



**Transformatives Forschen trifft Stadtentwicklung
– Anwendung und Lernprozesse**

**Transformative Research Meets Urban Development
– Application and Learning Processes**

pnd – rethinking planning

Die Zeitschrift wird herausgegeben vom
Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung

RWTH Aachen University
Wüllnerstraße 5b
52062 Aachen

Redaktion: Laura Brings, Agnes Förster, Katharina Frieling, Moritz Maikämper, Henrik Vervoorts

Mitarbeit: Jasmin Hadi, Diana Polanski, Nadine Willems

Grafische Gestaltung: p a n o r a m a studio für visuelle kommunikation

Ausgabe 2/2022 Transformative Forschung trifft Stadtentwicklung

herausgegeben von Laura Brings, Lea Fischer, Agnes Förster und Fee Thissen

Aachen, Juli 2022

The journal is edited by
Chair of Planning Theory and Urban Development

RWTH Aachen University
Wüllnerstraße 5b
52062 Aachen

Editorial team: Laura Brings, Agnes Förster, Katharina Frieling, Moritz Maikämper,
Henrik Vervoorts

Participation: Jasmin Hadi, Diana Polanski, Nadine Willems

Graphic design: p a n o r a m a studio für visuelle kommunikation

Edition 2/2022 Transformative Research Meets Urban Development

edited by Laura Brings, Lea Fischer, Agnes Förster and Fee Thissen

Aachen, July 2022

ISSN: 2747-3309

DOI: [10.18154/RWTH-2022-07232](https://doi.org/10.18154/RWTH-2022-07232)

Inhaltsverzeichnis

Table of Content

Editorial

[Laura Brings, Lea Fischer, Agnes Förster, Fee Thissen](#) 5

Planen und entwickeln für die Transformation

Planning and Developing for Transformation

Praktischer Städtebau

Practical Urbanism

[Martina Baum, Hanna Noller, Sebastian Klawiter](#) 8

Mittelstadt als Mitmachstadt

Medium-Sized Cities as Co-Participation Cities

[Fee Thissen, Agnes Förster](#) 21

Kollaborationsformate in der Zentrenentwicklung

Collaboration formats in City Center Development

[Sascha Anders, Luise Stoltenberg](#) 40

Zuzug auf Zeit

Temporary In-Migration

[Constanze Zöllter, Stefanie Rößler, Robert Knippschild](#) 57

Experimentieren mit Räumen

Experimenting with Spaces

Transformationsimmobilien ko-kreativ umwandeln

Co-creative Redesign of Transformation Real Estate

[Nina Hangebruch](#) 71

Die Logik der Unlogik

The Logic of Illogic

[Gesa Witthöft, Dominik Hölzl](#) 88

Containerhut und Baumpavillon

Container Hat and Tree Pavilion

[Anna Marijke Weber](#) 104

IBA KIT

IBA KIT

[Nicole-Simone Dahms, Vivien Sommer](#)**120**

Reallabor MobiQ

Real-World Laboratory MobiQ

[Sven Kesselring, Christina Simon-Philipp, Peter Kasten, Julian Bansen, Barbara Hefner, Lukas Minnich](#)**129**

Anders Leben und Bewegen im Quartier**Living and Moving Differently in the Neighbourhood****Beweg Dein Quartier**

Move Your Hood

[Björn Ahaus, Astrid Großmann, Tobias Kurtz, Jana Wegener](#)**152**

Was hat Skaten mit Stadtentwicklung zu tun?

What Does Skating Have to Do With Urban Development?

[Svenja Noltemeyer, Viola Schulze Dieckhoff](#)**171**

Dem Klimawandel ko-kreativ begegnen!

Facing Climate Change co-creatively!

[Anne Roth, Christine Linnartz, Stephanie Bund, Ann-Cathrin Welling, Luc Knödler](#)**180**

Aktiv werden für grüne Städte**Getting Active for Green Cities****Grüne Infrastruktur gemeinsam entwickeln**

Co-Producing Green Infrastructure

[Axel Timpe, Katharina Christenn](#)**197**

Green Urban Labs – Forschen mit Modellvorhaben

Green Urban Labs – Research With Pilot Projects

[Stephanie Haury](#)**220**

pnd

Editorial

Laura Brings, Lea Fischer, Agnes Förster, Fee Thissen



Neue Lernumgebungen für Studierende in der Annahalle in Aachen. Foto: Laura Brings.

pnd – rethinking planning setzt im zweiten Teil des Heftes *Transformatives Forschen trifft Stadtentwicklung* den Fokus auf die Anwendung transformativer Forschung im Kontext der Stadtentwicklung und die daraus resultierenden Lernprozesse.

Sie skaten, bauen Pavillons oder entwickeln neue Nutzungskonzepte für Immobilien, pflanzen Beete und installieren Brunnen. Transformativ Forschende sitzen nicht nur am Schreibtisch oder beobachten im Feld. Sie gestalten und wirken selbst aktiv – immer gemeinsam und auf Augenhöhe mit Akteur:innen aus Praxis, Zivilgesellschaft und anderen Sphären. Aber sie sitzen eben auch am Schreibtisch und reflektieren ihr Handeln, ordnen es in Fachdebatten ein, ziehen Lehren daraus und schreiben all das nieder. Nur so konnte dieses Heft entstehen.

Nachdem im ersten Heft dieser pnd-Ausgabe (Heft 1/2022) der große Bogen wissenschafts- und planungstheoretischer sowie historischer Diskussionen des Transformativen Forschens im Kontext der Stadtentwicklung aufgespannt wurde, berichten die Autor:innen nun aus der eigenen Forschungs- und Stadtentwicklungspraxis und nehmen spezifische Perspektiven auf diese ein. Dies kann der Fokus auf eine Akteursgruppe sein (beispielsweise Hauseigentümer:innen, siehe Witthöft und Hölzl), eine konzeptionelle Perspektive (beispielsweise die Governance-Perspektive, siehe Anders und Stoltenberg),

die Untersuchung bestimmter Rahmenbedingungen des Forschens (beispielsweise des Forschens in Modellvorhaben, siehe Haury) oder die Evaluation methodischer Elemente des Forschungsprozesses (beispielsweise des Design Thinkings, siehe Hangebruch). Was die meisten Beiträge eint, ist ihr Entstehungskontext des Reallabors: Konkrete Veränderungen wurden von transdisziplinären Akteurskonstellationen im Raum erprobt. Darüber hinaus ist das Konstrukt Reallabor vielfältig und (noch) schwer greifbar, wie im ersten Heft bereits erörtert wurde (siehe unter anderem Backhaus et al., Brings, Neddermann und Rösener). Die jeweilige Umsetzung der beschriebenen Reallabore ist so vielfältig wie die verfolgten Ziele, die von integrierter Stadtentwicklung (siehe unter anderem Baum et al., Zöllter et al.) über Klimaschutz und -anpassung (siehe unter anderem Timpe und Christenn) und die Verkehrswende (siehe unter anderem Kesselring et al., Ahaus et al.) bis hin zu einer Stärkung von Quartieren durch einzelne Gebäude reichen – oder ganz offengelassen wurden.

Besonders freuen wir uns, dass sich die Transdisziplinarität, die Reallabore auszeichnet, auch in der Autor:innenschaft dieses Hefts widerspiegelt. Mehrere Autor:innenteams setzen sich aus Praxis- und Wissenschaftsakteur:innen zusammen (siehe Dahms und Sommer, Roth et al., Weber) oder aus Akteur:innen, die selbst verschiedene Rollen einnehmen (siehe Schulze Dieckhoff und Noltemeyer, Thissen und Förster). So dürfte der selbstkritische Umgang mit den Erfahrungen des eigenen transformativen Wirkens auch für eine diverse Leser:innenschaft von Interesse sein und die Entwicklung des Modus des Transformativen Forschens weiterbringen, aber auch die Stadtentwicklung bereichern.

Wir wünschen allen Leser:innen Inspiration und Ermutigung, selbst aktiv zu werden und Stift, Schaufel oder Skateboard in die Hand zu nehmen!

die Herausgeber:innen dieser Ausgabe:

Laura Brings, Lea Fischer, Agnes Förster, Fee Thissen

und die pnd-Redation:

Laura Brings, Agnes Förster, Katharina Frieling, Moritz Maikämper, Henrik Vervoorts

Mitarbeit: Jasmin Hadi, Diana Polanski, Nadine Willems

This edition of **pnd – rethinking planning** is the second part of the issue *transformative research meets urban development* and focuses on the application of transformative research in urban development and the resulting learning processes.

They skate, build pavilions or develop new utilisation concepts for real estate, plant beds and install fountains. Transformative researchers do not just sit at their desks or observe in the field. They actively design and work themselves – always together and at eye level with actors from practice, civil society and other spheres. But they also sit at their desks and reflect on their actions, classify them in professional debates, draw lessons from them and write all this down. This is the only way this issue could come into being.

After the first issue of this pnd edition (issue 1/2022) covered the broad spectrum of scientific and planning theory as well as historical discussions of transformative research in

the context of urban development, the authors now report from their own research and urban development practice and adopt specific perspectives on it. This can be the focus on a group of actors (for example homeowners, see Witthöft and Hölzl), a conceptual perspective (for example the governance perspective, see Anders and Stoltenberg), the investigation of certain framework conditions of research (for example research in model projects, see Haury) or the evaluation of methodological elements of the research process (for example design thinking, see Hangebruch). What most of the contributions have in common is their context of emergence of the reallaboratory: concrete changes were tested in space by transdisciplinary constellations of actors. Moreover, the construct of reallaboratory is multifaceted and (still) difficult to grasp, as was already discussed in the first issue (see, among others, Backhaus et al., Brings, Neddermann and Rösener). The respective implementation of the reallabs described is as diverse as the goals pursued, which range from integrated urban development (see, among others, Baum et al., Zöllter et al.) to climate protection and adaptation (see, among others, Timpe and Christenn) and the transport turnaround (see, among others, Kesselring et al., Ahaus et al.) to strengthening neighbourhoods through individual buildings - or were left open altogether.

We are particularly pleased that the transdisciplinarity that characterises reallabs is also reflected in the authorship of this issue. Several teams of authors are made up of practitioners and academics (see Dahms and Sommer, Roth et al., Weber) or of actors who themselves take on different roles (see Schulze Dieckhoff and Noltemeyer, Thissen and Förster). Thus, the self-critical approach to the experiences of one's own transformative work should also be of interest to a diverse readership and further the development of the mode of transformative research, but also enrich urban development.

We wish all readers inspiration and encouragement to become active themselves and to take up pen, shovel or skateboard!

the editors of this issue:

Laura Brings, Lea Fischer, Agnes Förster, Fee Thissen

and the editorial team:

Laura Brings, Agnes Förster, Katharina Frieling, Moritz Maikämper und Henrik Vervoorts
Participation: Jasmin Hadi, Diana Polanski, Nadine Willems



Ausstellung provisorischer Architekturen im Rahmen des Reallabors für Nachhaltige Mobilitätskultur. Lehrstuhl Stadtplanung und Entwerfen / Universität Stuttgart.

Praktischer Städtebau

Erkenntnisse aus den Realexperimenten des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur

Practical Urbanism

Findings of the Real-World Experiments in the Context of the Living Lab for Sustainable Mobility Culture

Martina Baum, Hanna Noller, Sebastian Klawiter

Keywords: Praktischer Städtebau; Reallabore; Realexperimente; provisorische Architektur

Practical urbanism; real-world experiments; living labs; provisional architecture

Abstract

Stadtentwicklungsprozesse sind nicht nur komplex, sondern haben zumeist sehr lange Planungs- und Realisierungszeiträume. Diese Planungswelt und das Alltagsleben der Bürger:innen haben wenige Kontaktpunkte. Nicht selten werden erst nach einer Realisierung die generisch entwickelten Räume ohne Identität und Atmosphäre wahrgenommen. Diese gebauten negativen Raumergebnisse stellen die Planung von Stadt zunehmend infrage. Provisorische Architekturen erstellt im Rahmen von Realexperimenten als Vorwegnahme von räumlichen Qualitäten und Nutzungsangeboten eröffnen hier einen Diskursraum. Das analoge Ausprobieren und Erfahren sind eine wirkungsvolle Methode, das Abstrakte von Planung aufzubrechen. Reale Alltagswelt und Zukunftsbild überlagern sich und werden dadurch nicht nur erleb- sondern auch diskutier- und bewertbar. Die temporäre Umsetzung eröffnet somit eine weitere Dimension, was Städtebau auch sein kann. Wir bezeichnen diese angewandte Herangehensweise als Praktischen Städtebau.

Urban development processes are not only complex, but also usually have very long planning and implementation periods. This planning context and the everyday life of the citizens have few points of contact. Often the citizens perceive the spaces after the realization as generic, without identity and atmosphere. These negative spatial results are increasingly calling the planning of the city into question. Provisional architecture realized in real-world experiments as anticipation of spatial qualities and uses open up a discourse. Analog trying out and experiencing are an effective method of breaking up the abstract of planning. The everyday life and the vision of the future overlap and can therefore not only be experienced but also discussed and evaluated. The temporary implementation thus opens up a further dimension that urban planning can be and offer. We call this applied approach practical urbanism or practical urban design.

Martina Baum ist Professorin für Stadtplanung und Entwerfen an der Uni Stuttgart

Hanna Noller ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Leibniz Universität Hannover

Sebastian Klawiter eingetragener Innenarchitekt und Schreinermeister

Vom klassischen Masterplan zum praktischen Städtebau

„Können wir uns noch den Luxus erlauben, die Welt lediglich zu erkennen, statt sie zu entwerfen?“ (Aicher 1991: 78). Diese Frage stellte Otl Aicher im Jahre 1991. Über 30 Jahre und etliche Krisen später stehen wir heute vor Herausforderungen, welche die Menschheit und unseren Planeten grundlegend in Frage stellen, wenn wir keine Visionen und dazugehörigen Strategien dafür entwerfen und nachhaltig umsetzen.

Der Klimawandel, die Überalterung der Gesellschaft, die Globalisierung etwa sind komplexe Herausforderungen, die sich im gesellschaftlichen und auch unmittelbar im physischen Raum – vor allen Dingen in den Städten – stellen. Um diesen zu begegnen, reicht es nicht zu analysieren, wie die Gegenwart konstituiert und wie es zu dieser gekommen ist. Gebraucht werden Visionen, Ideen und Konzepte, die weit in die Zukunft denken und nicht ausschließlich auf die gegenwärtige Situation reagieren. Wie könnte unsere Umwelt aussehen, und wie können wir – als Gesellschaft – sie aktiv gestalten, sind dabei zentrale Fragestellungen.

Es geht um Transformationsprozesse, die wegen der Komplexität der Probleme auf ganz unterschiedlichen Ebenen gleichzeitig angestoßen werden und verschiedene Handlungsperspektiven mit einbeziehen müssen.

Hierzu bedarf es einer integrierenden Haltung, die über Disziplinengrenzen hinweg, zwischen Theorie und Praxis, aktiv gestaltet werden. Diese bieten wir, als transdisziplinäres Team des Lehrstuhls Stadtplanung und Entwerfen der Universität Stuttgart, mit dem Städtebau an. Städtebau und das Entwerfen in städtebaulichen Kontexten bedeuten das Agieren in komplexen Situationen. Nicht die Lösung auf ein extrahiertes Problem hilft dabei weiter, sondern das Stellen von Fragen, das Herausarbeiten dessen, worum es geht und das aktive Entwerfen einer alternativen Zukunft. Der Mensch, aber auch Fauna und Flora stehen dabei immer im Zentrum aller Überlegungen und allen Handelns. Hierbei gilt es die Bedürfnisse und Wünsche des Individuums wie der Gesellschaft im Sinne eines Allgemeinwohls abzuwägen, kritisch weitgehend unhinterfragte Handlungsgrundsätze und Marktmechanismen neu zu denken. Auf Basis dieser intensiven Auseinandersetzung mit der Gesellschaft, der Zeit und dem Ort müssen die dringend notwendigen Transformationsprozesse im städtebaulichen Maßstab gestaltet und angestoßen werden. Eine Haltung weg vom definierten Masterplan hin zu dynamischen Planungsstrategien.

Entwerfen bedeutet dabei, zu überlegen, wie es auch sein könnte. Nach Georg Christoph Lichtenberg, das Nutzen des Konjunktivs, das Aufspannen von Möglichkeiten (Lichtenberg 1923). Entwerfen begreifen wir nicht nur als Projektion eines zukünftigen Zustands, sondern auch als intellektuelles Ordnen durch das Herstellen von Beziehungen und Zusammenhängen im Raum, das Experimentieren mit räumlichen Qualitäten, Dimensionen und Proportionen als Grundlage für Interaktionen, Aneignungen und atmosphärische Wirkungen. Es ist für uns ein reflexiver, nicht linearer Prozess, der deskriptives Analysieren und

Reflektieren ebenso beinhaltet wie eine theoretische Einbettung und das räumliche Aus-testen in Skizzen und Modellen bis hin zur Umsetzung. Insbesondere die temporäre Um-setzung von provisorischen Architekturen und damit die unmittelbare Erlebbarkeit und auch Mitgestaltung von Visionen im realen Raum eröffnet einen Diskursraum und damit eine weitere Dimension, was Städtebau auch sein kann. Wir bezeichnen das als *Praktischer Städtebau*. Schon durch kleine Interventionen können räumliche Qualitäten auch großer Entwicklungsmaßnahmen vorweggenommen und diskutiert werden. *Praktischer Städtebau* ist auf die Realität bezogen, entwirft und schafft mit unterschiedlichen Akteu-ren räumliche Situationen, er ist zudem sehr nützlich, um komplexe Zukunftsvisionen in langen Planungsprozessen unmittelbar sicht- und erlebbar werden zu lassen. Das Wort *praktisch* erfügt über diese beiden Bedeutungsinhalte und eignet sich deshalb besonders, diese Wirkweisen begrifflich zu fassen. Das Erleben von neu geschaffenen Raumquali-täten an einem konkreten Ort ist eine bereichernde Erfahrung in ihrem Entwicklungs-prozess und kann aktiv bei Stadtentwicklungsprozessen eingesetzt werden. Das räumlich Konkrete ermöglicht eine Unmittelbarkeit und Wirksamkeit bei den Rezipienten, die durch die aktive Diskussionsteilnahme, die Koproduktion und/oder Nutzung des Angebotenen zu involvierten Akteur:innen im Sinne gestaltender Bürger:innen werden. Zurückgreifend auf Otl Aicher „müssen [wir] vom denken zum machen übergehen und am machen neu denken lernen“ (Aicher 1991: 78).

Stadtentwicklungsprozesse sind nicht nur komplex, sondern haben zumeist sehr lange Planungs- und Realisierungszeiträume. Diese Planungswelt und das Alltagsleben der Bür-ger:innen haben wenig Kontaktflächen. Planung bleibt oftmals abstrakt, erst im baulich Realisierten erkennen die Bürger:innen den Umfang und die Wirkung. Räumliche Quali-täten sollten – eigentlich für alle am Prozess beteiligten Akteure – im Fokus jeglicher Ent-wicklungsmaßnahme stehen. Oft allerdings sind andere Treiber wirkmächtiger. Nicht sel-ten werden erst nach Realisierung die generisch entwickelten Räume ohne Identität und Atmosphäre wahrgenommen und dadurch die Planung von Stadt durch bebaute negative Raumergebnisse infrage gestellt.

Es braucht also nicht weniger, sondern bessere, auf die ge-samte Umwelt bezogene Planung, es braucht den Entwurf und die Strategie für den Prozess.

Planung darf aber keine „analytische Ableitung von klaren, definierbaren Bedürfnissen und Programmen [sein], sondern ... das Aufzeigen neuer gesellschaftlicher und kulturel-ler Chancen, neuer, auch politisch attraktiver Möglichkeiten in Form von Spielräumen und Gestaltungsangeboten“ (Sieverts 1999: 184). Die räumlichen Qualitäten, die durch eine Planung erreicht werden sollen, müssen gesellschaftlich diskutiert, politisch gewünscht und von der Verwaltung eingefordert werden. Für diesen Diskurs über Raum und Raum-qualitäten bietet das Temporäre, das Provisorische Potenzial und Wirkkraft. Die proviso-rischen Architekturen als Vorwegnahme von räumlichen Qualitäten und Nutzungsange-boten eröffnet einen Diskursraum. Da ihr das Endgültige des Dauerhaften fehlt, ist sie unmittelbar und gesellschaftlich, wird ihr zumeist mit größerer Offenheit begegnet. Durch die Erlebbarkeit am konkreten Ort werden sie zum Teil der Alltagswelt der Bür-

ger:innen. Es werden Raumerfahrungen gemacht und diese positiv oder negativ evaluiert. Das analoge Ausprobieren und Erfahren ist eine wirkungsvolle Methode, das Abstrakte von Planung aufzubrechen. Reale Alltagswelt und Zukunftsbild überlagern sich und werden dadurch nicht nur erlebbar, sondern auch diskutier- und bewertbar. Es entsteht eine Resonanz zwischen Raum und Mensch (Rosa 2016).

Durch räumliche temporäre Interventionen kann über den Raum und den Prozess Wissen und Erfahrungen bei allen beteiligten Akteur:innen gesammelt werden. Dies hat Einfluss auf die Wahrnehmung und auch das eigene Handeln. Vieles kann übertragen und sogar skaliert werden, auch bei fachlichen Laien.

Praktischer Städtebau beinhaltet in diesem Sinne das aktive Gestalten von Raum.

Unterschiedliche Akteure werden zu Raumproduzenten und verlassen dadurch ihre passive Rolle als zu Beplanende (siehe Abbildung 1). Würde dies gängige Praxis, gäbe es einen steten und aktiven Diskurs über unser Zusammenleben und die gebaute Umwelt. Für einen konstruktiven und produktiven Diskurs bedarf es allerdings einer Klärung der Rahmenbedingungen und Kompetenzen der Beteiligten. Sehr wohl bedarf es auch in dieser Haltung zur Stadtentwicklung der Fachkompetenz von Stadtplaner:innen, Architekt:innen und Landschaftsarchitekt:innen.



Abbildung 1: Mobilitätsdemo auf der Paulinenbrücke und dem Österreichischen Platz in Stuttgart.
Foto: Natalie Brehmer

Ziel einer solchen Herangehensweise ist, das Temporäre, das Provisorische in Transformationsprozessen nachhaltig zu nutzen. Nicht das Event, das *Placemaking* ist dabei im Fokus, sondern das aktive Verändern von Raum und Raumqualitäten, das Erleben dieser und der qualifizierte Diskurs darüber. Dazu müssen provisorische Architekturen eingebettet sein in eine Strategie, sonst verpufft ihr Potenzial, da sie allein nicht nachhaltig wirkungsvoll sind. Ebenso muss im Prozess stets Transparenz herrschen in Bezug auf das Vorgehen und die Rolle der Akteure sowie eine konstruktive Kommunikationskultur entwickelt werden.

