen Raumplanung (2014/89/EU)
> länderübergreifende Pläne zum Hochwasserschutz
> Beachtung von in Raumordnungsplänen festgelegten Zielen der Raumordnung auch bei bergrechtlichen Vorhaben

Der neue NomosKommentar zum ROG nimmt die Gesetzesänderung zum Anlass, das neue Raumordnungsgesetz minutiös zu erläutern:

> Ergänzendes und abweichendes Landesrecht wird jeweils mit kommentiert.
> Zahlreiche Querverweise, um das Zusammenspiel deDetailgenaue Aufarbeitung sämtlicher Einzelaspekte des materiellen Raumordnungsrechts einschließlich verfahrens- und prozessrechtlicher Fragen.

ISBN 978-3-8487-2592-2

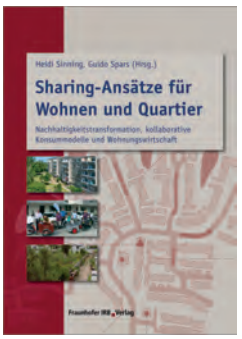
DIE GROSSE TRANSFORMATION

Eine Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels

Uwe Schneidewind

Trump, Populismus, Luxus- und Konsumwahn, Ressourcenverschwendung – die ökologische Transformation befindet sich in der Krise. Kann der Umbau zu einer sozial und ökologisch gerechten Welt noch gelingen? Ja, sagen Uwe Schneidewind und das Team vom Wuppertal Institut. Was es dafür braucht, ist ‚Zukunftskunst'. Damit ist die Fähigkeit gemeint, kulturellen Wandel, kluge Politik, neues Wirtschaften und innovative Technologien miteinander zu verbinden. So werden Energie- und Mobilitätswende, die Ernährungswende oder der nachhaltige Wandel in unseren Städten möglich. Das Buch ermuntert Politik, Zivilgesellschaft, Unternehmen und jeden einzelnen von uns zu Zukunftskünstlern zu werden.

ISBN 978-3-596-70259-6

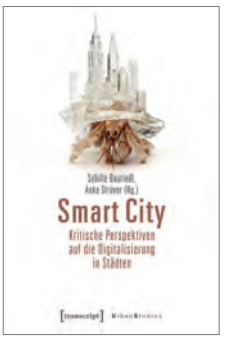


SHARING-ANSÄTZE FÜR WOHNEN UND QUARTIER

Nachhaltigkeitstransformation, kollaborative Konsummodelle und Wohnungswirtschaft

Heidi Sinning, Guido Spars (Hrsg.)

Cluster-Wohnungen, Coworking Spaces, Shared Mobility – Sharing-Ansätze gelten als Zukunftstrend in der Wohnungswirtschaft und bieten zugleich zahlreiche Ansatzpunkte für eine nachhaltige Quartiersentwicklung.
Doch wie sieht die Umsetzung in der Praxis der Wohnungswirtschaft in Deutschland aus? Lassen sich soziale gemeinsam mit ökologischen und ökonomischen Anforderungen der Nachhaltigkeit durch neue Modelle der Share Economy realisieren? Und welche Treiber und Hemmnisse der Transformation gibt es? Zahlreiche Praxisbeispiele zeigen, wie Sharing bereits vielfältig in Wohnkonzepte eingeflossen ist. Handlungsfelder sind etwa Wohnen, Wohnumfeld, Energie und Mobilität. Wohnungsunternehmen unterstützen Mieterinnen und Mieter, wenn sie kollaborative und nachhaltige Konsummodelle entwickeln. Sharing kann hier in vielen Fällen eine Win-win-Situation für Unternehmen und Mieterschaft bieten, zum Beispiel wenn mithilfe gemeinschaftlich nutzbarer Räume und optimierter Grundrisse niedrigere Wohnkosten möglich sind. Für manche Sharing-Innovation ist es jedoch notwendig, dass sich die Denk- und Verhaltensmuster bei Unternehmen wie Mieterschaft verändern.
ISBN 978-3-7388-0045-6



SMART CITY – KRITISCHE PERSPEKTIVEN AUF DIE DIGITALISIERUNG IN STÄDTEN

Sybille Bauriedl, Anke Strüver (Hrsg.)