Für eine qualifizierte Wirkung bedarf es aus Sicht des interdisziplinären Autorenteam des Weiteren einer guten Gestaltung und handwerklich wertigen Umsetzung, in tiefster Überzeugung, dass Gestalt- und Raumqualität einen positiven Einfluss auf unsere Lebensumwelt haben. Praktischer Städtebau steht für diese Qualität des Geplanten wie Gebauten. „Leichtigkeit, Spontaneität, Veränderungsfähigkeit – alle Tugenden des Provisorischen brauchen ein festes Grundgerüst, auf das sie sich abstützen können, um – in seinen Zwischenräumen – ihren Salto machen zu können.“ (Hoffmann-Axthelm 1994: 47) Ausgebildete Gestalter:innen verfügen über die Kompetenzen auch provisorische Interventionen mit großer Gestaltqualität zu entwerfen. Angehende Gestalter:innen führen wir mit sogenannten *Design-Build-Projekten* wie den Realexperimenten, welche die Lehre mit dem konkreten Planen und Bauen verknüpft, an diese heran (siehe Abbildung 2).



Abbildung 2: Stadtregal mit Blick auf den Schlafplatz oben und Garage des Lastenrads unten.
Quelle: Lehrstuhl Stadtplanung und Entwerfen / Universität Stuttgart.

Provisorische Architektur als Werkzeug des praktischen Städtebaus

Der unfertige, fragmentarische, prozesshafte und konzeptionelle Charakter des Provisorischen ist aus heutiger Sicht für die stadtgestaltenden und raumforschenden Disziplinen aus unserer Perspektive in langjähriger Tätigkeit in Lehre, Forschung und Praxis relevanter denn je. Wo klassische Methoden und Werkzeuge der Architektur, Stadtplanung und Partizipation an ihre Grenzen kommen, können reversible und damit letztlich wiederum provisorische Eingriffe probenhalber und vorläufig zu neuen Erkenntnissen führen. Den nur verknüpft mit lebenswirklich-situativen Handlungen, kann der Entwurf als ureigene Kompetenz der gestaltenden Disziplinen und Methode kreativer Erfindung und Problemlösung, den immer vielschichtigeren real-weltlichen Herausforderungen gerecht werden. (Rehle und Klawiter 2021). Das Dilemma des Städtebaus ist jedoch der große Maßstab, welcher es für Gestalter:innen im Entwurfsprozess nötig macht über Alternativen nachzudenken, da ein Arbeiten im Maßstab 1:1 kaum möglich ist. Für die Mehrheit bleibt das komplexe System Stadt somit auf der abstrakten Ebene der Darstellung (Geipel 2019: 17).

Im allgemeinen Sprachgebrauch versteht man unter einem Provisorium eine für den vorübergehenden Zweck meist schnell eingerichtete Sache, die zur Überbrückung oder als Notbehelf eines noch nicht endgültig definierten Zustands dienen soll. Dabei ist eine zeitliche Beschränkung des Gebrauches von vornherein nicht zwangsläufig festgelegt und auch für die Nutzer:innen nicht bindend.

Laurids Ortner, Architekt und Mitglied der Künstlergruppe Haus-Rucker-Co, nimmt das Provisorium in seinem 1973 erschienenen Artikel „Provisorische Architektur. Medium der Stadtgestaltung“ (Ortner 1977) in den architektonischen Diskurs mit auf. Für ihn erheben Provisorien keinen Anspruch auf Perfektion. Der Fokus liegt nicht im Detail, sondern im Konzept. Diese offene Vorgehensweise birgt laut Ortner das Potenzial mögliche Veränderungen zu simulieren, um Bürger:innen eine aktive Teilnahme an Entscheidungsprozessen zu ermöglichen. „Provisorische Architektur ist Medium für den Umbau unserer Städte, ist Ordnungsmittel und Großmobiliar, ist Koordinationselement für vorhandene Bausubstanzen und Prüfstand für öffentliche Meinung. Provisorische Architektur schafft die Möglichkeit, Wünsche und Vorstellungen der Stadtbewohner anhand vorgegebener Modelle zu konkretisieren, Verhaltensweisen in Erfahrung zu bringen.“ (Ortner 1977: 175)

Städte sind komplexe Systeme und werden in Zukunft immer häufiger unvorhersehbaren und unerwarteten Situationen gegenüberstehen, welche unsere bekannten Möglichkeiten der Planbarkeit überschreiten. Dies zeigt sich in der aktuellen Kriegssituation in der Ukraine oder der seit zwei Jahren andauernden Covid-19 Pandemie. Provisorische Architektur kann helfen, Planungsprozesse offenzuhalten, indem sie Entwurfsvarianten und formulierte Annahmen unkonventionell als Testnutzung umsetzt und im aktiven Benutzen auf Qualitäten und Schwachstellen hin überprüft (Becker 2013). Ihre offene und fragmentarische Gestalt in Form einer „offenen Baustelle“ (Lendzinski et al. 2016: 66) erlaubt es Dritten im laufenden Prozess einzusteigen, um so wertvolles Erfahrungswissen aus dem urbanen Alltagsgeschehen mit in die Entwicklung neuer Ideen einfließen zu lassen. Diese Auffassung von Partizipation hat das Potenzial auch planungsferne Menschen aktiv in die

Entwicklung ihrer eigenen Stadt mit einzubeziehen und produktiver Teil von Planungsprozessen zu werden. Provisorische Architektur kann Stadtbewohner:innen dazu befähigen, den Status quo ihres alltäglichen Lebensumfelds zu hinterfragen, und unterstützt die Zusammenarbeit zwischen ihnen und Stadtgestalter:innen (Alexander et al. 1975: 41).

Mit dem Einsatz von Provisorischer Architektur als Werkzeug der stadtgestaltenden Disziplinen wandelt sich auch die Bedeutung und Art des Entwerfens sowie das Aufgabenfeld der zukünftigen Gestalter:innen. Eingebunden in gesellschaftliche sowie wissenschaftstheoretische Diskussionen, verschiebt sich die Funktion des Entwurfs, weg vom Endergebnis eines fertigen Plans hin zu einem dynamisch und proaktiv reagierenden Prozess. Ebenso ändert sich die Rolle von Gestalter:innen von einem planend rational denkendem Individuum, hin zu einer in Beziehung setzenden, aktivierenden und moderierenden Gemeinschaft von Gestalter:innen. Provisorische Architektur wird ein forschend-entwerfendes Werkzeug des Praktischen Städtebaus und zur aktiven Vermittler:in zwischen Realität und Vision.

Aktiv forschend entwerfen

Provisorische Architektur greift das Selbstverständnis der transformativen Wissenschaft auf, indem es neue Formen der Wissensgenerierung und -vermittlung aufzeigt und eine Methode darstellt, Transformationen in der gebauten Umwelt einzuleiten. Inmitten der Stadtgesellschaft verortet und eingebunden in Realexperimente kann Provisorische Architektur einen konkreten transdisziplinären und offenen Diskursraum über Stadt, Gesellschaft und Architektur aufspannen. Als forschend-entwerfendes Werkzeug des Praktischen Städtebaus fördert Provisorische Architektur zudem die öffentliche Auseinandersetzung zwischen Wissenschaft, Politik, Stadtverwaltung und Zivilgesellschaft und kann so Impulse für konkrete Planungsentscheidungen liefern. Planung von Stadt wird unmittelbar räumlich sichtbar, Qualitäten und Atmosphären erfahrbar und Entwürfe können auf ihre mögliche Alltagstauglichkeit hin überprüft werden.

Provisorische Architekturen sind keine fertigen Lösungen, vielmehr erlauben sie es, im Laufe des Experiments ergänzt, weiterentwickelt oder im Falle einer Verstetigung zu einem späteren Zeitpunkt integriert zu werden.

Losgelöst von gesellschaftlichen und wissenschaftlichen Fragestellungen, kann das Provisorische auch als Testnutzung formal-ästhetische und bautechnische Erkenntnisse ermitteln. Denn letztendlich ist das Werkzeug Provisorische Architektur auch eines der räumlich gestaltenden Disziplinen, das in Zeiten zunehmender Digitalisierung das Potenzial hat Forschung, Lehre und Praxis, Studierende und Lehrende im real-weltlichen Raum zusammenzubringen. Räumliches Entwerfen von ortsspezifischen Fragestellungen, verknüpft gesellschaftlich relevante Themen und Herausforderungen mit dem zu beplanenden Ort und setzt diese im Maßstab 1:1 um. Der Entwurf als eigenständige Form, Wissen zu erarbeiten, geht dabei iterativ vor und kann sich so komplexen Raumfragen Schrittweise annähern. Durch exploratives Vortasten und experimentelles Entdecken werden konkrete Antworten sichtbar, wo bis jetzt keine denkbar oder verfügbar gewesen waren

(Wolfrum und Janson 2019, Stark et al. 2017) Der prozessuale Entwurfsansatz bringt Provisorien Stück für Stück in Form, gibt ihnen Gestalt und konkretisiert die gestellte Frage des Experiments. Provisorische Architekturen, eingebunden in Realexperimente und ausgestattet mit einer präzisen Fragestellung an die Stadt kann ein zentraler Weg zum Verstehen und Gestalten von konkreten Lösungen durch Experimente im realen Raum werden (Schäpke et al. 2017). Analog ermöglicht dieser Weg ein kollektives und erfahrungsorientiertes Lernen und verankert Denkräume in der Stadt. Der fiktive, zweidimensional zu beplanende Raum wird physisch greifbar und zum wirklichen Lern- und Sozialisationsraum der Zukunft.

Provisorien kann jede:r entwickeln und selbstständig umsetzen. Sie „erheben keinen Anspruch auf Perfektion, hier sitzen die Götter nicht im Detail, sondern in der Konzeption“ (Ortner 1977: 175). So erlauben es Provisorien, niederschwellig Anknüpfungspunkte auszubilden, um möglichst Vielen Zugang zur Gestaltung des eigenen Lebensumfeldes zu ermöglichen. Aus didaktischer Sicht wird diese Art des pädagogischen Lernens auch als Learning by Doing bezeichnet, also das Lernen durch Beobachten, Experimentieren und Erfahren (Sennett 2014). Eigens entwickelte und gebaute Provisorien können in Wechselwirkung mit sozialen Interaktionen so zum didaktischen Werkzeug der Städtebaulehre werden, die sich mittlerweile schwertut, den komplexen Wissens- und Erfahrungsschatz allein mit traditionellen Mitteln zu erschließen (Alfaro d’Alençon und Bauerfeind 2017). Sie schenken den angehenden Gestalter:innen den Freiraum, sich auf die drängenden Fragestellungen zu fokussieren, anstatt dem Anspruch der gebauten Ewigkeit gerecht zu werden.

Transformative Ansätze in Forschung und Lehre

Städte sind die gebaute Manifestation der in ihr lebenden Gesellschaft und deren Entwicklung. Bedürfnisse, Haltungen und Wertvorstellungen der Menschen zeigen sich in der gebauten Struktur, im Positiven wie Negativen. Jede Stadt ist Spiegel der Stadtgesellschaft. Ob die Bürger:innen sich aktiv in den Stadtbildungsprozess einbringen oder als passive Marktakteure und Konsumenten agieren entscheidet maßgeblich über ihre Lebensqualität und Identität. Damit Stadt in der gesellschaftlichen und räumlichen Dimension ein attraktiver, inklusiver und offener Ort wird bedarf es einer aktiven Stadtgesellschaft und somit einer aktiven Diskurskultur über unser Zusammenleben und unsere gebaute Umwelt. Praktischer Städtebau mit seinen experimentellen Methoden wie den provisorischen Architekturen sind ein Format mittels dessen dieser Diskurs dauerhaft und produktiv geführt werden kann. In Reallaboren mit umgesetzten Realexperimenten konnten wir diesen Ansatz anwenden, wissenschaftlich reflektieren und evaluieren.

Dem Reagieren und oftmals sogar dem Gefühl des gänzlichen Ausgeliefertseins auf bereits stattfindende Entwicklungen und Prozesse stellen Realexperimente eine aktive und gestaltende Position gegenüber. Diese befähigt die beteiligten Akteur:innen aus dem Modus des Passiven, Beschreibenden in einen der Aktion und Produktion zu gelangen. Hierin sehen wir einen sehr großen Wert für den Diskurs über komplexe Herausforderungen unsere Lebensumwelt betreffend.

Wissenschaft beforscht nicht mehr nur Prozesse und somit auch Bürger:innen, transformative und transdisziplinäre Wissenschaft hingegen entwickelt gemeinsam mit verschiedensten Akteur:innen Lösungsansätze und Strategien für die vor uns stehenden großen Transformationen (Schneidewind 2018: 431).

Es ist nicht einfach, über die Zukunft und alternative Lebensweisen nachzudenken und diese zu diskutieren. Es ist hingegen viel einfacher dies zu tun, wenn eigene neue Erfahrungen gemacht wurden und somit Erfahrungswissen zur Verfügung steht. Die Realexperimente durch provisorische Architekturen sind nur punktuelle Interventionen im Raum und zudem temporärer Natur, aber sie helfen neue Bilder und Erfahrungen zu gewinnen, wie öffentlicher Stadtraum anders aussehen und genutzt werden kann. Neue Raumsituationen, Raumqualitäten und Nutzungsmöglichkeiten werden unmittelbar und niederschwellig erlebbar, zum Teil spielerisch erfahrbar. Es entwickelt sich eine Interaktion zwischen der Intervention und dem Menschen, aber auch zwischen den Menschen untereinander. Das Fremde und der Fremde kommen miteinander in Kontakt. Das Temporäre der Realexperimente gibt die notwendige Offenheit. Die gemachten Erfahrungen befähigen nicht nur, sondern ermutigen auch viele Stadtbürger:innen sich am Diskurs über ihre Stadt zu beteiligen und auch wieder miteinander ins Gespräch zu kommen. Sie sind in gewissem Sinne eine Übung als gesellschaftlich:er Bürger:in zu agieren.

Realexperimente mittels provisorischer Architekturen als angewandte Methode des Praktischen Städtebaus können nicht alle Widersprüche in Stadtentwicklungsprozessen lösen, aber sie können Knoten darin identifizieren, lockern und neu verknüpfen.

Sie machen es möglich, dass wir unser räumliches Zusammenleben dauerhaft diskutieren und den Mut haben die Zukunft aktiv mitzugestalten. Die Potenziale eines aktiven Einbindens und Gestaltens sehen wir in Lehre und Forschung ebenso wie im Diskurs über Stadtentwicklung und Stadtentwicklungsprozesse gleichermaßen groß und weiter verfolgenswert, selbstverständlich im Bewusstsein der Grenzen der Möglichkeiten und der notwendigen Ressourcen.

Fokussierte, isolierte Fragestellungen an einen klar definierten Forschungsgegenstand sind als Methode für die komplexen Aufgabenstellungen in Bezug auf das Forschungsfeld Stadt mit seiner gesellschaftlichen und räumlichen Dimension oft nicht zielführend und bringen nur bedingt Erkenntnisgewinn geschweige denn Transformationsprozesse in Gang. Exakte Wissenschaft stößt hier an ihre Grenzen. Um der Stadt als einem System gerecht zu werden, bedarf es des Arbeitens mit Komplexität und transdisziplinärer Zugänge. Transformative Forschungsansätze und die Methode des Entwerfens als prospektives und zugleich reflexives Tun ermöglichen hingegen das Arbeiten mit und in der Komplexität von Stadt. Entwürfe arbeiten stets in und mit dem komplexen Gefüge aus Sachaspekten, Akteur:innen und übergeordneten Zusammenhängen. Sie entwickeln für eine konkrete Situation eine Vision für die Zukunft, loten mögliche Lösungswege aus und entwickeln so per se immer etwas Neues. Verschiedene Akteur:innen sind in den Prozess eingebunden, eine transdisziplinäre Zusammenarbeit ist gelebter Alltag. „der entwurf übersteigt theorie

und praxis und eröffnet nicht nur eine neue Wirklichkeit, sondern auch neue Einsichten,“ (Aicher 1991: 195) konstatierte Otl Aicher zum Erkenntnisgewinn durch das Entwerfen.

Für die Wissenschaft ergibt sich aus dem transformativen Ansatz des *Praktischen Städtebaus*, welcher im Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur und den Realexperimenten angewendet wurde, eine Erweiterung der klassischen Wissenschaftszugänge (Ammon und Froschauer 2013, Weidinger 2013, Schneidewind und Singer-Brodowski 2014). Die planenden Disziplinen sollten ihre Kompetenzen zum forschenden Entwerfen (Research by Design) selbstbewusst herausstellen und aktiv auch als wissenschaftliche Formate anwenden. Ebenso relevant ist die Kompetenz zur Kooperation mit unterschiedlichsten Akteur:innen, die durch dieses Format erworben wurde. Der geschützte Raum der Universität wird verlassen und das Entworfenen in der Baupraxis und gelebten Realität umgesetzt und angeboten. Ein Bewusstsein für die eigenen Kompetenzen und die eigene Rolle im Prozess wurde in den Realexperimenten gebildet, die Notwendigkeit zur Zusammenarbeit deutlich erlebbar.

Transformationspfade in eine neue Wirklichkeit

Um sich den Herausforderungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung auf allen Ebenen stellen zu können, bedarf es der transdisziplinären Zusammenarbeit aller Akteur:innen. Planungspraxis, Wissenschaft, Verwaltung und Zivilgesellschaft sind dabei keine Dienstleister:innen, Ausführer:innen oder Konsument:innen sondern sollten sich als Partner:innen im Entwicklungsprozess verstehen: Sie bringen unterschiedlichste Kompetenzen und Fähigkeiten in diese Prozesse ein, übernehmen Verantwortung und gestalten gemeinsam die Zukunft. Die Realexperimente im Sinne des Praktischen Städtebaus zeigen, wie eine solche Kooperation aussehen könnte und welche Potenziale sich daraus generieren lassen. Sie machen allerdings auch deutlich, wie notwendig die Bereitschaft aller Akteur:innen ist, daran mitzuwirken, ebenso wie die Akzeptanz und Wertschätzung der unterschiedlichen Kompetenzen und Rollen im Prozess.

Provisorische Architekturen im öffentlichen Raum können Themen und Herausforderungen in den Fokus rücken und eine Eigendynamik entwickeln, die kurzfristig sehr viel bewegen kann. Allerdings ist ein hoher Kapazitäten- und Ressourcenaufwand für die Umsetzung eines Realexperiments notwendig und auf den Akteur:innen lastet viel Verantwortung. Stadträumliches Experimentieren ist in diesem Sinne nur nachhaltig, wenn die Erkenntnisse im Anschluss wirksam genutzt werden und das Experiment in eine Strategie eingebettet ist. Um eine tatsächliche und langfristige Veränderung unserer Kultur zu bewirken, braucht es eine Verstetigung der angestoßenen punktuellen Veränderung über die politischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Strukturen. In Bezug auf eine Zusammenarbeit zwischen Universitäten und Stadtverwaltungen bedürfte eine Weiterführung der transformativen und transdisziplinären Forschung einer festen Verankerung in den Strukturen. Wünschenswert wäre, das Erfahrungswissen, das innerhalb von reallaborartigen transdisziplinären Projekten Grundlage ist und erst in deren Durchführung generiert werden kann, nachhaltig aufzubauen und gleichzeitig eine grundsätzliche Offenheit zu bewahren. Diese Offenheit muss dauerhaft eingefordert und im Forschungsalltag gelebt werden. Der *Praktische Städtebau* stellt der klassischen Masterplanung eine Alternative gegenüber,

welche den Faktor Zeit und die Koproduktion neben der Gestaltung und Funktionsfähigkeit ebenso berücksichtigt.

Die angewandte Methodik nutzt provisorische oder temporäre Architekturen ebenso wie performative Interventionen. Die Realexperimente im Zuge von Reallaboren eigneten sich als Möglichkeit diese Ansätze in Lehre, Forschung und Praxis anzuwenden und wissenschaftlich zu evaluieren. Der Erkenntnisgewinn aus dem aktiven Tun in einer transformativen und transdisziplinären Haltung stellte sich nicht nur für uns Forschende, sondern auch für die teilnehmenden Studierenden, Stadtverwaltungsmitarbeiter:innen und Bürger:innen ein:

Stadt ist kein statisches Konstrukt, sondern ein dynamisches Geflecht, welches durch Teilhabe entsteht.

Literatur

Aicher, Otl (1991): analog und digital. Berlin: Ernst & Sohn.

Alexander, Christopher (1975): The Oregon Experiment. New York: Oxford University Press.

Alfaro d'Alençon, Paola und Bauerfeind, Bettina (2017): Kooperative (urbane) Praxis: Räume, Akteure + Wissensbildung in der Stadtentwicklung. Ludwigsburg: Wüstenrot Stiftung.

Ammon, Sabine und Froschauer, Eva Maria (Hg.) (2013): Wissenschaft Entwerfen: vom forschenden Entwerfen zur Entwurfsforschung der Architektur. München/Paderborn: Wilhelm Fink Verlag.

Becker, Benjamin (2013): Provisorium. In: Kniest, Bernd, Dell, Christopher, Koch, Michael und Fiedlmeier, Ellen (Hg.): University of the Neighbourhoods – Das Konzept. <http://urban-design-reader.de/university-of-the-neighbourhoods/universitaet-der-nachbarschaften-04-10>, Zugriff am 18.03.2022.

Geipel, Kaye (2019): Stadt lehren. Aber wie?, In: StadtBauwelt 6.2019. Berlin: Bauverlag.

Hoffmann-Axthelm, Dieter (1994): Nischen, Spielräume, Provisorien. In: Du. Die Zeitschrift der Kultur (643).

Klawiter, Sebastian und Rehle, Valerie (2021): Vom kooperativen Lehren und Lernen, in: Bedingt Planbar. Städtebau und Stadtentwicklung in Deutschland und Europa. Ludwigsburg: Wüstenrot Stiftung, 380–384.

Lendzinski, Lukas; Weigand, Peter; Aubinai, Antoine und Jacquemin, Simon (Hg.) (2016): Von Katzen Und Mikrowellen: Gedanken Zu Architektonischen Interventionen. Berlin: Jovis.