»Smart City« steht für das Versprechen einer Zukunft mit hoher Lebensqualität für alle – aber auch für eine Zukunft der Überwachung und Kontrolle von öffentlichen und privaten Räumen. Wie verändert der Einsatz digitaler Technologien und Infrastrukturen die aktuelle Raumwahrnehmung, Raumproduktion und Raumnutzung in Städten?
35 Stadtforscher/innen betrachten die unterschiedlichen Bewertungen der »Smart City« und geben einen Überblick über die kontroverse Debatte. Sie beschreiben an praktischen Beispielen die Verknüpfung von Echtzeitdaten sowie die Nutzung von Geoinformationen im urbanen Alltag und diskutieren deren Beitrag für eine nachhaltige Stadtentwicklung, partizipative Demokratie und soziale Gerechtigkeit in Städten. Sie zeigen: Die digitale Transformation ist ein umkämpftes Terrain von IT-Unternehmen, Stadtregierungen und stadtpolitischen Bewegungen.
ISBN 978-3-8376-4336-7

VOM RAUM AUS DIE STADT DENKEN

Grundlagen einer raumtheoretischen Stadtsoziologie

Martina Löw

Städte tragen einen Namen. Sie sind immer einzigartig. Als Räume jedoch sind Städte Orte in einem machtvollen Gefüge. In ihnen lagern eine Vielzahl von ungleichen, sich überlappenden, aufeinander verweisenden Raumstrukturen, die sich mit Gewinn gesellschaftstheoretisch lesen lassen.
Eine raumtheoretische Perspektive auf Städte ermöglicht es, zwischen einer Differenzlogik von Räumen und einer Eigenlogik von Städten zu unterscheiden. Die raumtheoretische Sichtweise erlaubt zudem, die Brücke von der Soziologie zur Architektur und Planung zu schlagen.
Vor dem Hintergrund internationaler und interdisziplinärer Debatten um Raum vereint Martina Löw Forschungen zur Eigenlogik der Städte mit raumsoziologischen Analysen und zeigt dadurch, wie Städte über Raum das soziale Leben strukturieren. Das Spektrum der Beiträge reicht von methodologischen Überlegungen zur Raumanalyse über Fallstudien zu grundlagentheoretischen Perspektiven auf Gegenwart und Zukunft der Raumsoziologie sowie der raumtheoretischen Stadtsoziologie.
ISBN 978-3-8376-4250-6

HANDBUCH STADTKONZEPTE

Analysen, Diagnosen, Kritiken und Visionen

Dieter Rink, Annegret Haase (Hrsg.)

Gegenwärtig existieren zahlreiche Konzepte, Begriffe bzw. Label, die aktuelle Entwicklungen und Trends der Stadtentwicklung diagnostizieren. In diesem Handbuch werden die derzeit gängigen Stadtkonzepte systematisch expliziert und verständlich dargestellt. Das Handbuch gibt einen umfassenden Überblick über die aktuelle Diskussion zum Thema Stadt in der Wissenschaft, im Städtebau und in der Planung sowie in Wirtschaft und Politik.

ISBN 978-3-8252-4955-7

AUFBRUCH AUS DER ZWISCHENSTADT

Urbanisierung durch Migration und Nutzungsmischung

Klaus Schäfer (Hrsg.)

Die Stärken und Schwächen der Baustruktur unserer Städte zeigen sich nicht zuletzt in ihrem Umgang mit dem Thema der Migration. Vor dem Hintergrund des Notstands, der Verdrängungsprozesse und der Überforderung, die derzeit auf den Innenstädten lastet, bricht dieser Band mit der Logik, Nutzungen stets nebeneinander zu organisieren, und versammelt Argumente für eine Qualifizierung des suburbanen Raums. Die Beiträge gehen den sozialen und ökologischen Lebensbedingungen einer Stadtgesellschaft in den sogenannten »Zwischenstädten« nach und loten die Bedingungen einer nachhaltigen und mannigfaltigen Stadtentwicklung aus.

ISBN 978-3-8376-4365-7

DAS DORF

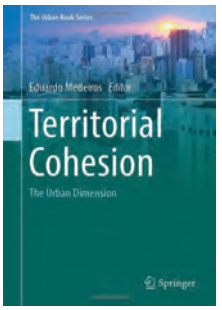
Soziale Prozesse und räumliche Arrangements

Annett Steinführer, Lutz Laschewski, Tanja Mölders, Rosemarie Siebert (Hrsg.)