Lichtenberg, Georg C. (1923): Vermischte Schriften. Nach dessen Tode gesammelt und hrsg. von

- Lichtenberg, Ludwig Christian und Kries, Friedrich. Neue vollst. Ausgabe, Band 5. London: Forgotten Books.
- Ortner, Laurids (1977): Provisorische Architektur – Medium der Stadtgestaltung. In: Kunstforum International. Mainz: Kunstforum International, Bd.19, 170–208.
- Rosa, Hartmut (2016): Resonanz: Eine Soziologie der Weltbeziehung. Berlin: Suhrkamp.
- Schäpke, Niko; Stelzer, Franziska; Bergmann, Matthias; Singer-Brodowski, Mandy; Wanner, Matthias; Caniglia, Guido und Lang, Daniel (2017): Reallabore im Kontext transformativer Forschung. Ansatzpunkte zur Konzeption und Einbettung in den internationalen Forschungsstand. Lüneburg: Institut für Ethik und Transdisziplinäre Nachhaltigkeitsforschung.
- Schneidewind, Uwe und Singer-Brodowski, Mandy (2014): Transformative Wissenschaft: Klimawandel im deutschen Wissenschafts- und Hochschulsystem. Marburg: Metropolis Verlag.
- Schneidewind, Uwe (2018): Die Große Transformation: Eine Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels. Frankfurt am Main: S. Fischer Verlag.
- Sennett, Richard und Bischoff, Michael (2014): Handwerk. 5. Aufl. Berlin: Berliner Taschenbuch Verlag.
- Sieverts, Thomas (1999): Zwischenstadt. Braunschweig: Vieweg Verlag.
- Stark, Wolfgang; Dell, Christopher und Schmidhuber, Holger (2017): Improvisation und Organisation. Muster zur Innovation sozialer Systeme. Bielefeld: Transcript Verlag.
- Weidinger, Jürgen (2013): Entwurfsbasiert Forschen. Berlin: Universitätsverlag der TU Berlin.
- Wolfrum, Sophie und Janson, Alban (2019): Die Stadt als Architektur. Boston/Berlin: Birkhauser.



Treffen des Graduiertenkollegs im Sommer 2020.
Foto: Graduiertenkolleg.

Mittelstadt als Mitmachstadt

Ein Erfahrungsbericht aus einem transformativen
Graduiertenkolleg

Medium-Sized Cities as Co-Participation Cities

A Field Report From a Transformative Graduate School

Fee Thissen, Agnes Förster

Keywords: Mitmachen; Stadtmachen; transformative Forschung; Stadtentwicklung;
Mittelstadt

Co-participation; city making; transformative research; urban development; medium-
sized cities

Abstract

Das Graduiertenkolleg *Mittelstadt als Mitmachstadt* ist ein Kooperationsprojekt der Robert Bosch Stiftung mit sechs Lehrstühlen von RWTH Aachen University, Universität Stuttgart und Universität Potsdam, 10 Stipendiat:innen und zwei assoziierten Promovierenden sowie 40 kleinen Mittelstädten. Der vorliegende Artikel ist aus den Perspektiven der Kollegsprecherin und der Koordinatorin verfasst, die gemeinsam einen reflektierenden Erfahrungsbericht zur Halbzeit der Kolleglaufzeit vorstellen. Dem Ziel des Kollegs folgend, in und mit Kommunen durch transformative Forschungsansätze der Doktorierenden Wandel anzustoßen, befasst sich dieser Beitrag mit folgenden Fragen: Mittelstadt als Mitmachstadt – Worum geht’s? Promovieren im Kolleg – Wie geht’s? Mittelstädte vernetzen – Warum und wozu? Matching – Wie kommen Doktorierende und Städte zusammen? Transformativ Forschen – Was nehmen und geben wir mit?

The graduate college *Medium-Sized Cities as Co-Participation Cities* is a cooperative project of the Robert Bosch Stiftung with six chairs from RWTH Aachen University, the University of Stuttgart and the University of Potsdam, 10 scholarship holders and two associated PhD students, as well as 40 small medium-sized cities. The following article is written from the perspectives of the graduate colleges’ spokesperson and coordinator, who present a reflective report on their experiences at the halfway point of the graduate colleges term. Following the goal of the research group to initiate change in and with municipalities through transformative research approaches by PhD students, this article addresses the following questions: Medium-sized cities as participatory cities – what is it about? Doing a PhD in the graduate college - how does it work? Networking medium-sized cities – why and what for? Matching – how do PhD students and medium-sized cities come together? Transformative research – what do we take and give with us?

Fee Thissen, Dr.-Ing. Architektin und Stadtforscherin, ist Koordinatorin des Graduiertenkollegs *Mittelstadt als Mitmachstadt*. *Qualitativer Wandel durch neue Kulturen des Stadtmachens*. Ihre Berufserfahrungen bringt sie in die Zusammenarbeit mit Graduierten, Professor:innen, Stiftung und Kommunen ein.

Fee Thissen, Dr.-Ing. architect and urban researcher, is coordinator of the graduate college *Medium-Sized Cities as Co-Participation Cities*. *Qualitative change through new cultures of city making*. She brings her professional experience to the collaboration with graduate students, professors, foundations and municipalities.

Agnes Förster, Dr.-Ing. Architektin und Stadtplanerin, leitet den Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung an der RWTH Aachen University. Sie beforscht und gestaltet Prozesse vom Quartier bis zur Region und ist Kollegsprecherin des Graduiertenkollegs.

Agnes Förster, Dr.-Ing. architect and urban planner, is head of the Chair of Planning Theory and Urban Development at RWTH Aachen University. She researches and designs processes from the urban quarter to the region and is the graduate colleges’ spokesperson.

Mittelstadt als Mitmachstadt – Worum geht's?

Ein Team aus RWTH Aachen University, Universität Stuttgart und Universität Potsdam führt – gefördert durch die Robert Bosch Stiftung – ein Graduiertenkolleg zu zukünftigen Entwicklungen kleiner Mittelstädte durch. Das Graduiertenkolleg ist inter- und transdisziplinär angelegt und zielt darauf ab, in ausgewählten deutschen Mittelstädten Zukunftsfragen und Transformationsanliegen zu untersuchen und durch neue Formen des Stadtmachens und Mitmachens Veränderungen herbeizuführen.

Im Überblick: Das Kolleg

Das Graduiertenkolleg wird von sechs Professorinnen und Professoren der RWTH Aachen University, der Universität Stuttgart und Universität Potsdam für die Robert Bosch Stiftung entwickelt und durchgeführt. Sie stehen mit ihrem Know-How in den Bereichen Architektur, Landschaftsarchitektur, Stadt- und Regionalplanung, Politik- und Verwaltungswissenschaft und Soziologie sowohl für die Betreuung der Dissertationen als auch als Wissensgeber:innen für die Kommunen zur Verfügung. Zu dem Team gehören Prof. Dr. Agnes Förster, Prof. Dr. Frank Lohrberg, Jun. Prof. Dr. Jan Polívka und Prof. Christa Reicher von der RWTH Aachen University, Prof. Dr. Sabine Kuhlmann von der Universität Potsdam und Prof. Dr. Cordula Kropp von der Universität Stuttgart. Dr. Fee Thissen von der RWTH Aachen University ist Koordinatorin des Graduiertenkollegs.

Das Graduiertenkolleg verfolgt einen qualitativen Ansatz, um Wandel in Mittelstädten zu beforschen, zu testen, zu reflektieren und auch neu zu denken. Das Graduiertenkolleg setzt an den spezifischen Transformationsaufgaben und Ressourcen der Mittelstädte an und verfolgt eine Entwicklungsperspektive von innen heraus. Das Ziel ist ein qualitatives Wachstum hin zu neuen erlebbaren Qualitäten in den Städten, welche über neue Formen des Mitmachens und Stadtmachens Verbreitung und Wirkung im Raum erfahren. In der Konzeption des Kollegs wurde als Ziel formuliert, dass die Doktorierenden in Kooperation mit den Kommunen Transformationsprozesse untersuchen, Transformationsaufgaben identifizieren und konkretisieren sowie Governancestrukturen, Planungs- und Kommunikationskulturen beobachten sollen. Das Mitmachen und Mitgestalten zu drängenden Zukunftsfragen vor Ort stand dabei im Zentrum des Interesses: Die Doktorierenden sollen zu Agent:innen vor Ort werden, die ihre empirische Forschung mit konkreten räumlichen, strukturellen und planerischen Impulsen vor Ort verknüpfen.

Zu diesem Ansatz der transformativen Forschung hat sich das Verständnis inkrementell entwickelt. Im engeren Sinne geht es darum, dass die Graduierten selbst durch Vor-Ort-Aktivitäten Impulse in den Städten setzen, die als Teil ihres methodischen Vorgehens in den Promotionen einen zentralen Baustein dieser darstellen. Im weiteren Sinne meint das transformative Forschen hier die Gesamtheit der Prozesse, welche die Graduierten a) selbst und in Kooperation mit den Kommunen durchlaufen, die in ihren Promotionen als Fallstudien einbezogen sind und beforscht werden, b) die sie mit der Gründung und Belebung des Mittelstadtnetzwerks entwickeln und c) welche sie durch die Zusammenarbeit im Kolleg erfahren.

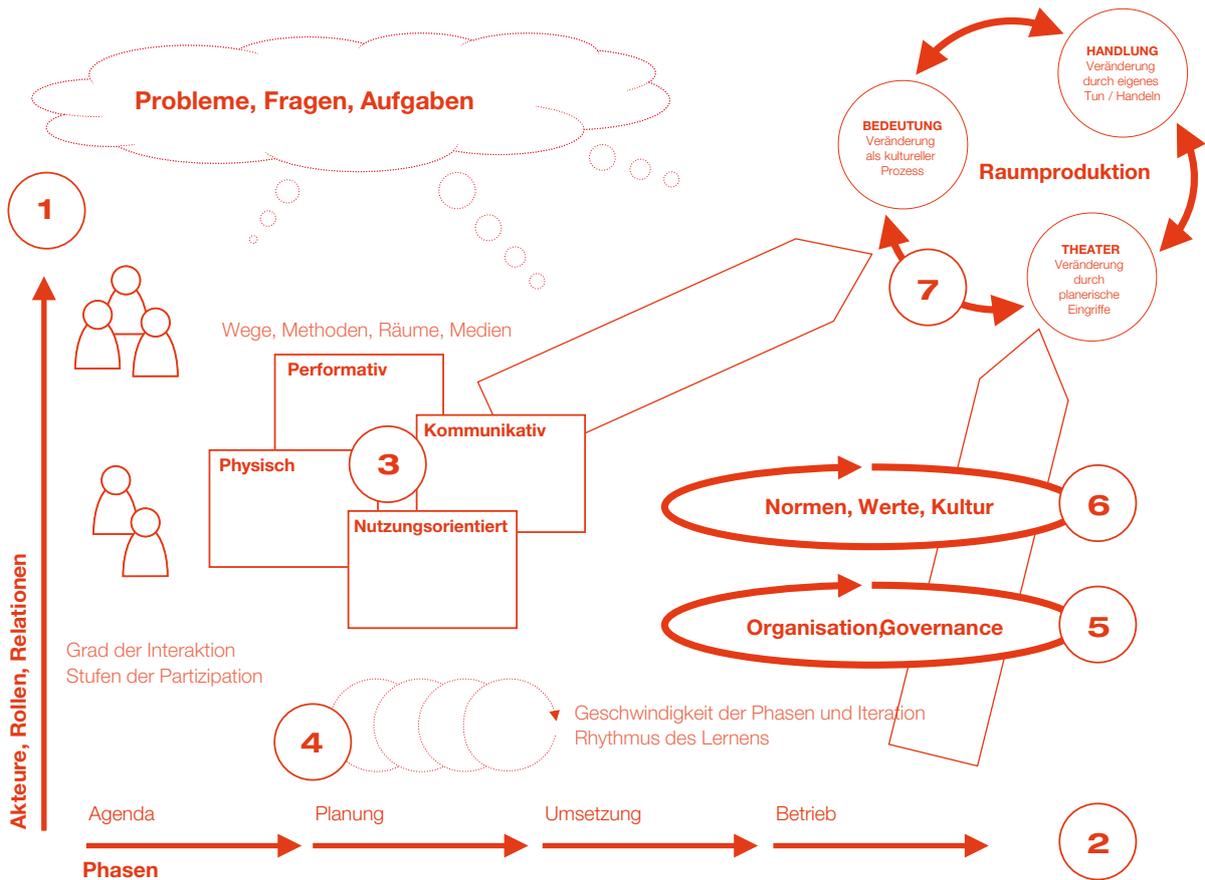
Das Kolleg startete im Mai 2020. Das erste Jahr diente einer Sondierungs- und Analysephase sowie dem Aufbau des Mittelstadtnetzwerkes und dem Zusammenwachsen des Kollegteams. Die Doktorierenden konkretisierten danach ihre Forschungsvorhaben und Vorgehensweisen und schlossen sich seit dem Frühling 2021 mit Städten aus dem neu gegründeten Mittelstadtnetzwerk zusammen. Ihren Arbeiten liegt das Modell zugrunde, ein bis drei Städte in Fallstudienarbeit direkt zu beforschen und weitere Städte für ergänzende Formate wie beispielsweise Expertengespräche, Befragungen, Fokusgruppen, Fachaustausche et cetera hinzuzuziehen. Nach einer theoretischen Befassung und der Konkretisierung der methodischen Vorgehensweisen im Jahr 2021 ist das laufende Kollegjahr 2022 den Vor-Ort-Aktivitäten gewidmet.

Begrifflichkeiten: Mittelstadt als Mitmachstadt

Wenn nun von *Mittelstadt als Mitmachstadt* die Rede ist, lohnen sich zum Verständnis des Titels zwei Blicke in das von den Graduierten entwickelte *Mitmachstadt-ABC*. Dort sind die Begriffe *Mittelstadt* und *Mitmachen* wie folgt erklärt:

- *Mittelstadt:*
In Deutschland werden nach der Definition des BBSR Städte mit 20.000 bis 100.000 Einwohner:innen als Mittelstädte klassifiziert. Bei unter 50.000 Einwohner:innen wird von kleinen, bei über 50.000 Einwohner:innen von großen Mittelstädten gesprochen. Rund ein Drittel der Bevölkerung lebt in den bundesweit derzeit 624 Mittelstädten. International gibt es keine einheitliche Definition für Mittelstädte. Die Bandbreite von Mittelstädten ist groß, von wachsend bis schrumpfend, vom regionalen Ankerzentrum bis zu Städten in peripheren Randlagen (Graduiertenkolleg MaM 2022a; Adam et al. 2019).
- *Mitmachen:*
Das Mitmachen als Form der partizipativen Stadtentwicklung ist ein zentraler Aspekt im Mittelstadtnetzwerk. Mitmachen heißt *etwas mit jemandem machen* – und erweitert damit die klassischen Beteiligungsformate um eine gemeinsame Handlung auf Augenhöhe. Die Impulse und Beiträge werden von allen Akteur:innen entwickelt, eingebracht und umgesetzt. In diesem Prozess werden nicht nur Lösungen erarbeitet, sondern auch Ziele und Normen verhandelt (Graduiertenkolleg MaM 2022a).

Im Kolleg entwickeln die Graduierten ihre Aktivitäten und Mitmachansätze in und gemeinsam mit den Mittelstädten. Das Kolleg verfolgt damit selbst einen offenen, entwickelnden Ansatz. Mitmachen kann auf vielen verschiedenen Ebenen, mit unterschiedlichen Akteuren und zu unterschiedlichen Themen erfolgen. Um in dieser Komplexität einen Überblick zu erlangen, können zur Konzeption von Mitmach-Aktivitäten, aber auch zum reflexiven Verständnis von Mitmach-Prozessen sieben klärende Fragen gestellt werden. Diese werden in der folgenden Abbildung dargestellt (Abbildung 1).



Annäherungen an „Mitmachen“

- 1** Wer **MIT** wem? Akteure, Rollen, Relationen
- 2** Wann im Prozess? Phasen von der Agenda zum Planen bis zum (selbst) **MACHEN**
- 3** Wie? Wege, Methoden, Räume, Medien des **MIT**einander **MACHENS**
- 4** Wie schnell? Schnell mal **MACHEN** – Impulse geben und daraus lernen
- 5** Wie organisieren und steuern? **MIT** und selbst **MACHEN**
- 6** Wieso? Werte, Normen, Kultur **MIT**einander entwickeln und teilen
- 7** In welchem Prozess? Raum vielfältig **MIT**einander **MACHEN**

Abbildung 1: Konzeptionelle Annäherungen an Formen und Dimensionen des Mitmachens. Quelle: Eigene Darstellung Agnes Förster.

Das Format des Kollegs ist eine Einladung an die mitwirkenden Städte, neue Formate zu erkunden und zu erproben und diese in ihre aktuellen Planungsaufgaben und -prozesse einzubinden. Viele Kommunen im Mittelstadtnetzwerk haben geäußert, dass sie mit Hilfe von Mitmachformaten das gegenseitige Vertrauen sowie Akzeptanz und Transparenz stärken wollen. Wenn Formate und Prozesse über die gesetzlich vorgeschriebenen Schritte der Beteiligung hinausgehen, erfordert das bisweilen Mut und bringt einen erhöhten Aufwand mit sich. Dieser wird jedoch als lohnenswert wahrgenommen, da sich dadurch auch für die Verwaltungen neue Handlungsräume eröffnen (Graduiertenkolleg MaM 2022b). Die Doktorierenden haben im Frühling 2022 ihre Beobachtungen zum Mitmachen in den Mittelstadtnetzwerkkommunen zusammengetragen (Abbildung 2). Es wird Aufgabe der Reflexion in den einzelnen Dissertationen sowie für das Kolleg insgesamt sein, die gewählten und entwickelten Formen des Mitmachens kritisch zu erörtern.



Abbildung 2: Beobachtungen zum Mitmachen in Mittelstädten Quelle: Eigene Darstellung Fee Thissen auf Basis der Beobachtungen der Graduierten im Kolleg.

Zusammenspiel: Transformationsansprüche von Kolleg und Kommunen

Diesem Verständnis von Mitmachen folgend, sollen in ausgewählten Mittelstädten Transformationen untersucht und ein (planungs-/ verwaltungs-)kultureller Wandel zu konkreten Themen, Zukunftsfragen und Transformationsanliegen der Städte herbeigeführt werden. Obwohl die Form der Impulse ergebnisoffen angelegt ist, rücken drei mögliche Transformationsansätze für die gemeinsame Arbeit von Forschung und Städten in den Mittelpunkt:

- Wandel über Orte und Räume,
- Wandel über Institutionen und Governance und
- Wandel über Prozesse und Dialoge.

Dabei arbeiten die *Doktorierenden* des Kollegs an ihren Hochschulen, aber auch vor Ort in den Städten, um Transformationsprozesse zu untersuchen und Transformationsaufgaben zu identifizieren, zu konkretisieren und Planungs- und Dialogkulturen sowie Governancestrukturen zu beobachten. Darauf aufbauend gilt es, das Mitmachen und Mitgestalten zu wichtigen Zukunftsthemen vor Ort anzuregen, zu erproben und anschließend zu reflektieren. Mit dieser umsetzungsorientierten Forschung wird darauf abgezielt, aktuelle Fragen und Anliegen der Kommunen unmittelbar in wissenschaftlichen Untersuchungen aufzugreifen und umgekehrt durch die Forschungsarbeiten konkrete Wirkungen in den Kommunen zu ermöglichen. Die *Robert Bosch Stiftung* beabsichtigt mit der Förderung des Graduiertenkollegs Mittelstadt als Mitmachstadt diesen beidseitigen Wissenstransfer zwischen den transformativ Forschenden einerseits und den Verantwortlichen in Stadtverwaltungen und Bürgerschaften andererseits voranzubringen.

Promovieren im Kolleg – Wie geht's?

Das Kolleg startete unter der besonderen Herausforderung der Covid 19 - Pandemie. Das geplante Vorgehen musste rasch neu konzipiert werden. Ein Zusammenspiel aus verschiedenen Kommunikations- und Arbeitskomponenten ist das Ergebnis.

Arbeitsfähig werden: Individuell, gemeinsam und darüber hinaus

Um in der Vielschichtigkeit der Aufgaben und unter den besonderen Umständen arbeitsfähig zu werden, entwickelten sich über das erste Jahr der Kolleglaufzeit unterschiedliche Formen der Kommunikation und Zusammenarbeit. Schnell wurde deutlich, dass das Zusammenkommen in zwei Forschungswochen jährlich a) aufgrund von Lockdowns nicht möglich war und b) bei der Neugründung des Teams auch quantitativ nicht ausreichte. Eine Kommunikationsstrategie zeigte unterschiedlichste digitale wie analoge Wege auf, um Bezüge zwischen den Doktorierenden zu stärken, regelmäßige und häufige Treffen zwischen Graduierten und PostDoc zu ermöglichen und mehrere, kürzere Veranstaltungen mit den Professor:innen zuzulassen. Zudem wurden weitere Formate entwickelt, um das Kolleg zielgerichtet mit Leben zu füllen. Dieses Zusammenspiel wird in der folgenden Matrix veranschaulicht (siehe Tabelle 1): Deutlich wird: Das Kolleg ermöglicht eine enge Zusammenarbeit der Doktorierenden untereinander, ergänzt durch Betreuungen und Schulungsangebote. Zusätzlich wird ein intensiver Wissens- und Erfahrungsaustausch mit den Mittelstädten und weiteren Akteuren von Ort angestrebt – durch die Arbeit im Feld, aber auch in den gemeinsamen Veranstaltungen mit den Städten.

	Individuelles Arbeiten der Doktorierenden	Arbeitstermine Kolleg	Mittelstadt-netzwerk	Gemeinsame Produkte, weitere Außenkommunikation
Wer?	10 Stipendiat:innen der Robert Bosch Stiftung + 2 assoziierte Doktorand:innen	Graduierte + Post Doc + 6 Professor:innen, punktuell mit Stiftung	40 kleine Mittelstädte aus 12 Bundesländern Deutschlands	Teils einzeln, teils in Teams aus Graduierten, Graduierten + Prof, Kommune
Was?	Erarbeiten von Exposé, theoretischem Unterbau, June Paper inkl. methodischem Vorgehen, Durchführung der Empirie, Vor-Ort-Aktivitäten, Aufenthalt in Kommunen, Auswertung, Schreiben der Promotion, individuelle Weiterbildung, individuelles Hineinwachsen in die Welt der Wissenschaft durch Vorträge, Konferenzbesuche, Vernetzung mit anderen (Post-)Doktorand:innen	Betreuung der individuellen Arbeiten durch die Professor:innen, Koordination durch Post Doc; inhaltliches Gerüst schaffen und die gemeinsamen Big Points an gemeinsamen Veranstaltungen inhaltlich voranbringen; am Bedarf der Doktorierenden ausgerichtete Schulungsangebote; Angebot zu gemeinsamen Publikationen, Podcasts, Teilnahme an Veranstaltungen	Inhaltlicher Beitrag durch das Kommunizieren aktueller Herausforderungen und zukünftiger Entwicklungsaufgaben; Erfahrungsaustausch zwischen Kommunen untereinander und Kommunen + Wissenschaft	Darstellen von Zwischenerkenntnissen zu Mittelstädten, Dialog- und Prozessgestaltung, transformativer Forschung
Wie?	Individuelles empirisches Vorgehen mit unterschiedlichsten Forschungsmethoden, Vor-Ort-Aktivitäten und Aufhalten in den Städten	Schulungen im <i>Methodencafé</i> und <i>Bildungscafé</i> , Doktorandenarbeitstreffen, Jour Fixe mit Post Doc, Prof Jour Fixe, Forschungsklausuren im großen Kreis, gemeinsames Forschungsdatenmanagement, gemeinsames Arbeitsstrukturboard	Sondierungsgespräche mit den Kommunen, 3 Mittelstadt-konferenzen, 3 digitale Wandelwerkstätten, digitaler Aktivitätenkalender	Teilnahmen an externen Konferenzen, Hochschultag und weiteren Veranstaltungen, Publikationen, Podcasts, Planspiel, Website des Kollegs mit Blog, selbst organisierte Winterschool

Tabelle 1: Matrix der Kommunikations- und Arbeitskomponenten des Kollegs – Stand Sommer 2022.
 Quelle: Eigene Darstellung Fee Thissen.

Autonomie: Graduierte entwickeln

Die Graduierten wurden rasch selbst zu gestaltenden Akteuren. Vier Aktivitäten sind dabei hervorzuheben. Die Graduierten

1. setzten sie sich früh mit ihrem Selbstverständnis als transformativ Forschende auseinander und verfassten ein Manifest mit orientierenden Leitsätzen (Abbildung 3);
2. erstellten eine Mitmach-Landkarte, um sich darin zu orientieren und zu verorten;
3. entwickelten das Planspiel *Das verzwickte Reallabor in Mittelingen*, das zur Reflexion über Mittelstädte einlädt;
4. organisierten selbst eine Winterschool in Soest, um sich mit anderen Doktorierenden auszutauschen und zu vernetzen.

Wir forschen transformativ, das bedeutet:

- 1 Wir setzen Impulse**
Durch unsere Forschung werden vor Ort Transformationsprozesse aufgegriffen, gefördert, angestoßen – und beforscht!
- 2 Wir beteiligen und befähigen aktiv**
Unsere Forschung bindet die betroffenen Einwohner:innen der Mittelstädte gezielt ein und unterstützt sie als Gestalter:innen des Wandels!
- 3 Wir forschen transdisziplinär**
Wir lernen vom Alltagswissen und der Expertise der lokalen Akteur:innen und erkunden mit ihnen gemeinsam das Forschungsfeld Mittelstadt!
- 4 Wir verschränken Wissenschaft und Gesellschaft**
Als forschende Agent:innen vor Ort sind wir Teil der Transformationsprozesse und reflektieren diese Rolle umfassend!
- 5 Wir agieren normativ**
Unsere Forschung dient der Realisierung von Idealen wie Nachhaltigkeit und sozialer Gerechtigkeit, innerhalb derer die konkreten Zielsetzungen gemeinsam ausgehandelt werden!
- 6 Wir akzeptieren Konflikte**
Transformation ist immer konfliktreich. Wir wollen Konflikte mit und zwischen beteiligten Akteur:innen bewusst aushalten, aber auch ausleben und aushandeln.
- 7 Wir passen Prozesse stetig an**
Wir gestalten unsere Forschungsprozesse transparent, halten Rücksprache mit den Akteur:innen vor Ort und sind offen, unser Vorgehen bei Bedarf anzupassen!
- 8 Wir begreifen Scheitern als Lernprozess**
Wir reflektieren alle Ergebnisse und akzeptieren unsere Schwächen und Misserfolge als Lehren für diese und andere Forschungsprozesse!
- 9 Wir verstetigen Entwicklungen**
Wir intendieren, dass die Ergebnisse unserer Forschung langfristig und sozial robust vor Ort wirken!
- 10 Wir übertragen Wissen**
Unser erarbeitetes System-, Ziel- und Transformationswissen und die entwickelten Methoden stellen wir über das neu gegründete Mittelstadtnetzwerk zu Diskussion und Anwendung bereit!

Abbildung 3: Die 10 Thesen unseres Manifestes der transformativen Forschung.
Quelle: Graduiertenkolleg MaM 2022c.

Die Graduierten fanden parallel zu diesen gemeinsamen Aktivitäten ihre individuellen Themen für die Dissertationen. Diese reichen von eher räumlich orientierten Themen – wie beispielsweise

- Aneignung von Raum und Potenziale für die Gestaltung,
- Der Stadtraum und seine Möglichkeitsräume für jugendliches Engagement,
- Neue Raumabbildungen für die regionale Mittelstadt, über Handlungsfelder und globale Trends, wie beispielsweise neue Mobilität in Mittelstädten,

- Mittelstädte als Möglichkeitsraum für suffizienzorientierten Klimaschutz, bis hin zu Fragen von Planung und Prozessgestaltung sowie Akteursbilder und Governance-verständnisse von Stadtplaner:innen kleiner Mittelstädte,
- Adaptionsfähigkeit von Planung in kleinen Mittelstädten im Kontext regionaler Transformationsprozesse,
- Voraussetzungen und Beharrungskräfte zu Transformation.

Manche Graduierte beziehen sich dabei auf bestimmte Akteure, wie Verwaltung, junge Stadtmacher:innen mit internationaler Geschichte sowie Jugendliche.

Balance finden: Rahmen setzen, Freiräume lassen

Das Streben nach Eigenständigkeit und Selbstwirksamkeit charakterisierte die Gruppe der Graduierten von Anfang an. Dies wurde von der Koordination in einem steten Balanceakt zwischen Rahmensetzung und Programmierung einerseits und dem Ermöglichen von Freiräumen und dem Bestärken und Befähigen in der Nutzung dieser andererseits gelöst. Denn bei der Konzeption des Curriculums hatten Professor:innen und PostDoc nicht mit diesem hohen Grad an Eigenständigkeit der Doktorierenden gerechnet. Sie begrüßten dies aber natürlich und führten das Kolleg als *lernenden Prozess* fort. Verschiedene Fragen in Bezug auf die Rahmensetzung und in Bezug auf das Ermöglichen von Gestaltungs- und Entfaltungsräumen waren zu klären:

- An welchen Stellen, wozu, ist wie viel Anleitung nötig?
- Wo braucht es gemeinsame Meilensteine?
- Wo und wie werden gemeinsame Inhalte zusammengeführt?
- Wieviel Entfaltungsraum ist wo nötig?
- Was könnten und sollten die Graduierten selbst gestalten und entscheiden?

Diese große Kommunikations- und Interaktionsaufgabe wurde gelöst, indem die Koordination als Scharnier zwischen Professor:innen und Graduierten fungierte. In beide Richtungen wurden wiederholt Erwartungen und Belange abgerufen sowie weitere Schritte im Dialog mit allen Beteiligten vereinbart. Auch Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten mussten häufig neu ausgelotet werden und waren teils mit Zugeständnissen und Kompromissen auf den verschiedenen Seiten verbunden.

Bei allen Herausforderungen, die im Kolleg selbst zu meistern waren und sind: Das Kolleg funktioniert nur durch die Zusammenarbeit mit den Mittelstädten. Wie die Kommunen akquiriert wurden, welche Städte sich dem Netzwerk angeschlossen haben und was sie ins Kolleg einbringen, wird im Folgenden vorgestellt.

Mittelstädte vernetzen – Warum und wozu?

Für die Kooperationsaufgabe zwischen Doktorierenden und Städten wurden – den oben beschriebenen Zielen folgend – kleine Mittelstädte mit 20.000 - 50.000 Einwohnenden gesucht, die in einen weiteren ländlichen geprägten Raum eingebettet sind und für diesen eine wichtige Ankerfunktion übernehmen. Mit der Ausschreibung fragten wir daher nach:

- Übernimmt Ihre Kommune regionale Funktionen?
- Steht Ihre Kommune unter (Entwicklungs-)Druck?
- Hat Ihre Kommune bestimmte Transformationsanliegen räumlicher, struktureller, prozessualer Art?
- Haben Sie Zukunftsfragen rund um die Themen Wohnen und Arbeiten, Freiraum, Infrastruktur und Mobilität?

Die Mittelstädte bewarben sich daraufhin mit konkreten Themen, Zukunftsfragen und Transformationsanliegen.

Mittelstädte im Kolleg

Ursprünglich und nicht wissend um die große Resonanz, die die Ausschreibung erzeugen würde, war die Annahme, dass sich acht bis zehn Städte bewerben würden und eine direkte Zuordnung von Mittelstadt und Promovend:in möglich würde. Dem Aufruf folgten jedoch etwa 35 Städte, fünf weitere Städte ergänzten mit der Zeit das Netzwerk (Abbildung 5). Auch hier musste in der Konzeption nachjustiert werden: Alle Kommunen wurden in das Netzwerk aufgenommen, da sie mit den anderen teilnehmenden Kommunen in den Dialog kommen sollten und die Möglichkeit erhielten, ihre spezifischen Fragestellungen sowie möglichen Lösungsansätze in einen Erfahrungsaustausch zu bringen. Dieses Angebot zur Kommunikation zwischen den Mittelstädten war durch die Pandemie eingeschränkt, besteht aber über die vierjährige Laufzeit des Kollegs hinweg durch Vernetzungstreffen und Mittelstadtkonferenzen.

So wurden im Sommer 2020 digitale Sondierungsgespräche mit allen Kommunen geführt, unter anderem um zu klären, inwiefern sich die in der Bewerbung genannten Transformationsaufgaben durch die Pandemie verändert hatten. Die damals noch neuen Erkenntnisse überraschen heute wohl kaum noch: Die Pandemie hat das Thema *Belebung der Innenstadt* in den Vordergrund gerückt; die Kommunen überlegten, wie sie durch den Einsatz digitaler Formate ihre Bürgernähe aufrechterhalten könnten; für alle anderen Handlungsfelder wirkte die Krise als Teilchenbeschleuniger (Grüger und Thissen 2021; Kleilein und Meyer 2021; BBSR 2020).

Durch die Kooperation mit den Doktorierenden der drei Hochschulen wird zusätzlich der Wissensaustausch zwischen Wissenschaft und Praxis ermöglicht. Die Doktorierenden stellten sich den Kommunen in einem Sommerschreiben vor und erarbeiteten Steckbriefe. Bei der dann folgenden ersten digitalen Mittelstadtkonferenz fanden Kennenlerngespräche statt. Davon ausgehend wurden sukzessive, den äußeren Rahmenbedingungen angepasst, Strukturen aufgebaut, die dahin führten, dass nun fast alle Kommunen auf

die ein oder andere Art und Weise mit dem Kolleg oder einzelnen Doktorierenden kooperieren. Das Spektrum reicht von gemeinsamen Podcasts über Fokusgruppen bis zur Auswahl als Fallstudie (Fischer und Förster 2021; Melber und Förster 2021; Shapiro und Förster 2021). Mit Grimma richtet nun eine der bislang unbespielten Kommunen die zweite, analoge Mittelstadtkonferenz aus.



Abbildung 4: Städte im Netzwerk. Quelle: Graduiertenkolleg, Visualisierung: Christina Wilkens.

Transformationsanliegen der Kommunen

Die Kommunen riefen in den Bewerbungen viele Handlungsfelder von Stadtentwicklung auf (Abbildung 6).

Deutlich zeigte sich der Wunsch der Kommunen, über die Kooperation mit dem Kolleg einen Blick von außen in die Stadt zu holen.

Die Bereitschaft der Mitwirkung in den Kommunen ist dementsprechend hoch. Teilweise sind es die Bürgermeister:innen der kleinen Mittelstädte selbst, teilweise Wirtschaftsförder:innen, Mitarbeitende aus den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit und Marketing oder den Stadtplanungsämtern. Wenige Städte mussten in der bisherigen Laufzeit des Kollegs aufgrund von Kapazitätsmangel oder persönlichen Wechseln ihre Mitarbeit reduzieren oder absagen. Die Herausforderung im Miteinander besteht eher darin, Interessen und Ziele der Kommunen mit den Interessen und Zielen der Doktorierenden in Einklang zu bringen. Denn letztere sind keine Dienstleister:innen, sondern haben natürlich einen erfolgreichen Abschluss ihrer Forschungsarbeiten im Blick – bei denen aber die Belange der Kommunen berücksichtigt und behandelt werden sollen. Dies führt wiederum zur Frage, was in und mit den einzelnen Arbeiten eigentlich leistbar ist – dazu später mehr.

Energie- und Nachhaltigkeitswende, Klimaschutz

- Im Quartiermaßstab
- Umsetzung Klimaschutzkonzept, Flächenmanagement, Energiewende vor Ort, Lichtverschmutzung, Sharing Economy
- Entwicklungsflächen: Nachfrage versus Flächenverbrauch
- Nachhaltige Entwicklung und Klimaschutz
- Aufbau und Umsetzung von Klimaschutzzielen des Pariser Agreement von 2016 – unter Beteiligung von Unternehmen, Kammern, Verbänden und Bürger:innen

Neue Mobilitätskonzepte

- Stärkung ÖPNV im ländlichen Bereich
- Verbesserung SPNV Anbindung an Oberzentren
- Verkehrswende als Teil der Nachhaltigkeitswende: ÖPNV-Management, insb. ICE-Ausbau, Radwegenetz, Ladeinfrastruktur
- Grüner Wasserstoff: Mobilität (H2-Zug) und Wirtschaft (H2-Tankstelle, Nutzfahrzeuge mit H2)
- Für Arbeitnehmer:innen aus den Großstädten
- Mobilitätshub mit Brennstoffzellen/ Wasserstoff

Digitalisierung und Smart City

- E-Government, Datenschutz, WLAN-Ausbau, 5G-Diskussion, auch im Zusammenhang mit Megatrend New Work
- Wie sieht die Verwaltung der Zukunft aus? Sind Behördengänge zukünftig von zu Hause aus zu erledigen? Was beinhaltet die Digitalisierung über den reinen Verwaltungsakt hinaus und wie trägt sie zur Vereinfachung des öffentlichen Lebens bei?
- Gewerbe 2050 und Digitalisierung: Anlieferung smart gedacht, Mikro-Depots, KI und additive Fertigung, Bindung und Ausbau der Einzelhandelskaufkraft

Attraktive Lebensbedingungen, lebenswerte Stadt

- Insb. für Familien
- Für junge Menschen: „hip“-sein, spezifisches Angebot an Wohnformen, Hochschulkapazität, Job- und Freizeitangebot
- Sport- und Freizeitstadt
- Wandel zur „Schlafstadt“ stoppen
- Wandel zur „Schwarmstadt“ für junge Menschen

Zuzugsstrategie, Rückkehrerinitiative

- Zuzugsdruck vs. Abwanderung
- Zuzug in entleerende Region
- Einwohner:innen halten
- Entlastungsfunktion in Wachstumsoffensive

Wirtschaftsentwicklung

- Regionalen Wirtschaftsstandort positionieren
- Neugründungen
- Unternehmensberatung
- Wandel in den (regionalen) Arbeitsplätzen
- Generationenwechsel in den Betrieben
- Industrie 4.0, 3D-Druck, Ausbau der Start-Up-Szene
- Neue Schlüsseltechnologien im gewerblichen Sektor
- Ansiedelung von Gewerbe
- Wirtschaftszentrum – energiegeladen

Wissenschaft und Forschung

- Wissen in der Stadt
- Hochschulstandorte vernetzen

Tourismus

- Entwicklung der touristischen Infrastruktur
- Marketing

Demografischer Wandel und Gesundheit

- Betreuung/ Pflege im Alter
- Selbstständigkeit im Alter – steigender Anteil Senior:innen
- Transformation durch Veränderung im Gesundheitswesen
- Medizinische Versorgung
- Nachfrage und Angebot in Pflege
- Gesunde Stadt

Versorgung

- Wohnungsnah
- Einkaufsmöglichkeiten

Nachhaltige soziale Infrastruktur

- Ausbau von Bildungseinrichtungen
- Transformation soziales Gefüge

Zukunft der Innenstadt

- Stadtbau Stadtmitte
- Stärkung Innenmarketing
- Revitalisierung der historisch gewachsenen Innenstadt
- Neue Nutzungen
- Verändertes Einkaufsverhalten
- Stadtqualitäten sichern und erhalten

Management des Leerstands

- Leerstandsrevitalisierung
- Leerstand neu denken
- Nutzungsmischung und Flexibilisierung
- Identitätsförderung
- Bewusstseinsförderung
- Lokales Handeln stärken

Abbildung 5: Transformationsanliegen der Kommunen. Quelle: Eigene Darstellung.

Matching: Wie kommen Doktorierende und Städte zusammen?

Wie beschrieben, ist das Kolleg in der glücklichen Situation, 40 Mittelstädte, 12 Doktorierende und viele Mitmachthemen koordinieren zu können. Da eine 1:1 Zuordnung von Doktorand:in und Mittelstadt nicht möglich war, wurde ein stufenweiser Matchingprozess mit mehreren Schritten vom besseren Kennenlernen bis zu einer verbindlichen Übereinkunft zum Zusammenarbeiten entwickelt.

Bindungen herstellen: Stufenmodell für das Matching

Das Stufenmodell des Matchings für das Zusammenkommen von Doktorierenden und Kommunen veranschaulicht einen sechsstufigen offenen Prozess (siehe Abbildung 6). Dieser wurde in der 1. Mittelstadtkonferenz vorgestellt und in die Umsetzung gebracht. Das Zusammenkommen folgte dem Gegenstromprinzip: Die Kommunen konnten über Steckbriefe auf einer digitalen Moderationswand und in kleineren Gesprächsrunden die Doktorierenden kennenlernen. Andersherum konnten die Doktorierenden sich ein Bild davon machen, welche Städte sie möglicherweise in ihre Arbeiten einbeziehen möchten. Ziel sollte es sein, sowohl engere Bindungen einzugehen a) mit Kommunen, die für Fallbeispiele in Frage kommen und bei Vor-Ort-Aktivitäten unterstützen könnten, und b) in einem erweiterten Kreis, dem sogenannten Themenzirkel, der beispielsweise für Fokusgruppen, Umfragen, Expertengespräche et cetera zur Verfügung steht.

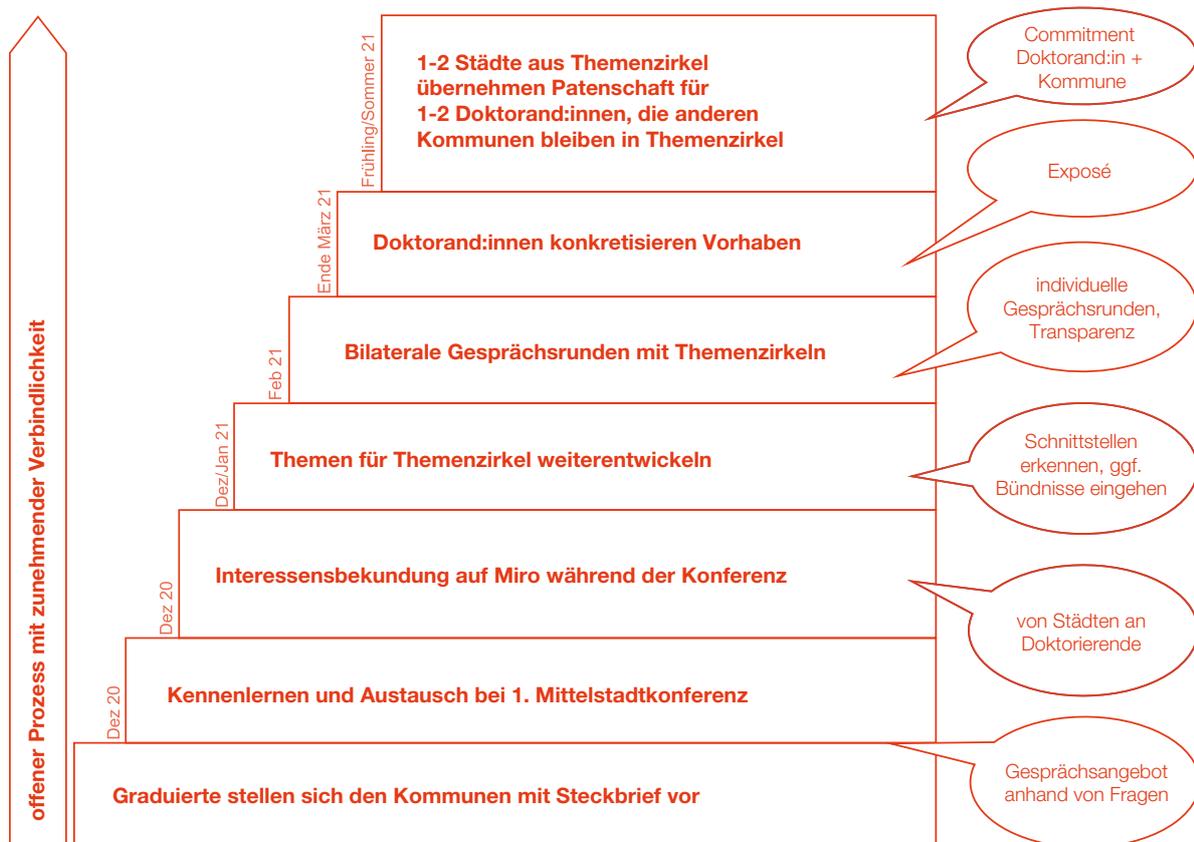


Abbildung 6: Stufenmodell zum Matching von Doktorierenden und Kommunen.
Quelle: Eigene Darstellung.

Koordinieren: Alle abgestimmt einbinden

Bei der Konkretisierung des Matchings stellten sich insbesondere zwei Herausforderungen:

1. Wie können möglichst viele Kommunen von den Forschungsarbeiten profitieren und in die Vorhaben einbezogen werden?
2. Wie können die Städte den Doktorierenden zugeteilt werden, ohne dass es zu Konkurrenzsituationen innerhalb des Kollegs kommt?