Der Sammelband fokussiert das Dorf als – lange vernachlässigten Forschungsgegenstand – raumwissenschaftlicher Sozialforschung. Denn während das Dorf in der Entstehung der modernen Sozial- und Raumwissenschaften einen wesentlichen Gegenstand der Erkenntnisgewinnung und Methodenentwicklung darstellte, spiegelt sich das gegenwärtige gesellschaftliche Interesse an ländlichen und dörflichen Lebenswirklichkeiten in den sozialwissenschaftlichen Raumdebatten nicht entsprechend wider.

Um diese Lücke zu schließen, geben die Herausgeber*innen in einer ausführlichen Einleitung zunächst einen Überblick über das Dorf als Gegenstand sozialwissenschaftlicher Forschung und Theoriebildung. Die neun Einzelbeiträge thematisieren unter anderem den tiefgreifenden Wandel einst kleinbäuerlicher Dörfer im Zeitverlauf, die Folgen multilokaler Alltagsarrangements, Fragen von Nachbarschaft und sozial-ökologische Konflikte in der Verflechtung des Globalen mit dem Lokalen. Planungswissenschaftliche, geographische und sozial-ökologische Zugänge ergänzen die soziologische Perspektive, um das Dorf als interdisziplinären Forschungsgegenstand der Sozialwissenschaften neu zu konturieren. Der Band schließt mit sechs Thesen als Anregungen für weiterführende Forschungen.

ISBN 978-3-643-14114-9



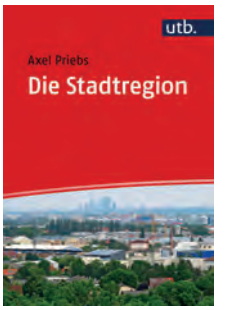
TERRITORIAL COHESION

The Urban Dimension

Eduardo Medeiros (Ed.)

This book offers a comprehensive overview of several urban related aspects that are of central importance to successful territorial cohesion processes. In essence, it sheds new light on issues concerning urban polycentrism, functional urban regions, integrated sustainable urban development, and the EU Urban Agenda; and on how they can help to achieve territorial cohesion policy goals. As an elusive and fairly recent concept, territorial cohesion has to date only been vaguely debated in the available literature, which for the most part focuses on its historical origins and its relevance for EU policymaking. Instead, this book synthesizes, for the first time, a range of perspectives that place urban elements and policies at the core of territorial cohesion analysis. As such, and given the fact that territorial cohesion is a holistic concept, the book will appeal to a broad readership from both the academic and policymaking arenas.

ISBN 978-3-030-03385-9



DIE STADTREGION

Axel Priebs

Dieser Titel spannt den Bogen von historischen, geographischen und städtebaulichen Aspekten über wirtschaftliche und administrative bis hin zu politischen Aspekten der Stadtregion. Klassische Stadt-Umland-Konflikte werden mit Lösungsansätzen erörtert. Zahlreiche Fallbeispiele machen die Darstellung konkret, anschaulich und praxisnah. Ideal für Studium und Praxis.

ISBN 978-3-8252-4952-6

RAUM UND WÜRDE

Interdisziplinäre Beiträge zum Verhältnis von Normativität und räumlicher Wirklichkeit. Städtebau – Transitorte – Hospize

Joschka Haltaufderheide, Ina Otte, Philipp Weber (Hrsg.)

Wie manifestiert sich der abstrakte und oftmals unterbestimmte Begriff der menschlichen Würde in konkreten räumlichen Konstellationen – etwa öffentlichen Gebäuden oder in einem Hospiz?
Die Beiträge des Bandes beleuchten interdisziplinär und dialogisch die unterschiedliche Auflösung dieses Spannungsverhältnisses zwischen Räumen und Würde. Dabei werden bewusst die formalen Schranken wissenschaftlichen Publizierens überwunden und in Form und Inhalt ein Publikum auch jenseits des universitären Umfeldes für den Themenbereich angesprochen.

ISBN 978-3-8376-4732-7

Die ARL ist Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Akademie für Raumforschung und Landesplanung · arl@arl-net.de · www.arl-net.de
ISSN 1612-3891 (Print-Version)· ISSN 1612-3905 (PDF-Version)