Es half eine tabellarische Übersicht, in der die Doktorierenden im Januar 2021 eintrugen, welche Städte sie als Fallstudie im Blick haben und welche weiteren Städte als Themenzirkel in die Arbeiten eingebunden werden sollen. Die Übersicht zeigte, dass lediglich fünf der knapp 40 Kommunen noch nicht berücksichtigt waren und dass es bei wenigen Kommunen Abstimmungsbedarf zwischen Doktorierenden gab. Beides konnte über direkte und vermittelnde Gespräche untereinander aufgelöst werden.

Plattform schaffen: Der Aktivitätenkalender

Die Doktorand:innen setzten dann gemeinsam einen digitalen Aktivitätenkalender auf und schrieben untereinander abgestimmt die Kommunen an, um sich mit ihnen für individuelle Gespräche zu treffen und das weitere Vorgehen zu besprechen. Der Aktivitätenkalender wird laufend aktualisiert und ist den Kommunen jederzeit digital zugänglich. Hier finden die Kommunen auch die Steckbriefe und Kontaktdaten der Doktorierenden und haben die Möglichkeit auf anstehende oder abgeschlossene Vorhaben zu reagieren.

Voneinander lernen: Das Fall-Modell

Zudem wurde in dem Matchingprozess deutlich, dass alle Doktorierenden mit einem Grundmodell arbeiten: Sie bearbeiten ein bis maximal drei engere Fallstudien und beziehen weitere Kommunen ergänzend ein (siehe Abbildung 6) – um so die Erkenntnisse aus den engeren Fällen zu validieren, auf ihre Allgemeingültigkeit zu prüfen und am Ende der Promotionen verallgemeinerbare Aussagen treffen zu können.

Transformativ Forschen: Was nehmen und geben wir mit?

Mit dieser Reflexion auf gut zwei Jahre Kolleglaufzeit wird deutlich, dass sich das Verständnis rund um den Ansatz des transformativen Forschens entwickelt hat: Zunächst einmal bleibt es recht einmalig, dass ein ganzes Kolleg mit zwölf Dissertationen das Transformative Forschen verfolgt. Dabei musste das Kolleg zunächst selbst eine gemeinsame Vorstellung davon entwickeln, was in den Einzelarbeiten eigentlich leistbar ist. Die Vorüberlegungen aus Antragstellungs- und Konzeptionsphase und das, was real von den Doktorierenden mit den Kommunen umgesetzt werden kann, stimmen dabei nicht uneingeschränkt überein.

Das Kolleg ist vielmehr ein ergebnisoffener Prozess, der unterschiedliche Formen des gemeinsamen Forschens zulässt.

Eine andere Forschungsgruppe der RWTH Aachen University kam bei einer Untersuchung zu Reallaboren an dieser Hochschule zu dem Ergebnis, dass das Kolleg Mittelstadt als Mitmachstadt verschiedenste Handlungsfelder vereint und durch den Einbezug gleichberechtigter Partner in einzelnen oder mit eigenen Projekten ein hohes Maß an Transdisziplinarität erfüllt wird (siehe Artikel von Backhaus et al. 2022, in PND 1/2022).

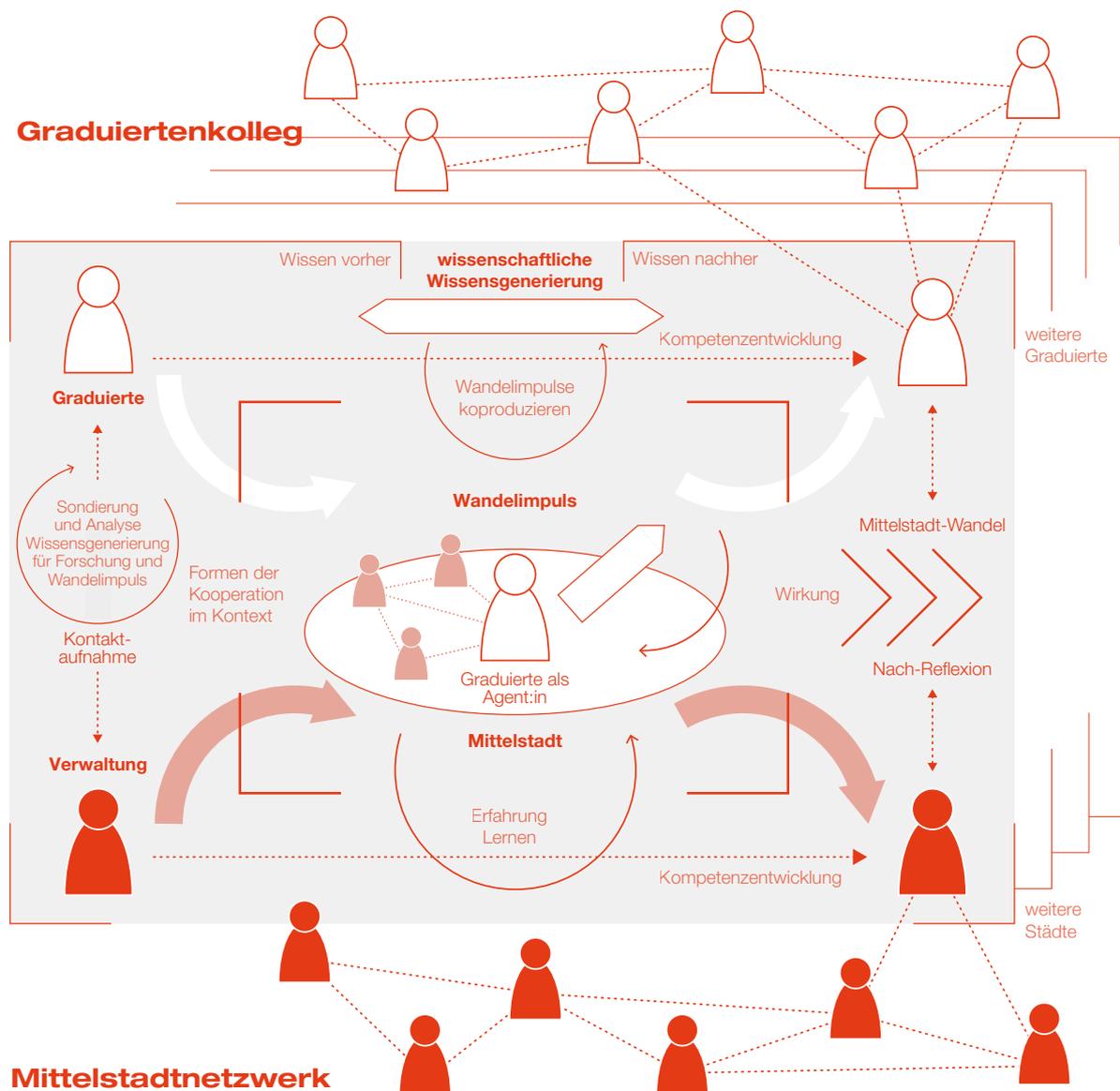


Abbildung 7: Aufbau transformatives Graduiertenkolleg – Stand Sommer 2022.
Quelle: Eigene Darstellung Agnes Förster.

Der Aufbau des transformativen Graduiertenkollegs lässt sich nach rund zwei Jahren gemeinsamer Arbeit wie folgt beschreiben (Abbildung 7): Das Kolleg etablierte Netzwerke – sowohl auf Seiten der Graduierten als auch auf Seiten der Mittelstädte. Damit verbunden sind vielfältige Formen des Wissensaustauschs, der Schulung und der gemeinsamen Reflexion. Graduierte und Mitarbeiter:innen aus Verwaltungen treten dann in einzelnen Städten und konkreten Fällen transformativen Arbeitens in den Austausch. Nach einer Phase der Kontaktaufnahme und des Kennenlernens wird ein Wandelimpuls koproduziert. Aus dem Impuls entstehen in den Städten Wirkungen und die Beteiligten Graduierten wie auch Mitarbeiter:innen entwickeln daraus neues Wissen und Kompetenzen. Diese lokalen Prozesse werden wiederum in die Netzwerke zurückgespielt und übergeordnet reflektiert

Individuelle Fälle transformativen Forschens

Deutlich wird: Im engeren Sinne geht es hier beim transformativen Forschen darum, dass die Graduierten selbst durch Vor-Ort-Aktivitäten Impulse in den Städten setzen, die als Teil ihres methodischen Vorgehens in den Promotionen einen zentralen Baustein dieser darstellen. Dabei wurde im Kolleg, aber auch im Erfahrungsaustausch mit anderen Forschenden wiederholt reflektiert: Was ist in einer Promotion leistbar, wie kann ein agentenbasierter Ansatz aussehen? Schnell zeigte sich, dass die Ansprüche reduziert werden mussten – denn nur in den wenigsten Fällen klappt es, in den Kommunen mit anderen Stadtmachenden vor Ort in eine enge Kooperation und Umsetzung zu kommen. Auch nutzen nur Einzelne der Graduierten die Möglichkeit, Wandel vor Ort durch Impulse und sichtbare Veränderungen im Raum anzustoßen. Nur in zwei Projekten werden im Sommer 2022 räumliche Interventionen eingerichtet (Bühne und Baucontainer), um neue Orte für Kultur, Begegnung und Austausch zu schaffen.

Zahlreiche Dissertationen wirken über Institutionen und Governance und damit verwoben über Prozesse und Dialoge. Teilweise nutzen die Graduierten die Verflechtung in die Lehre, um mit Studierenden gemeinsam vor Ort in den Städten zu arbeiten. So machen sich im Herbst 2022 fünfzehn Studierende mit einer Doktorandin auf den Weg in eine Mittelstadt, um dort in einem gesamtstädtischen Leitbildprozess Raumabbildungen zu ergänzen und kartengestützte Interviews zu führen. Die meisten der Graduierten setzen auf Wandel über Prozesse und Dialoge, sie führen Workshops in den Stadtverwaltungen oder mit anderen Zielgruppen durch, setzen das oben erwähnte Planspiel ein, führen Interviews oder experimentieren mit weniger bekannten Methoden wie dem Story-Circle oder kulinarischen Komponenten.

Gemein haben diese Wandelimpulse, dass sie koproduktiv sind, da es sich um Aktivitäten handelt, die a) gemeinsam mit Dritten vorbereitet werden, b) die sich an ausgewählte Akteure in Mittelstädten richten, oder c) die in sich kommunikativ angelegt sind und bestehende Bezüge und Wege der Kommunikation womöglich verändern. Alle Graduierten durchlaufen in der Konzeption und Planung ihrer Vor-Ort-Aktivitäten, aber auch darüber hinaus in dem Zusammenspiel mit den Städten, einen intensiven Lernprozess, da sie in ihrer Agent:innen-Rolle Kommunikations- und Kooperationsprozesse gestalten.

Sie generieren dabei neues Wissen über Mittelstädte, werden zu entwickelnden Akteuren, die aktiv Raum oder die Konzeption von Raum verändern. Nicht zu unterschätzen ist dabei die Herausforderung, die eigenen Rollen immer wieder einzunehmen oder zu verlassen und bewusst zwischen dem *Forschen* und *Machen* zu wechseln.

Transformatives Forschen trifft Stadtentwicklung

Damit kommen wir zu einer weiteren Form des transformativen Forschens, denn im weiteren Sinne meint dies hier auch die Prozesse, welche die Graduierten in Kooperation mit den Kommunen durchlaufen und die sie mit der Gründung und Belegung des Mittelstadtnetzwerks erfahren. Die Graduierten haben sich speziell mit der Stadtgröße *Mittelstadt* beschäftigt, genauer den kleinen Mittelstädten, deren Einwohnerzahl zwischen 20.000 und 50.000 liegt. Sie fragen und diskutieren dabei immer wieder, ob es das Mittelstadtspezifische eigentlich gibt – und falls ja, was das dann eigentlich ist. Die Antwort ist nicht trivial und auch noch nicht in Gänze darzustellen. Erste Erkenntnisse zeigen aber: Die Mittelstädte sind *hidden champions*, die sich an den Großstädten orientieren, in ihrer Verwaltungsstruktur aber den Kleinstädten näher sind. Ein herausfordernder Spagat, der schwer zu lösen ist. Ein Schlüssel dazu könnte sein, im gemeinsamen Machen der vielen Akteure von Stadtentwicklung handlungsfähig zu werden. Die Vermutung liegt nahe, dass dies Mittelstädten durch kurze Wege und Bezüge zwischen den Akteuren leichter fällt und sie durch ihre kleinere Größe agiler sind. Die bisherigen Erkenntnisse zeigen jedoch, dass viele der teilnehmenden Kommunen in dialog- und beteiligungsorientierten Prozessen nicht erfahren sind. Der Lerneffekt zum Wandel über Prozesse und Dialoge sowie Institutionen und Governance wird also im Gegenstromprinzip auch auf Seiten der Städte erwartet.

Ein Benefit der Zusammenarbeit zwischen dem Mittelstadtnetzwerk und dem Kolleg wird also nicht zwingend die Lösung vor Ort im Raum sein, sondern stellt sich über das Lernen im gemeinsamen Prozess ein.

Transformativ Forschen im Kolleg

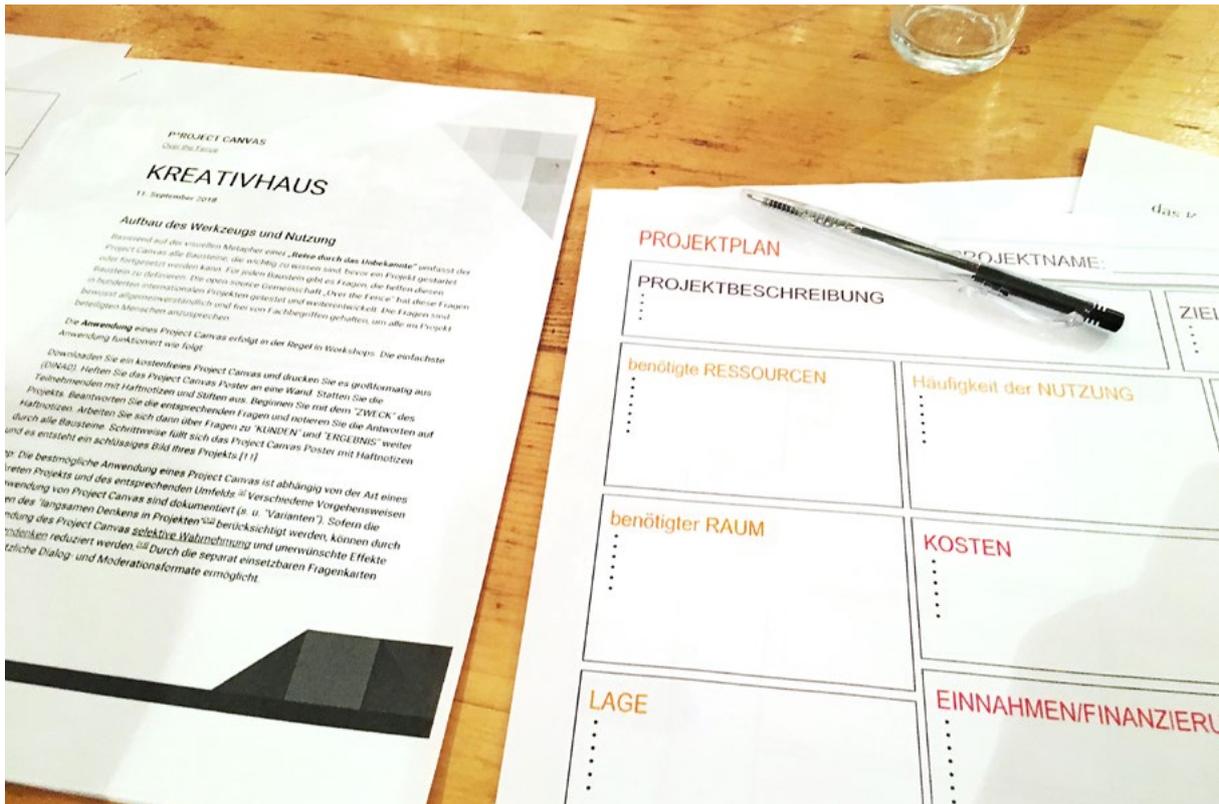
Auch die Prozesse des gemeinsamen Forschens im Kolleg sind Teil des Verständnisses von transformativer Forschung. Eine Besonderheit ist, dass die Graduierten trotz ihrer einzelnen Arbeiten und die Kommunen trotz ihrer individuellen Transformationsaufgaben durch gemeinsame Themen einen Zusammenhalt erfahren, der fortbesteht. Die zentralen gemeinsamen Themen sind a) das *Mitmachen*: Was heißt für uns Mitmachen und wie kann es ein- und umgesetzt werden? und b) das *Mittelstadtspezifische*: Was können wir gemeinsam über Mittelstädte lernen? Beides wird stets begleitet durch den Ansatz c) der *transformativen Forschung*.

Diese Themen werden bei gemeinsamen internen Veranstaltungen regelmäßig erörtert. Doch noch fehlt dem Kolleg – trotz eines frühzeitig eingeführten Forschungsdatenmanagements – ein gemeinsamer Erkenntnispeicher, in dem die Lerneffekte über diese drei Themen zusammengetragen werden. Die kollektiven Erkenntnisse könnten dann

zum einen gemeinsam ausgewertet, aber zum anderen auch in den einzelnen Arbeiten verwertet werden. In der aktuellen Phase der laufenden Empirie steht es nun an, ein gemeinsames Lern- und Reflexionsmodell zu entwickeln, von dem alle in der zweiten Hälfte des Kollegs profitieren können. Zudem wird es eine wichtige Aufgabe sein, das stets lernende Kolleg in die Debatte um Reallabore einzuordnen – insbesondere in Bezug auf den Mehrebenenansatz, der sich im Verbund von Transformationsimpulsen in einzelnen Städten und der Netzwerkarbeit innerhalb und zwischen Graduierten und Mittelstädten entfaltet.

Literatur

- Adam, Brigitte und Blätgen, Nadine (2019): Bevölkerungsdynamik und Innenentwicklung in Mittelstädten. Online verfügbar unter: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/analysen-kompakt/2019/ak-10-2019.html>, Zugriff am 12.01.2021.
- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumentwicklung) (Hg.) (2020): Corona und Stadtentwicklung. Neue Perspektiven in der Krise? In: IZR – Information zu Raumentwicklung 4/2020.
- Fischer, Lea und Förster, Agnes (2021): Das Wissen der Vielen einbeziehen: Interview mit Annegret Michler, Ferdinand Nehm und Birte Pereira. City Talks. Maikämper, Moritz und Förster, Agnes (Hg.). Abgerufen unter: <https://www.pnd-what-next.de/category/city-talks/>, Zugriff am 20.06.2022.
- Graduiertenkolleg MaM (Hg.) (2022a): Mitmachstadt-ABC. Mittelstadt. Abgerufen unter: <http://www.mittelstadtalsmitmachstadt.de/eintraege/mittelstadt/>, Zugriff am 03.06.2022
- Graduiertenkolleg MaM (Hg.) (2022b): Mitmachstadt-ABC. Mitmachen. (Abgerufen unter: <http://www.mittelstadtalsmitmachstadt.de/eintraege/mitmachen/>, Zugriff am 03.06.2022)
- Graduiertenkolleg MaM (Hg.) (2022c): Wir forschen transformativ. Ein Manifest. (Abgerufen unter: <http://www.mittelstadtalsmitmachstadt.de/forschung/manifest/>, Zugriff am 07.06.2022)
- Grüger, Christine und Thissen, Fee (2021): Spielräume in Zeiten von Pandemie und Klimakrise. Podcast Stadtrederi, Folge 1. Abgerufen unter: <http://www.stadtrederi.com>, Zugriff am 20.06.2022
- Kleilein, Doris und Meyer, Friederike (Hg.) (2021): Die Stadt nach Corona. Berlin.
- Melber, Jana und Förster, Agnes (2021): Wissen und Wandel in kleinen Mittelstädten: Interview mit Martin Jungmann, Monika Neuhöfer-Avdić und Markus Neufeld . City Talks. Maikämper, Moritz und Förster, Agnes (Hg.). Abgerufen unter: <https://www.pnd-what-next.de/category/city-talks/>, Zugriff am 20.06.2022.
- Shapiro, Julia und Förster, Agnes (2021): Mit Narrativen Stadt machen: Interview mit Saskia Hebert, Sabine Rabe und Stephan Willinger. City Talks. Maikämper, Moritz und Förster, Agnes (Hg.). Abgerufen unter: <https://www.pnd-what-next.de/category/city-talks/>, Zugriff am 20.06.2020



Planung der nächsten Schritte im neu gegründeten Kreativhaus Eimsbüttel.
Foto: Frederika Hoffmann.

Kollaborationsformate in der Zentrenentwicklung

Reallabore aus der Governance-Perspektive

Collaboration formats in City Center Development

Real-World Labs From a Governance Perspective

Sascha Anders, Luise Stoltenberg

Keywords: Reallabor; Zentrenentwicklung; Governance
Real-world laboratories; city center development; governance

Abstract

Stadtzentren sind nicht erst seit der COVID-19-Pandemie durch funktionale und räumliche Transformationsprozesse gekennzeichnet. Vor diesem Hintergrund hat der Forschungsverbund *Transformation urbaner Zentren* (TransZ) in lokalen Real- und Innovationslaboren akteursgetragene Projekte zur Weiterentwicklung städtischer Zentren initiiert, begleitet und reflektiert. Das methodische Konzept von TransZ beinhaltet, zu Beginn auf Innovationsakteur:innen zuzugehen, um dann über konkrete Projekte weitere, lokal verankerte Unterstützung zu gewinnen. Der Beitrag ordnet den Reallaboransatz in bestehende Formate der Stadtplanung ein. Er konzentriert sich auf die Erkenntnisse aus zwei durchgeführten Reallaboren und diskutiert, inwieweit Reallabore Stadtforschung und -planung über die bestehenden Partizipationsansätze hinaus weiterentwickeln können, welcher Stellenwert ihnen als explorative Kollaborationsformate zukommt und wie sie in die einschlägige Governance-Diskussion eingeordnet werden können.

Even before the COVID-19 pandemic, city and town centers have been affected by functional and spatial transformation processes. The research initiative *Transformation of urban centers* explores possible responses to these changes with the help of real-world laboratories. It focuses on initiating, supporting, and evaluating local actor-driven projects in five city centers. At the beginning, TransZ first identified so-called "innovation actors" with the expectation that their concrete ideas and projects would then find further local support. Drawing on two examples from TransZ's research, the article reflects on the use and value of real-world laboratories in urban planning. It highlights their significance as explorative collaboration formats in regard to existing participatory approaches and pays special attention on their link to governance.

Sascha Anders, Dr.-Ing., Stadtplaner, hat lange in der Praxis zur Zentren- und Quartiersentwicklung gearbeitet. Seit mehreren Jahren forscht er im Arbeitsgebiet Projektentwicklung und Projektmanagement in der Stadtplanung an der HCU Hamburg zur Zentrenentwicklung, Governance und Transformationsprozessen.

Sascha Anders, Dr.-Ing., urban planner, has spent years working on city center and neighborhood development. For several years he has been doing research in the field of project development and project management in urban planning at the HCU Hamburg. His research interest include city center development, governance, and transformation processes.

Luise Stoltenberg, Dr., Soziologin, ist wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Stadtplanung an der HafenCity Universität Hamburg und Mitglied im Forschungsverbund *Transformation urbaner Zentren*. Sie forscht außerdem zu Stadtsoziologie und neuem Städtetourismus (*new urban tourism*).

Luise Stoltenberg, Dr., sociologist, is a research associate in urban planning at HafenCity University Hamburg and a member of the research network *Transformation of Urban Centers*. She also conducts research on urban sociology and *new urban tourism*.

Reallabore und Stadtplanung

Reallabore als neue Art des Experimentierens und der Kollaboration erfahren im wissenschaftlichen Diskurs und in der Praxis der Stadtplanung zurzeit eine große Aufmerksamkeit. Auch im Zusammenhang mit dem Strukturwandel im Einzelhandel und den sich abzeichnenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Zentren- und Innenstadtentwicklung werden von unterschiedlichen Akteur:innen verstärkt neue Formen des Ausprobierens, neue Organisations- und Wirtschaftsformen sowie neue Arten der Beteiligung und temporärer Nutzungen eingefordert (BBSR 2021; Anders et al. 2020). Damit einher geht die Forderung nach resilienten und nachhaltigen Innenstädten, die zukunftsfähige gewerbliche Strukturen und eine Nutzungsmischung unterstützen sowie eine Neubewertung des öffentlichen Raums und neue Mobilitätsformen ermöglichen (BMI 2021; DST 2021).

Reallabore beschränken sich aber nicht nur auf das Ausprobieren neuer Partizipations- oder Empowerment-Ansätze und interventionistische oder kollaborative Stadtentwicklungsprojekte. Sie implizieren insbesondere die Integration der Wissenschaft, die nicht erst am Ende eines Projektes evaluierend tätig wird, sondern Teil des gesamten Erarbeitungs- und Entwicklungsprozesses ist. Dies kann so weit gehen, dass Wissenschaftler:innen den Prozess aktiv steuern und in Entwicklungsschritte eingreifen. Als weiteres Charakteristikum von Reallaboren wird die Interdisziplinarität von Forschung und Praxis, das heißt die Integration unterschiedlicher Sichtweisen in den Arbeitsprozess, angesehen (Schäpke et al. 2017: 3– 5; Parodi et al. 2016: 9–12, 16–17; Schneidewind 2014: 2– 4). Obwohl Reallabore in der Regel im Kontext der Nachhaltigkeitsdebatte aufgegriffen werden (Rose et al. 2018), kann man sie breiter verstehen. Hahne (2021: 307) beschreibt Reallabore zum Beispiel als „zeitlich begrenzte Experimentierräume in technisch-sozialen Systemen.“

Reallabore sind aus stadtplanerischer Perspektive allerdings kein gänzlich neues Instrument.

Die Stadtplanung oder genauer die Stadtforschung kann – anders als in anderen Wissenschaftsdisziplinen – als anwendungsbezogene Wissenschaft auf einen reichen Erfahrungsschatz bei der Partizipation unterschiedlicher Akteur:innen, der Integration anderer Wissenschaften (Interdisziplinarität) und eine enge Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis (Transdisziplinarität) zurückgreifen. Auch die Auseinandersetzung mit der Vielfalt der Akteur:innen, die in derartigen Prozessen beteiligt sind, und mit den daraus entstehenden Konflikten sind der anwendungsbezogenen Stadtforschung nicht neu (Hahne 2021: 309, 312; Kanning 2018: 12).

Vor diesem Hintergrund diskutieren wir in diesem Beitrag die aktuelle Debatte um Reallabore und interventionistische, kollaborative und temporäre Formate und ordnen diese in den Kontext der Diskussionen von Stadtplanung und Governance der vergangenen Jahrzehnte ein (Gailing und Hamedinger 2019). Dabei bewerten wir, welches Potenzial diese neuen Entwicklungs- und Handlungsansätze vor dem Hintergrund der sich aktuell abzeichnenden städtischen Transformationsprozesse in den Innenstädten besitzen.

Unsere Ausführungen stützen sich dabei unter anderem auf die Erfahrungen, die wir im Kontext des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Forschungsprojektes *Transformation urbaner Zentren* (TransZ) sammeln konnten (Krüger et al. 2021). Unser Ziel ist es, Gelingensbedingungen, Herausforderungen, Akteurskonstellationen und Prozesse herauszustellen, die sich im Rahmen der durchgeführten Reallabore gezeigt haben und diese in den übergeordneten Diskurs zu Governance und neuen Herausforderungen der Stadtentwicklung einzuordnen.

Zum Wandel des Planungsverständnisses: Transdisziplinarität und Governance

Der transdisziplinäre Forschungsansatz der Reallabore, verstanden als Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis (Rose et al. 2018: 4), ist in der Stadtplanung und Stadtforschung weitestgehend etabliert. Zu nennen sind hier vor allem die verschiedenen Förderprogramme, bei denen die Integration lokaler Akteur:innen in den Planungs- und Entscheidungsprozess seit langer Zeit fest verankert ist. Herauszustellen sind insbesondere die Förderprogramme der Städtebauförderung des Bundes und der Länder, die mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen seit rund 50 Jahren die integrierte und partizipative Stadt- und Zentrenentwicklung unterstützen und die Entwicklung der Zentren und Wohnquartiere in den vergangenen Jahrzehnten erheblich mitgeprägt haben. Auch im für die Zentrenentwicklung wichtigen Städtebauförderungsprogramm *Lebendige Zentren* (ehemalig *Aktive Stadt- und Ortsteilzentren*) liegt neben der gewerblichen und strukturellen Stärkung der gewachsenen Zentren ein Programmschwerpunkt bei der Partizipation und Berücksichtigung der Interessen der unterschiedlichen Akteursgruppen. Engagierte Beteiligte sind in diesen Prozessen in der Regel – neben den zuständigen Fachämtern und der Politik (öffentliche Hand) – vor allem die Gewerbetreibenden (Handel, Dienstleistungen und Handwerk), die Immobilieneigentümer:innen und die Zivilgesellschaft sowie kulturelle und soziale Institutionen (BBSR 2018; BMVBS 2012). Diese akteursübergreifenden Beteiligungsansätze sind mittlerweile soweit etabliert, dass sie Grundvoraussetzung für die Mittelzuweisungen durch die Städtebauförderung von Bund und Länder sind (BMI 2020: 18).

Außerdem kann die Stadtplanung auf eine Vielzahl von Konzepten und Modellprojekten verweisen, die einen experimentellen Charakter haben. Beispielfhaft sind die Internationalen Bauausstellungen (IBA) oder regionale Entwicklungsprozesse, die im Rahmen der Europäischen Regionalförderung LEADER umgesetzt worden sind, zu nennen (Kanning 2018: 8). Vergleichbare Ansätze verfolgen auch die Projekte des experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt), mit dem der Bund seit 1986 innovative Planungen und Maßnahmen zu unterschiedlichen stadtplanerischen Themen unterstützt (Hahne 2021: 313). Ähnlich verhält es sich mit den Modellvorhaben der Raumordnung (Moro) und den Projekten der Nationalen Stadtentwicklungspolitik (NSP) (Anders et al. 2020: 7–9).

Darüber hinaus ist die inhaltliche Ausrichtung der Reallabore, die sich sehr stark (wenn auch nicht ausschließlich) an den Nachhaltigkeitszielen (WBGU 2016) orientiert, in der Stadtentwicklung nicht erst seit der Leipzig-Charta 2007 (BMUB 2007) fest verankert. In den vergangenen Jahren hat die Nachhaltigkeitsdebatte die Auseinandersetzungen um eine Weiterentwicklung von stadtplanerischen Ansätzen sogar maßgeblich mitbestimmt (Hahne 2021: 309).

Stadtplanung und Stadtforschung haben sich auf diese Weise in den vergangenen Jahrzehnten umfangreiches Wissen aus der Einbindung professioneller und nicht-professioneller Akteur:innen, auch aus kokreativen Prozessen, angeeignet.

Dies wird innerhalb der Disziplin schon lange als große und notwendige Bereicherung verstanden und zeigt sich unter anderem daran, dass sich in den vergangenen Jahrzehnten eigene Forschungsschwerpunkte etabliert haben, die sich der (Weiter)Entwicklung von Beteiligungsformaten, der Beteiligung (und dem Empowerment) der Zivilgesellschaft, der Wirkung von Beteiligungsprozessen und der Integration dieser Prozesse in die stadtpolitischen Entscheidungen widmen (Koch et al. 2018; Petrin 2016; Oswald et al. 2014). Mit der Forschung zu sogenannten *urban commons* (BBSR 2021; Dellenbaugh et al. 2015), also zur Kooperation und Koproduktion im Quartier, wird der Fokus auch auf neue Modelle abseits des klassischen hoheitlichen Planungsprozesses gelegt.

Die bisherigen Forschungen zur Partizipation und Beteiligung relevanter Akteur:innen in Stadtentwicklungsprozessen beziehen sich dabei meist (mitunter in abgewandelter Form) auf die unterschiedlichen Partizipationsniveaus beziehungsweise die *Ladder of citizen participation* nach Arnstein (1969) (siehe Abbildung 1).

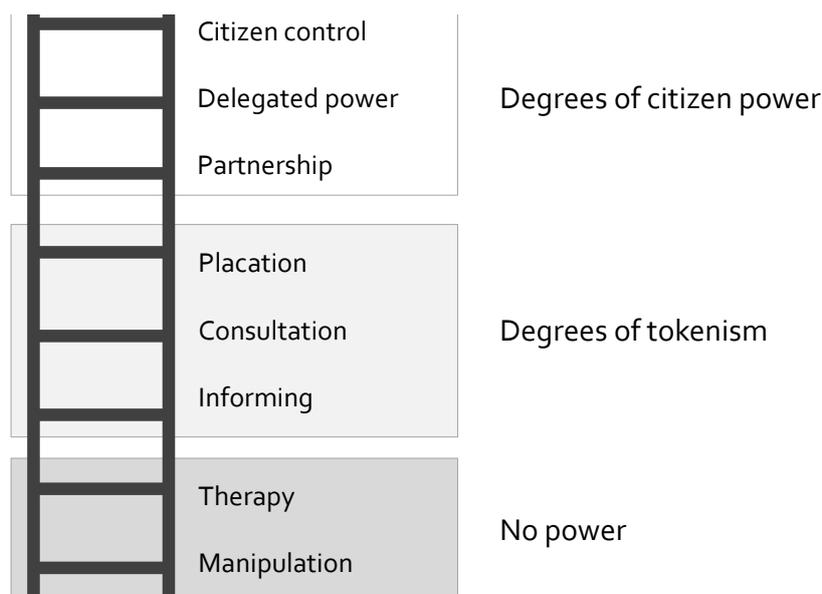


Abbildung 1: *Ladder of citizen participation* von Arnstein.
Quelle: Eigene Darstellung nach Arnstein (1969).

Dieses Modell von Partizipation differenziert unterschiedliche Stufen. Auf der untersten Stufe steht die Nicht-Beteiligung und die Manipulation; auf der obersten Stufe steht Eigenständigkeit beziehungsweise Citizen-Control oder Empowerment (Gebhardt und König 2021: 338). Der Reallaboransatz kann hier auf der obersten Stufe eingeordnet werden.

Es finden allerdings ebenso Debatten statt, die sich kritisch mit der teilweise sehr offenen Beteiligung in Stadtentwicklungsprozessen auseinandersetzen. Selle (2013: 49) berichtet beispielsweise von Praxiserfahrungen, bei denen Bürgerbeteiligungsprozesse inszeniert werden und Teilhabe an Meinungsbildung suggeriert wird, ohne die Ergebnisse schließlich in der Planung aufgreifen zu wollen oder zu können. Andererseits bewertet Selle die Ergebnisse vieler Beteiligungsprozesse als zu wenig zielorientiert und ordnet viele Wünsche, die in Beteiligungsprozessen geäußert werden, als für die Planungsebene irrelevant ein, weil sie entweder unbezahlbare Wunschlisten enthalten oder andere, teilweise immer wiederkehrende Themen und Zuständigkeiten betreffen, die von der Stadtplanung kaum beeinflusst werden können. Nach Selle sind demnach letzten Endes lediglich rund 10 Prozent der in Partizipationsprozessen geäußerten Hinweise wirklich hilfreich für den jeweiligen Planungsprozess (ebd. 11). Ähnlich kritisch äußert sich auch Hahne (2021: 317), der beschreibt, dass die Ansprüche der aktiven Zivilgesellschaft oft mit den Realitäten von Politik, Verwaltung und Projektentwicklung aneinanderstoßen. Diese seien allerdings auch häufig nicht bereit, neue Wege zu gehen oder eigene Prioritäten in Frage zu stellen. Hieraus wird klar, dass trotz umfangreicher Erfahrungen bei Beteiligungsprozessen die Auseinandersetzung um eine erfolgreiche Partizipation und das Empowerment der unterschiedlichen Akteur:innen auch in den etablierten Stadtplanungsprozessen nicht abgeschlossen ist und kontinuierlich weiterentwickelt wird – auch im Kontext politischer Debatten vor Ort.

Aus dieser kurzen Zusammenschau wird deutlich, dass sich das Verständnis darüber, was Stadtplanung überhaupt ist, welche Pläne und Prozesse dahinterstecken und welche Akteur:innen eine große Bedeutung besitzen und in Planungs- und Umsetzungsprozesse integriert werden müssen, in den letzten Jahrzehnten erheblich verändert hat.

In der Stadtentwicklung und Stadtforschung wird das Zusammenspiel der unterschiedlichen Akteur:innen aus Politik und Verwaltung, der Zivilgesellschaft, der Gewerbetreibenden und der Immobilienwirtschaft dabei insbesondere in der Governance-Diskussion aufgegriffen (Selle 2012; Albers 1993). Governance steht als neuer Ansatz staatlicher Steuerung und wird als interdisziplinärer Begriff in vielen Fachrichtungen verwendet – auch, oder vor allem, abseits der Stadtplanung (Kilper 2010). Fürst hat in diesem Kontext schon 2004 von einem Paradigmenwechsel gesprochen (Fürst 2004). Im Fokus der Diskussion innerhalb der Stadtplanung steht dabei das sich ändernde Planungsverständnis von *Government* im Sinne einer leitenden und planenden Funktion des politisch-administrativen Systems hin zu *Governance* im Sinne einer die gesellschaftlichen Akteur:innen beteiligenden Planung (Selle 2017; Krüger 2007) (siehe Abbildung 2).

Dabei wird aus unterschiedlichen Perspektiven aufgezeigt, welche Akteur:innen die Stadt mit welchen Plänen und Strategien entwickeln, welche Inhalte sie einbringen, wie die einzelnen Akteur:innen zueinander stehen und welche Machtpositionen oder Entscheidungskompetenzen die unterschiedlichen Akteursgruppen besitzen (Gailing und Hamedinger 2019: 174–176). In diesem Kontext eines sich ändernden Planungsverständnisses ist aus unserer Sicht auch die Debatte um neue Formate wie Reallabore einzuordnen.

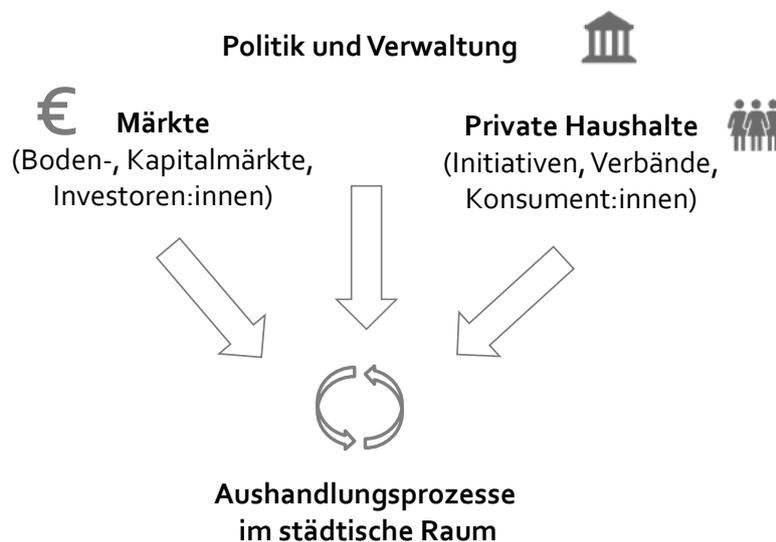


Abbildung 2: Stadt als Resultat des Handelns von unterschiedlichen Akteur:innen.
Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Selle (2012: 30).

In der Auseinandersetzung um die Änderung des Planungsverständnisses hat sich dabei die Sichtweise von Selle (1995: 240) etabliert, wonach sich das veränderte Planungsverständnis nicht anhand nacheinander folgender Phasen (Albers 1993: 100), sondern vielmehr anhand von Schichten erklären lässt (siehe Abbildung 3). Dabei argumentiert Selle, dass sich die einzelnen Planungsphasen inhaltlich, methodisch und bezogen auf die Akteurskonstellationen eher überlagern. Das heißt, spezifische Rahmenbedingungen führen zu einer Änderung der Planungsschwerpunkte, bis hin zu einem neuen Planungsverständnis, welches dann dominant wird. Die Phasen lösen sich also nicht gänzlich ab. Das bedeutet, dass kooperative und kommunikative Planungsansätze, die seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts an Bedeutung gewonnen haben, immer Elemente des vorherigen Planungsverständnisses enthalten. Diesem Verständnis folgend enthält also auch die aktivierende und kooperative Perspektivplanung Elemente der rahmensetzenden Auffangplanung aus dem vorherigen Jahrzehnt, et cetera.

Die Reflexion über das eigene Handeln ist innerhalb der Stadtplanung also bereits in der Vergangenheit Inhalt zahlreicher Debatten gewesen. Entsprechend sind die theoretisch-wissenschaftlichen Diskussionen über partizipative Ansätze im Stadtplanungsdiskurs weitestgehend etabliert und nicht grundsätzlich neu (Healey 2012; Altrock und Bertram 2012; Selle 2006: 557–577). Infolgedessen stellt der Reallaboransatz im Sinne einer beteiligenden und reflektierenden Integration der Wissenschaft für die Stadtplanung keinen gänzlich neuen Zugang dar. Nichtsdestotrotz können aber im stadtplanerischen Kontext

bei der Durchführung von Reallaboren planerische Ansätze weiterentwickelt und neue Forschungsergebnisse abgeleitet werden. Dies wird im Folgenden anhand zweier Beispiele aus dem Forschungsprojekt TransZ dargelegt.

	1900	1965	1980	1990
Phasenmodell (nach Albers)	Anpassungs- planung	Auffang- planung	Entwicklungs- planung	Perspektiv- planung
Schichten- modell				Kooperativ Handeln, Aktivieren, Kooperieren, Marktteilnahme
			Koordiniert Entwicklungen planen, Koordination öffentliche Akteure - flächendeckend/ projektbezogen, Marktbeeinflussung	
		Rahmen für private Bautätigkeit setzen Daseinsvorsorge, Entwürfe eines städtebaulichen Ordnungsrahmens für erwartete Entwicklungen = Angebots-, Negativ-, Auffangplanung		
	Gefahren abwehren "Produktion von Lage", Sicherung von Mindeststandards (Brandschutz, Hygiene etc.) Ergänzung der Marktfunktionen (Freiraumsicherung, Ver- und Entsorgung) = Anpassungsplanung			

Abbildung 3: Wandel des Planungsverständnisses in Phasen und Schichten.
 Quelle: Eigene Darstellung nach Selle (1995: 240).

Der TransZ-Ansatz

Viele gewachsene Innenstädte sind nicht erst seit Beginn der COVID-19-Pandemie durch erhebliche Veränderungsprozesse gekennzeichnet. In Klein- und Mittelstädten, aber auch in den Randbereichen der Innenstädte und den Stadtteilzentren größerer Städte werden insbesondere die strukturellen Veränderungen im Einzelhandel, die Digitalisierung verschiedener Arbeits- und Lebensbereiche und das sich geänderte Mobilitätsverhalten durch gewerbliche Mindernutzungen und Leerstände in den Erdgeschosszonen sichtbar (Anders et al. 2021: 237–239). In der Folge verlieren in vielen Städten ehemals vitale Zentren an Bedeutung und Wertschätzung, nicht nur als Orte des Konsums und der Versorgung, sondern auch als Wohn-, Kommunikations-, Aufenthalts- und Identitätsorte für den Stadtteil und die Gesamtstadt.

Vor diesem Hintergrund war die Basishypothese des Forschungsprojektes TransZ, dass sich Stadtzentren nur dann zukunftsfähig entwickeln können, wenn unterschiedliche Funktionen in den Zentren gestärkt werden und es gelingt, die Potenziale, die sich aus den Synergien zwischen den verschiedenen Nutzungen und ihren Akteur:innen ergeben, zu erkennen und zu nutzen. Daraus folgt, dass es vom gemeinsamen Handeln der verschiedenen Akteur:innen und ihrer Selbstorganisation abhängt, ob und inwieweit eine soziale, ökonomische und ökologische Transformation der Zentren gelingt. Je nach Situation können das Eigentümer:innen, Einzelhändler:innen und Gewerbetreibenden, soziale, Kultur- und Bildungseinrichtungen oder die Zivilgesellschaft sein (Anders und Krüger 2018).

Mit TransZ sollten deshalb im Rahmen von Reallaboren akteursgetragene Prozesse initiiert werden, in denen „Raumpioniere“ (Noack 2015: 36) über eigene raumbezogene Interessen hinausgehend Neues und Innovatives entwickeln und voranbringen, d. h. Grenzen der üblichen Routinen überschreiten und eigene Ressourcen einbringen, um die Vielfalt und Attraktivität der Zentren zu steigern. In dem Projekt TransZ wurde davon ausgegangen, dass diese Innovationsakteur:innen auf die bestehenden Problemlagen reagieren können und selbst aktiv werden. Dem Forschungsverbund war dabei bewusst, dass die Innovationsakteur:innen grundsätzlich auch durch die etablierten Förderprogramme erreicht werden können. Wir haben aber in anderen Zusammenhängen die Erfahrung gemacht, dass die inhaltlichen und organisatorischen Grenzen dieser Programme häufig auch als Barrieren für Neuerungen wirken, da die institutionalisierten Prozesse nicht alle Akteur:innen ansprechen und nicht sämtliche (häufig auch privatwirtschaftlich oder zivilgesellschaftlich initiierten) Innovationen aufgreifen können. Die TransZ-Reallabore waren deshalb gerade zu Beginn darauf ausgerichtet, Innovationsakteur:innen zu identifizieren und sie bei der Entwicklung und Umsetzung ihrer innovativen Ideen zu begleiten und inhaltlich und organisatorisch zu unterstützen. Vor diesem Hintergrund war der TransZ-Reallabor-Ansatz insbesondere durch die folgenden Merkmale gekennzeichnet:

- Thematische Offenheit, d.h. die Projektinhalte wurden ausschließlich durch die Beteiligten vor Ort bestimmt, einziger thematischer und räumlicher Bezugspunkt war die Transformation urbaner Zentren.
- Ein erheblicher Schwerpunkt der Vor-Ort-Arbeit lag auf der kontinuierlichen Unterstützung der Akteur:innen zur Selbstorganisation.
- Die Hochschulen haben im gesamten Prozess als Impulsgeber:innen eine besondere, neutrale Rolle eingenommen und agierten gleichzeitig in einer Doppelrolle als wissenschaftliche Evaluator:in.
- Andererseits konnten die Kommunen den Reallabor-Prozess inhaltlich nicht vorab steuern, sich aber (wie alle anderen Akteur:innen auch) in den Prozess einbringen. Sie haben also eine für sie eher ungewohnte Rolle eingenommen.
- Sachmittel standen während des Projektes nur sehr begrenzt zur Verfügung.

Kreativhaus in Hamburg-Eimsbüttel und Bürgergenossenschaft in Holzminden

Wesentlicher Kern des Reallaboransatzes in Hamburg-Eimsbüttel war das Zugehen auf mögliche Innovationsakteur:innen. Dabei wurde bewusst vermieden, öffentlichkeitswirksame Auftaktveranstaltungen durchzuführen, die zu unrealistischen „Wunschlisten“ an Ideengeführthätten (Selle 2013: 11). Der Zugang zu den Akteur:innen verlief deshalb in einem ersten Schritt über Expertengespräche mit insgesamt 14 institutionellen und bekannten Akteur:innen aus dem Quartier. Dies waren neben der Bezirksverwaltung vor allem Vertreter:innen des Quartiersmanagements vor Ort, des Gewerbevereins Osterstraße e. V., einzelne größere und/oder bedeutende Immobilieneigentümer:innen und Einzelhändler:innen sowie Vertreter:innen aus der Zivilgesellschaft, die bereits in der Vergangenheit durch (kollaborative) Initiativen und Interesse an der Stadtteilentwicklung in Erscheinung getreten waren. Nach diesen Gesprächen wurden mit einem erweiterten

Kreis an zwei Workshop- und Präsentationsterminen Schwerpunktthemen und Projektideen konkretisiert und im weiteren Verlauf umgesetzt. In Eimsbüttel sind dadurch aus fünf Projektideen zwei konkrete Projekte entstanden, die umgesetzt wurden. Das Kreativhaus Eimsbüttel (KHE) ist eines dieser Projekte (siehe Abbildung 4).

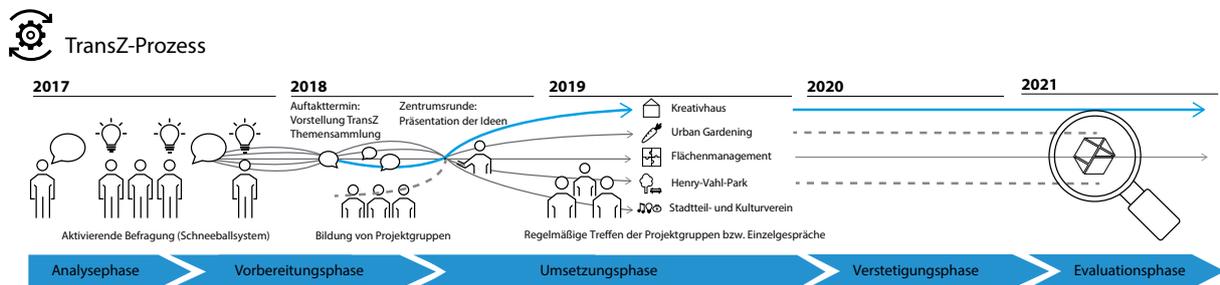


Abbildung 4: Der TransZ-Prozess illustriert am Beispiel der Entwicklung des Kreativhauses Eimsbüttel.
Quelle: Eigene Darstellung.

Schon zu Beginn des Reallabor-Prozesses wurde artikuliert, dass im Zentrum Eimsbüttels ein Ort für gemeinschaftliches und kreatives Miteinander fehle. Das KHE griff dies auf und schuf mit viel ehrenamtlicher Arbeit einen Ort für Kreativität, der gleichzeitig als soziale Begegnungsstätte dient. Das inhaltliche Konzept des KHE liegt darin, kreative Kurse (Fotografieren, Singen, Basteln, et cetera) anzubieten, regelmäßige Stadtteiltreffen zu organisieren (Klönschnack, Flohmarkt) und sich als Ort für Ausstellungen, Konzerte und kleine Gewerbemessen zu etablieren. Außenstehenden können die angemieteten Räume gegen eine geringe (sozialverträgliche) Mietzahlung ebenfalls nutzen.

Im Laufe des Entstehungsprozesses hat sich das KHE mit der Gründung eines eingetragenen und gemeinnützigen Vereins einen institutionellen Rahmen gegeben und hatte das Glück, in einem hochverdichteten und attraktiven Stadtteil leerstehende Nebenflächen einer ehemaligen Grundschule anmieten zu können. Herz des KHE ist das sogenannte Kernteam, das die Organisation und Weiterentwicklung des KHE übernimmt und sich regelmäßig in 14-tägigen Abständen zu Besprechungen trifft. Die betreuenden Hochschulen moderieren und protokollieren diese Sitzungen. Das KHE ist bis auf die Einrichtung einer 450 Euro-Stelle und die Unterstützung durch die Hochschulen ehrenamtlich organisiert. Das Kernteam setzt sich bislang ausschließlich aus der Zivilgesellschaft und Kreativen zusammen, es bestehen jedoch enge Verbindungen zum Gewerbeverein Osterstraßen e.V., mit dem bereits in Kooperation Veranstaltungen durchgeführt worden sind. Das KHE ist zu Beginn finanziell durch TransZ unterstützt worden, kann mittlerweile aber durch Mieteinnahmen für die Räume, Einnahmen durch den Flohmarkt und Fördermittel durch das Bezirksamt eigenständig agieren. Innerhalb kürzester Zeit hat das KHE im Stadtteil zahlreiche Unterstützer:innen gefunden, in den ersten zwei Jahren fanden im KHE mehr als 800 Veranstaltungen statt. Das KHE hat sich also trotz schwieriger Rahmenbedingungen – die Eröffnung des KHE fand im Oktober 2019 statt, ab März 2020 kamen die ersten Einschränkungen durch die COVID-19-Pandemie – als kulturelle Institution im Stadtteil etabliert.

In Holzminden bestand die Idee, eine Bürgergenossenschaft zu gründen, um Immobilien aufzukaufen, zu sanieren und wieder einer zentrenaffinen Nutzung zuzuführen, bereits vor Beginn von TransZ. Die Umsetzung scheiterte jedoch aus unterschiedlichen Gründen immer wieder. Anders als in Hamburg-Eimsbüttel wurde in Holzminden versucht, über öffentliche Veranstaltungen für das Thema Innenstadtrevitalisierung zu sensibilisieren. Dafür wurden verschiedene Vorträge und Veranstaltungen organisiert, um mit potenziellen Interessent:innen in Kontakt zu kommen. TransZ unterstützte in der Folge zunächst zwei Initiatoren bei der Durchführung einer Informationsveranstaltung, um weitere Mitstreiter:innen für die Bürgergenossenschaft zu gewinnen.

Durch die gut vernetzten Initiatoren konnten schnell potentielle Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder benannt werden und im Herbst 2019 fand bereits die Gründungsversammlung der Bürgergenossenschaft Holzminden eG (BG-HOL) statt. Nach kurzer Zeit war die Genossenschaft eingetragen und voll geschäftsfähig; die erste Immobilie zur Sanierung wurde im Jahr 2021 erworben. Die Planung der Sanierungsarbeiten sowie alle weiteren organisatorischen Angelegenheiten wie Entscheidungs- und Abstimmungsprozesse obliegen dem Vorstand in Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat der Genossenschaft. Ein erheblicher Teil der Sanierungsarbeiten wird in gemeinschaftlicher Eigenleistung erbracht. Bis Anfang 2022 bestand die BG-HOL bereits aus 208 Mitgliedern, die insgesamt mehr als 1.150 Genossenschaftsanteile gezeichnet haben – dazu gehört auch die Stadt Holzminden. Neben den gezeichneten Genossenschaftsanteilen erfolgt die Finanzierung der BG-HOL über Sach- und Geldspenden.

In beiden TransZ-Projekten hatten die begleitenden Wissenschaftler:innen die Aufgabe, den Prozess zu Beginn zu organisieren und Interessen zusammenzuführen. Nach einer gewissen Zeit ist sowohl in Hamburg als auch in Holzminden die Projektverantwortung komplett an die Innovationsakteur:innen vor Ort übergegangen und die Hochschulen haben lediglich begleitende und beratende Funktionen zu einzelnen Themen übernommen, waren aber als offizielle Kooperationspartnerinnen und Unterstützerinnen des Projektes für die Außenwirkung von großer Bedeutung. Die beteiligten Bezirks- und Stadtverwaltungen haben sich im gesamten Entwicklungsprozess eher zurückgehalten und waren nur punktuell in die Projektarbeit eingebunden. Dazu gehörte zu Beginn vor allem die Beteiligung an den großen Auftaktveranstaltungen. Zusätzlich haben die involvierten Mitarbeiter:innen als Schnittstelle für die Kommunikation mit den unterschiedlichen Verwaltungseinheiten und -ebenen fungiert. Im Laufe der Projekte trugen die Verwaltungen und die Politik durch ihre finanziellen Unterstützungen außerdem wesentlich zur Etablierung der beiden Projekte bei.

Verstetigung kollaborativer und geförderter Projekte

In Reallaboren wird häufig ein großer Wert auf temporäre und interventionistische Ansätze gelegt. Reallabore bieten aber auch die Möglichkeit, das Thema Verstetigung bereits zu Beginn des Projektes mitzudenken. Deshalb lag bei TransZ ein wesentlicher Fokus darauf, die Innovationsakteur:innen nicht nur von Anbeginn in den Prozess zu integrieren, sondern diese im Prozess zu den wesentlichen Trägern des Projektes zu machen. Die Annahme war, dass diese Akteur:innen die Kompetenz besitzen, mittel- bis langfristig

selbsttragende Strukturen im Quartier aufzubauen. Bei der Begleitung und Steuerung des Prozesses hat sich TransZ dabei an den Erkenntnissen zur Verstetigung von Projekten orientiert, die im Kontext der Städtebauförderung herausgearbeitet worden sind. Das BMVBS identifiziert zum Beispiel vier sogenannte „Ankerpunkte der Verstetigung“ (2012: 60–67), wonach die Verstetigung von geförderten Projekten vor allem dann erfolgreich ist,

- wenn es gelingt, feste Orte oder Räume zu schaffen und zu finanzieren, die die Kontinuität und Sichtbarkeit im Quartier sicherstellen,
- wenn Gremien zur Selbstorganisation etabliert werden, mit denen es gelingt, belastbare Entscheidungen zu treffen,
- wenn eine Verankerung zu den bestehenden Entscheidungs- und Steuerungsstrukturen im Quartier (also zum politisch-administrativen Bereich) aufgebaut werden kann und
- wenn es gelingt, Partnerschaften mit bedeutenden privatwirtschaftlichen Akteur:innen (Eigentümer:innen, Händler:innen, Immobilienbesitzer:innen et cetera.) aufzubauen.

TransZ war von Beginn an neben dem Fokus auf die Innovationsakteur:innen darauf ausgerichtet, diese Ankerpunkte umzusetzen und dadurch die Finanzierung der Projekte mittel- bis langfristig zu sichern. Es hat sich allerdings gezeigt, dass für eine Verstetigung der kollaborativ entwickelten Projekte nicht nur die Innovationsakteur:innen und die Berücksichtigung dieser Ankerpunkte von Bedeutung sind. Vielmehr muss es zudem gelingen, diejenigen anzusprechen, die diese Neuerung aufgreifen und verinnerlichen. Rogers (2003) hat in diesem Zusammenhang nicht nur von *Change Agents (Innovationsakteur:innen)* gesprochen, sondern auch die Bedeutung der sogenannten *Adopters* herausgestellt. Die durchgeführten TransZ-Reallabore haben gezeigt, dass kollektives Innovationshandeln durch Anreize stimuliert werden kann und kein Zufallsprodukt ist. Voraussetzung ist, dass Unterstützungsstrukturen aufgebaut werden. Wie und mit welchen Partner:innen die Unterstützungsstrukturen dann vor Ort umgesetzt werden, kann sich jeweils unterscheiden. Die Verstetigung von Projekten aber ist keinesfalls ein Selbstläufer.

Weiterentwicklung des partizipativen Planungsverständnisses

Ein Blick zurück in die Stadtentwicklungsgeschichte und Zentrenentwicklung offenbart, dass Stadtentwicklung stets von neuen Ideen und Interventionen geprägt war. Auch in den eingangs beschriebenen Förderprojekten der Städtebauförderungen, bei ExWost-Vorhaben, der IBA oder bei den Projekten der NSP werden interventionistische und kollaborative Methoden seit längerer Zeit angewendet. Neu an den beschriebenen kollaborativ entwickelten TransZ-Projekten und Reallaboren ist die besondere Akteurskonstellation, der Fokus auf das Ausprobieren und auf interventionistische Ideen sowie die Unterstützung der Selbstorganisation der Akteur:innen vor Ort.

Der zuvor beschriebene Wandel des Planungsverständnisses, der in der Governance-Forschung im Kontext der Diskussion um die Relevanz der drei Akteursebenen Staat (Verwaltung und Politik), Zivilgesellschaft und marktwirtschaftlich agierender Akteur:innen aufgegriffen wird (siehe Abbildung 2), lässt sich auch auf die Einordnung der Reallabor-Ansätze – nicht nur innerhalb von TransZ – übertragen. Im Rahmen von TransZ haben die kommunalen Partner (Verwaltung, Politik) eine für sie ungewohnte Rolle eingenommen, sie waren weniger Impulsgeber, sondern vielmehr ein Player unter vielen und konnten deshalb die thematische Ausrichtung der Projekte nur sehr begrenzt steuern. Gleichzeitig wurde den zivilgesellschaftlichen Innovationsakteur:innen eine größere Aufmerksamkeit zuteil. Die Unterstützung durch die Hochschulen hat dabei letzten Endes dazu beigetragen, dass sich deren Möglichkeiten, sich zu artikulieren und durchzusetzen, verbessert haben. Die Verlagerung der Zuständigkeiten vom politisch-administrativen Planungssystem auf die kollaborativ organisierten Innovationsakteur:innen stellt in diesem Zusammenhang eine Verschiebung der Machtverhältnisse und Entscheidungskompetenzen dar (Gailing und Hamedinger 2019: 174–176), die in der Stadtplanung zwar nicht gänzlich neu ist, aber wie beschrieben in den letzten Jahren an Dynamik gewonnen hat.

Einschränkend ist festzuhalten, dass das politische-administrative System in vielen anderen Bereichen der Stadtentwicklung nach wie vor ein entscheidender Akteur mit großer Bedeutung bleiben wird. Das ist durch die finanziellen, personellen Ressourcen und durch die Verfügungsrechte (Planungsrecht) begründet und legitimiert sich letzten Endes durch die demokratisch gewählten Gremien und das Fachwissen der Expert:innen. Letzten Endes bestätigt dies die Ausführungen von Selle (1995: 240), der mit dem Schichtenmodell die Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Planungsverständnisse dargestellt hat und gleichzeitig betont, dass sich die Inhalte und Prozesse der Stadtplanung ständig weiterentwickeln (siehe Abbildung 3).

Diesem Verständnis folgend, können die kollaborativen und interventionistischen Ansätze der Reallabore als eine Weiterentwicklung und Ergänzung des bestehenden partizipativen Planungsverständnisses aufgefasst werden.

Ähnlich argumentiert auch Altröck (2012: 16–26), der performative (also interventionistische und kooperative) Planungsansätze als ein sich mit anderen Ansätzen überlappendes und koexistierendes Planungsverständnis begreift, die das vorhandene Repertoire der Planung sinnvoll ergänzen und so neue Handlungsspielräume für eine Veränderung räumlicher Nutzungsmuster bieten können. Altröck (ebd.) stellt dabei wie Selle (1995) heraus, dass sich das ändernde Planungsverständnis stets im Kontext mit den Herausforderungen der jeweiligen Zeit verändert und es dadurch zu einer Dominanz des neuen Planungsverständnisses kommt. Das heißt: Während der Stadterweiterungen des 20. Jahrhunderts, die weitestgehend in den damaligen Außenbereichen der Städte umgesetzt wurden, dominierte das rationale, synoptische Planungsverständnis. Zum Ende des 20. Jahrhunderts fanden durch den Umbau von einer Industrie- in eine Dienstleistungsgesellschaft dann strukturelle Veränderungen im Bestand statt, Teile der Städte wurden umgebaut und umstrukturiert. Zu dieser Zeit der Stadterneuerung gewannen kommunikative

Planungsmodelle eine größere Bedeutung. In den folgenden Jahrzehnten kamen schließlich kooperative Elemente hinzu, die sich in der Regionalentwicklung zum Beispiel durch Netzwerke und Stadt-Umland-Kooperationen etablierten, aber auch durch neue Kooperationsformen zwischen privaten Akteur:innen und der öffentlichen Hand sichtbar wurden.

Aktuell steht die Stadtentwicklung durch Schrumpfungsprozesse einerseits und innerstädtischen Transformationsprozessen in wachsenden Kommunen andererseits vor tiefgreifenden Stadtumbauprozessen, die neuer Planungsansätze bedürfen. Hier lassen sich performative oder kollaborative Planungsansätze durchaus als neu hinzutretendes Planungsverständnis – oder als Weiterentwicklung des Bestehenden – einordnen. Folgerichtig argumentiert Altrock (2012: 25), dass „Planung [...] also durch die Art der langfristigen Entwicklungsprobleme beeinflusst [wird], die auf typische Weise angegangen werden. Beide werden aufeinander bezogen und *passen* im Normalfall zueinander. Wenn Planung als solche nicht mehr in der Lage ist, die vorherrschenden Probleme zu lösen, verändert sich das Selbstverständnis von Planern durch explorative Ansätze schnell.“ Man könnte hinzufügen, dass sich das Selbstverständnis von Planung nicht nur durch die neuen Herausforderungen und die gemachten Erfahrungen verändert, sondern auch dadurch, dass (immer wieder) neue Akteur:innen zum Planungsprozess hinzutreten und durch ihr Verhalten Planung weiterentwickeln.

Reallabore, die auf den bestehenden Planungsansätzen aufbauen und Akteur:innen dabei unterstützen, durch kollaborative und transformative Ansätze sowie durch das Erproben von neuen Lösungen (gegebenenfalls auch auf Zeit) Dinge zu verändern, sind demnach als eine Antwort auf die aktuellen Herausforderungen der innerstädtischen Transformation zu verstehen.

Sie stellen eine Weiterentwicklung bestehender Planungsansätze dar und können von der Integration der Wissenschaftler:innen in den Prozess profitieren, die unter Umständen als neutrale Instanz einige Entwicklungen und Innovationen anstoßen, die bei anderen Akteurskonstellationen wesentlich schwieriger sind. Ob kollaborative Formate dabei ein eigenes Planungsverständnis hervorbringen und in der Argumentation von Selle (1995: 240) als eine „eigene, neue Planungsschicht“ einzuordnen sind, oder ob sie vielmehr als eine Weiterentwicklung innerhalb der etablierten kooperativen Handlungsansätze anzusehen sind, wird die Zeit zeigen.

Literatur

- Albers, Gerd (1993): Über den Wandel im Planungsverständnis. In: Raumplanung, Heft 61, 97–103.
- Altrock, Uwe (2012): Das Ende der Angebotsplanung? Instrumente der Planung im Wandel. In: Küpper, Patrick; Levin-Keitel, Meike; Maus, Friederike; Müller, Peter; Reimann, Sara; Sondermann, Martin; Stock, Katja und Wiegand, Timm (Hg.): Raumentwicklung 3.0 - Gemeinsam die Zukunft der räumlichen Planung gestalten. Hannover: Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 15–32.
- Anders, Sascha; Kreutz, Stefan; Schaumann, Elisabeth und Schmidt, Jaqueline (2020): Reallabore zur Transformation urbaner Zentren. TransZ Working Paper No. 2/2020.
- Anders, Sascha und Krüger, Thomas (2018): Neue Herausforderungen für die Zentren. In: Hamburgische Architektenkammer (Hg.): Architektur in Hamburg. Jahrbuch 2018/19, 158–163.
- Anders, Sascha; Krüger, Thomas und Stoltenberg, Luise (2021): Herausforderungen für die Zentrenentwicklung und das Forschungsprojekt „Transformation urbaner Zentren“. In: Forum Stadt. Heft 3/21, 237–246.
- Arnstein, Sherry R. (1969): A Ladder of Citizen Participation. In: Journal of the American Institute of Planners 35 (4), 216–224.
- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) (Hg.) (2021): Stadt gemeinsam gestalten. Neue Modelle der Koproduktion im Quartier. Bonn.
- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) (Hg.) (2018): Zehn Jahre Aktive Stadt- und Ortsteilzentren. Berlin.
- BMI (Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat) (Hg.) (2020): Städtebauförderung 2020. Informationen zu den Förderprogrammen. Berlin.
- BMI (Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat) (Hg.) (2021): Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI. Berlin.
- BMUB (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit) (2007): Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt. Berlin.
- BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (2012): Sicherung tragfähiger Strukturen für die Quartiersentwicklung im Programm Soziale Stadt. Bonn/ Berlin.
- Dellenbaugh, Mary; Kip, Markus; Bieniok, Majken; Müller, Agnes Katharina und Schwegmann, Martin (Hg.) 2015: Urban Commons. Berlin: Birkhäuser Verlag.
- DST (Deutscher Städtetag) (Hg.) (2021): Zukunft der Innenstadt. Positionspapier.
- Fürst, Dietrich (2004): Mentalitäts- und Paradigmenwechsel in der Stadtentwicklungsplanung. In: Neues Archiv für Niedersachsen, 1/2004, 67–83.
- Gailing, Ludger und Hamedinger, Alexander (2019): Neoinstitutionalismus und Governance. In: Wiechmann, Thorsten (Hg.): ARL Reader Planungstheorie Band 1. Berlin/ Heidelberg.
- Gebhardt, Laura und König, Alexandra (2021): Wie vermeiden wir den Matthäuseffekt in Reallaboren? In: Raumforschung und Raumordnung, 79 (4), 336–350.

- Hahne, Ulf (2021): Interventionen in Prozessen der Stadt- und Regionalentwicklung. In: Raumforschung und Raumordnung (2021) 79 (4), 306–321.
- Healey, Patsy (2012): Communicative Planning: Practices, Concepts, and Rhetorics. In: Sanyal, Bishwapriya; Vale, Lawrence, J.; Rosan, Christina D. (Hg.): Planning Ideas That Matter. Cambridge/London:MIT Press, 333–357.
- Kanning, Helga (2018): Reallabore aus stadtplanerischer Perspektive. Sustainify Arbeits- und Diskussionspapier.
- Kilper, Heiderose (2010): Governance und die soziale Konstruktion von Räumen. In: Kilper, Heiderose (Hg.) (2010): Governance und Raum, 9–24.
- Krüger, Thomas (2007): Alles Governance? In: Raumplanung. 132/133, 125–130.
- Krüger, Thomas; Simon-Philipp, Christina und Stoltenberg, Luise (Hg.) (2021): Mitten in der Stadt – Transformation urbaner Zentren. Forum Stadt, 3/202.
- Koch, Michael; Tribble, Renée; Siegmund, Yvonne; Rost, Amelie und Werner, Yvonne (Hg.) (2018): New Urban Professions – A Journey through Practice and Theory. Berlin: Jovis Verlag GmbH.
- Noack, Anika (2015): Soziale Innovationen in Berlin-Moabit. Springer VS: DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-658-08539-1>.
- Oswalt, Philipp; Overmeyer, Klaus und Misselwitz, Philipp (2014): Urban Catalyst: Mit Zwischennutzung Stadt entwickeln. Berlin.
- Parodi, Oliver (2016): Von „Aktionsforschung“ bis „Zielkonflikte“. In: Parodi, Oliver; Becroft, Richard; Albiez, Marius; Quint, Alexandra; Seebacher, Andreas; Tamm, Kaidi und Waitz, Colette: Von „Aktionsforschung“ bis „Zielkonflikte“, Schlüsselbegriffe der Reallaborforschung. In: TATuP, 25 (3): 9–18.
- Petrin, Julian (2016): Der Wert eines partizipativen Ideenlabors – Ein methodologischer Versuch am Beispiel des Realexperiments Nexthamburg.
- Rogers, Everett M. (2003): Diffusion of innovations. New York: Free Press.
- Rose, Michael; Wanner, Matthias und Hilger, Annaliesa (2019): Das Reallabor als Forschungsprozess und -infrastruktur für nachhaltige Entwicklung. Wuppertal Paper 196.
- Rose, Michael; Wanner, Matthias und Hilger, Annaliesa (2018): Das Reallabor als Forschungsprozess und -infrastruktur für nachhaltige Entwicklung. NaWiKo Synthese Working Paper 1.
- Schäpke, Niko; Stelzer, Franziska; Bergmann, Matthias; Singer-Brodowski, Mandy; Wanner, Matthias; Caniglia, Guido und Lang, Daniel J. (2017): Reallabore im Kontext transformativer Forschung. No. 1/2017. Leuphana Universität Lüneburg, Institut für Ethik und Transdisziplinäre Nachhaltigkeitsforschung.
- Schneidewind, Uwe (2014): Urbane Reallabore – ein Blick in die aktuelle Forschungswerkstatt. In: pnd | online III | 2014: 19–25. http://archiv.planung-neu-denken.de/images/stories/pnd/dokumente/3_2014/pndonline_2014-3_ebook.pdf, Zugriff am 21.06.2022.
- Selle, Klaus (1995): Phasen oder Stufen? Fortgesetzte Anmerkungen zum Wandel des Planungsverständnisses. In: Raumplanung 71, 237–242.

Selle, Klaus (2006): Shut down. Restart.... In: Selle, Klaus (Hg.): Planung neu denken. Band 2. Dortmund: Rohn; 557-577.

Selle, Klaus (2017): Kommunikative Interdependenzgestaltung in Prozessen der Stadtentwicklung. Teil 2. In: pnd I online I 2017, 9-26.

Selle, Klaus (2013): Particitainment. Oder beteiligen wir uns zu Tode? In: pnd I online III 2011, 83-101.

Selle, Klaus (2012): Stadtentwicklung aus der Governance-Perspektive. In: Altrock, Uwe und Bertram, Grischa (Hg.): Wer entwickelt Stadt? Transcript Verlag. 27-48. DOI: [10.1515/transcript.9783839417522.27](https://doi.org/10.1515/transcript.9783839417522.27).

WBGU (Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen) (Hg.) (2016): Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte.



Webbanner zur Werbung für das Projekt in den Medien. Foto: Sarah Hauck.

Zuzug auf Zeit

Wege zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung durch einen experimentellen Ansatz

Temporary In-Migration

Towards Sustainable Urban Development by an Experimental Approach

Constanze Zöllter, Stefanie Rößler, Robert Knippschild

Keywords: Nachhaltige Stadtentwicklung; Klimaneutralität; Migration; Mittelstädte
Sustainable urban development; climate neutrality; migration; medium-sized cities

Abstract

Für eine Nachhaltigkeitstransformation von Städten nutzt man zunehmend experimentelle Ansätze. In sogenannten Reallaboren wird trans- und interdisziplinär neues Wissen generiert und angewandt. Ein solch experimenteller Ansatz wird in Görlitz mit der Projektreihe des *Probewohnens* verfolgt. Die Stadt war in den letzten 30 Jahren von großen Bevölkerungsverlusten betroffen, seit einiger Zeit stabilisiert sich die Einwohnerzahl. Mit Blick auf die zukünftige demographische Entwicklung ist die Stadt aber auch weiterhin auf Zuzug angewiesen. Mit dem vorgestellten Projektansatz schaffen Kommune, Wohnungsbau-Gesellschaft, Wissenschaft und im Verlauf auch lokale Initiativen und Unternehmen zusammen eine Möglichkeit für interessierte Personen, das Leben in einer Mittelstadt auszuprobieren. Im aktuellen Projekt *Stadt der Zukunft auf Probe – Ein Wohn- und Arbeitsexperiment für ein klimaneutrales Görlitz* wird das Thema nachhaltige Stadtentwicklung fokussiert.

To accelerate sustainability transformation in cities experimental approaches are increasingly being applied. In so-called real-world laboratories, new knowledge is generated and applied in a trans- and interdisciplinary way. Such an experimental approach has been pursued in Görlitz with the project series *testing the city*. The city has been affected by high population loss over the last 30 years, while recently the number of inhabitants has been stabilising. In view of the future demographic development, however, the city is dependent on immigration. By the project approach presented here, the municipality, the housing association, science and, in the course of time, local initiatives as well as companies together create an opportunity for interested people to try out life in a medium-sized city. The current project *Testing the City of the Future - A living and working experiment for a climate neutral City of Görlitz* focuses on sustainable urban development.

Constanze Zöllter, Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung, Interdisziplinäres Zentrum für transformativen Stadtumbau

Stefanie Rößler, Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung, Interdisziplinäres Zentrum für transformativen Stadtumbau

Robert Knippschild, Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung, Interdisziplinäres Zentrum für transformativen Stadtumbau

Experimentelle Ansätze in der Stadtforschung

Das vor allem im Wissenschaftlichen Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen aufgebrachte Konzept zur *Großen Transformation* stellt die ökologische Dimension der Nachhaltigkeit in den Vordergrund und basiert auf einer Einhaltung planetarer Grenzen. Das Ziel ist ein Übergang in eine klimagerechte und nachhaltige Gesellschaft. Dabei werden vor allem Städte als zentrale Akteure in die Pflicht genommen, da sie besondere Potenziale für die angestrebte Transformation besitzen (WBGU 2016).

Städte sind auf der einen Seite zu einem großen Teil verantwortlich für nichtnachhaltige Prozesse unserer Zeit, zum anderen sind sie aber auch Orte, an denen neue Verhaltensweisen erprobt und implementiert werden. Sie können als Motoren oder auch Initiatoren für eine nachhaltige Entwicklung wirken (BBSR 2020; Nevens et al. 2013; WBGU 2016).

Eine prominente Methode der Nachhaltigkeitsforschung vor allem in Städten ist die experimentelle Erkenntnisgewinnung durch sogenannte Reallabore (Nevens et al. 2013: 111f.). Das Konzept basiert auf der Annahme, dass Ausprobieren der beste Weg ist, Fehler zu erkennen und weiteres Wissen zu generieren (Groß et al. 2005: 12). Eine eindeutige Definition und Abgrenzung von Reallaboren wird in der Literatur derzeit intensiv diskutiert, jedoch werden bestimmte Charakteristiken übereinstimmend dieser Methode zugeschrieben. Dabei sollen Reallabore transdisziplinär und ko-produktiv angelegt sein. Neben Forschenden sind dies auch Personen aus der Praxis oder aus Initiativen und ehrenamtlich Engagierte, die sich auf Augenhöhe begegnen. Reallabore zielen darauf ab, Veränderungen in der Praxis zu erreichen, stellen aber gleichzeitig einen Anspruch an die wissenschaftliche Arbeit. Neben der gemeinsamen Entwicklung von Forschungsfragen und Forschungsdesign erfordert ein solch lernender Prozess auch eine kontinuierliche Reflexion der eigenen Methodik. Reallabore können auf den verschiedenen räumlichen Ebenen, Haushalt – Quartier – Stadt, erfolgen (Beecroft und Parodi 2016; Schöpke et al. 2018; Schneidewind 2014).

Transformative Veränderungsprozesse und Reallabore stehen häufig im Gegensatz zu formalisierten Verwaltungsabläufen mit klar abgrenzbaren Schritten. Transformationen sind aufgrund ihrer Vielschichtigkeit nicht umfassend planbar und betreffen häufig sehr viele und diverse Handlungsfelder (BBSR 2017: 69). Was sich jedoch zunehmend neben der formellen Planung vieler Stadtverwaltungen etabliert, sind informellere Projekte, welche Ansätze eines Reallabors haben und von unterschiedlichen Akteursgruppen nicht selten auf erfinderische Art und Weise durchgeführt werden. Auch hier sind Charakteristiken, wie das gemeinsame Lernen und Verbessern oder der Einbezug von verschiedenen Personengruppen und Interessensvertretenden wichtige Aspekte.

Immer öfter wird in sogenannten Stadtlaboren eine Zusammenarbeit zwischen Verwaltungen, Forschungseinrichtungen und lokalen Akteursgruppen praktiziert, mit dem Ziel, Wissen zu erzeugen, welches den Bedürfnissen der Stadtgesellschaft entspricht und möglichst schnell in Handlungen umgesetzt werden kann.

Die lokalen Akteursgruppen treten zunehmend selbstbewusster und gut organisiert für ihre Belange ein. Oft übernehmen sie mit ihrem Einsatz Aufgaben der Daseinsvorsorge, die Kommunen aufgrund knapper Finanzhaushalte nicht mehr leisten können. Diese Projekte aus unterschiedlichen sozialen Gruppen stehen vor allem in geschrumpften Städten oft in Zusammenhang mit der Nutzung von zumeist leerstehenden Räumen. Aus einem guten Zusammenspiel von Bürgerschaft und Verwaltungs- sowie Bildungsinstitutionen können sich dabei zukunftsfähige Projekte entwickeln (Bulkeley et al. 2019; Willinger 2015).

Der vorliegende Beitrag stellt einen solch experimentellen Ansatz vor, welcher seit einigen Jahren in der Stadt Görlitz praktiziert wird. Nach einer kurzen zeitlichen und inhaltlichen Einordnung der Projektreihe des *Probewohnens/ Stadt auf Probe* wird detaillierter auf erste Erkenntnisse und Erfahrungen des aktuell laufenden Projektes der Reihe *Stadt der Zukunft auf Probe – Ein Wohn- und Arbeitsexperiment für ein klimaneutrales Görlitz* eingegangen, bei dem ein thematischer Fokus auf nachhaltiger Stadtentwicklung liegt.

Die Projektreihe des Probewohnens: Stadt auf Probe in Görlitz

In der Stadt Görlitz wird bereits seit dem Jahr 2008 ein experimentelles Vorgehen im Zusammenspiel von Wissenschaft, Verwaltung und lokaler Wohnungsbaugesellschaft erprobt und weiterentwickelt (Pfeil 2014). In der Projektreihe des *Probewohnens/ Stadt auf Probe*, steht vor allem die Gewinnung neuer Erkenntnisse über Bedarfe und Anforderungen an einen zukunftsfähigen Standort im Vordergrund (siehe Tabelle 1). Daneben geht mit der Gewinnung neuer Einwohner:innen eine Wiederbelebung und Revitalisierung der bauhistorisch wertvollen und denkmalgeschützten Bausubstanz in der Innenstadt einher. Die östlichste Stadt Deutschlands ist vor allem aufgrund dieser wertvollen Bausubstanz überregional bekannt. Gebäude aus verschiedenen Stilepochen (Gotik, Renaissance, Barock und Gründerzeit) finden sich in der Innenstadt von Görlitz. Im zweiten Weltkrieg blieb die Stadt von Zerstörungen nahezu verschont und somit hat sie heute mit ihren 4.000 Einzeldenkmälern eine der am besten erhaltenen Stadtkerne Mitteleuropas. Während die Altbauten zu DDR-Zeiten größtenteils vernachlässigt worden sind, wurde nach der deutschen Wiedervereinigung mit Hilfe von viel öffentlichem und privatem Engagement ein Großteil der historischen Altstadt denkmalgerecht saniert (siehe Abbildung 1 und Abbildung 2).



Abbildung 1: Untermarkt in der Görlitzer Altstadt. Quelle: Constanze Zöllter/ IÖR-Media.



Abbildung 2: Wohnbebauung am Wilhelmsplatz in Görlitz. Quelle: Constanze Zöllter/ IÖR-Media.

Görlitz hatte in den letzten 30 Jahren aber auch große Einwohnerverluste zu verzeichnen. Bereits vor der deutschen Wiedervereinigung verlor die Stadt Menschen. Dieser Verlust verstärkte sich jedoch massiv nach der Wende. In den 15 Jahren nach der Wiedervereinigung hat die Stadt circa ein Viertel ihrer Bewohnerschaft von 1990 verloren (Stadt Görlitz 2009: 4). Ursache für die hohen Bevölkerungsverluste waren, wie in vielen ostdeutschen Städten, Arbeitsplatzverluste aufgrund des wirtschaftlichen Strukturwandels, die Abwanderung vor allem junger Menschen, die Verlagerung des Wohnsitzes in umliegende Gemeinden sowie niedrige Geburtenraten. Eine Auswirkung dieser Abwanderungen zeigt sich in vielen Leerständen sowohl in Wohn- als auch Gewerbeeinheiten vor allem in der gründerzeitlich geprägten Innenstadt. Seit einigen Jahren stabilisiert sich die Bevölkerungszahl wieder und steigt sogar leicht an. Aktuell leben circa 56.500 Menschen in der Stadt Görlitz (Stadt Görlitz 2021: 3). Mit Blick auf die demographische Entwicklung bleibt die Stadt jedoch weiterhin auf Zuzug angewiesen, wenn die Einwohnerzahl nicht wieder sinken soll.

Die Stadt Görlitz hat sich zum Ziel gesetzt bis zum Jahr 2030 klimaneutral zu werden. Der im Jahr 2020 veröffentlichte Leitfaden Klimaneutralität beschreibt auf Basis einer Ist-Analyse Effizienzpotenziale für die Stadt, die vor allem für die Sektoren Stromerzeugung, Wärmeversorgung, Industrie und Verkehr herausgestellt werden. Der Leitfaden zeigt aber auch die Herausforderungen auf, die auf die Stadt Görlitz zukommen und nur gemeinsam mit Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Bürgerschaft bewältigt werden können. Darüber hinaus braucht es Input und Fachwissen von außen, damit die Stadt ihr ambitioniertes Ziel erreichen kann (Stadt Görlitz 2020). Die Transformation hin zu einer nachhaltigen, klimaneutralen Stadt erfordert neben dieser fachlichen Kompetenz in verschiedenen Handlungsfeldern auch nachhaltige Arbeits- und Lebensweisen.

Kern der Projektreihe des *Probewohnens/ Stadt auf Probe* ist immer die Möglichkeit des Ausprobierens des Standortes Görlitz für einen bestimmten Zeitraum (vergleichsweise Tabelle 1). Im Verlauf der Jahre entwickelte sich der Ansatz vom reinen Ausprobieren des Wohnstandortes (vergleichsweise Pfeil 2014, Zöllter et al. 2017) hin zum Ausprobieren des Wohn- und Arbeitsstandortes (vergleichsweise Zöllter et al. 2019). Für diesen Ansatz benötigt es eine kooperative Zusammenarbeit zwischen der Forschungseinrichtung für die wissenschaftliche Begleitung, der kommunalen Wohnungsbaugesellschaft, für die Bereitstellung der Wohnungen, sowie der Stadt Görlitz mit der Offenheit für solch einen Ansatz und der fachlichen Expertise zu Fragen der Stadtentwicklung. Mit der zusätzlichen Komponente Arbeitsstandort kamen drei lokale Initiativen hinzu, welche ihre Arbeitsräume für eine probeweise Nutzung kostenfrei zur Verfügung stellten: Der Verein KoLABORacja e. V. betreibt seit vielen Jahren einen Co-Working-Space in der Görlitz Innenstadt, das Kühlhaus Görlitz ist ein etabliertes Projekt der Wiedernutzbarmachung eines alten Industrieareals, in dem heute verschiedene Werkstätten genutzt werden können und in dem Ausstellungsraum, welchen der Wildwuchs e. V. in der Görlitz Altstadt anbietet, können Künstler:innen ihre Projekte und Werke präsentieren. Im Rahmen des ersten Projektes, welches neben der Wohn- auch die Arbeitskomponente mit betrachtete, nahmen vor allem Personen teil, die ortsungebunden arbeiten konnten und die schwerpunktmäßig in der Kreativwirtschaft tätig waren.

<i>Projektstaffel</i>	Probewohnen Görlitz Altstadt	Stadt auf Probe – Wohnen und Arbeiten in Görlitz	Stadt der Zukunft auf Probe – Ein Wohn- und Arbeitsex- periment für ein klimaneu- trales Görlitz
<i>Zeitraum</i>	2015-2017	2018-2020	2020-2023
<i>Thema</i>	Wohnen	Wohnen und Arbeiten	Wohnen, Leben und Arbeiten als Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung
<i>Erkenntnis- interesse</i>	Erwartungen und Erfahrungen zum Wohnen in der historischen Alt- stadt einer Mittel- stadt	Standortanforderungen Er- werbstätiger, die ortsunge- bunden arbeiten (vor allen Kreativ-wirtschaft); vorzugs- weise jüngere Personen/ Familien Erwartungen und Erfahrungen zum Wohnen, Arbeiten und Leben in einer Mittelstadt	Standortanforderungen Er- werbstätiger im Themenfeld Klimaneutralität und Nach- haltigkeit aus verschiedenen Branchen; Erfahrungen zur Umsetzung nachhaltiger Le- bensweisen Aufnahmebereit- schaft der Stadtgesellschaft
<i>Ansatz</i>	Angebot für eine Woche mietfrei in einer Altstadtwoh- nung zu leben	Angebot für vier Wochen mietfrei in einer Gründer- zeitwohnung zu wohnen und kostenfrei einen Ar- beitsraum zu nutzen (Büro- arbeitsplatz im Co-Working Space, Atelier/ Ausstellungs- raum, Werkstatt)	Angebot für 3 Monate miet- frei in Innenstadt zu wohnen und kostenfrei einen Arbeits- raum zu nutzen (Büroarbeits- platz im Co-Working Space, Atelier/ Ausstellungsraum, Werkstatt) bzw. eine Arbeits- möglichkeit in einer beteilig- ten Einrichtung zu haben
<i>Projektpart- ner</i>	Stadt Görlitz Städtische Woh- nungsbaugesell- schaft Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung	Stadt Görlitz Städtische Wohnungsbaue- gesellschaft Leibniz-Institut für ökologi- sche Raumentwicklung Lokale Initiativen/ Vereine	Stadt Görlitz Städtische Wohnungsbaue- gesellschaft Leibniz-Institut für ökologi- sche Raumentwicklung Lokale Initiativen/Vereine Lokale Unternehmen und wissenschaftliche Einrichtungen
<i>Ablauf</i>	Offener Aufruf zu einer Bewerbung für eine Teilnahme Formaler Bewerbungsprozess (Formular) Kriterien basierte Auswahl nach Eignung Wissenschaftliche Begleitung		

<i>Wissenschaftliche Begleitung</i>	Fragebögen vor und während des Aufenthalts	Fragebögen vor und am Ende des Aufenthalts Einzelinterviews am Ende des Aufenthalts	Fragebögen vor und am Ende des Aufenthalts Einzelinterviews am Ende des Aufenthalts Gruppendiskussion Teilnehmende und lokale Akteure während des Aufenthalts
<i>Teilnehmende</i>	305 Bewerbungen 227 Teilnehmende 115 Durchläufe	149 Bewerbungen 47 Teilnehmende 45 Durchläufe*	70 Bewerbungen 18 Teilnehmende 18 Durchläufe

* in dieser Staffel konnten pandemiebedingt nur 45 der ursprünglich geplanten 54 Durchläufe stattfinden

Tabelle 1: Übersicht Projektstaffeln der Projektreihe ab 2015. Quelle: Eigene Darstellung.

Das Projekt Stadt der Zukunft auf Probe

Die gesamte Projektreihe ist geprägt von einer ko-kreativen Zusammenarbeit eines etablierten Partnerkreises, der kontinuierlich neue Fragestellungen und Ansätze für das Projektdesign einbringt und entsprechend inhaltlicher Neuerungen erweitert wurde (siehe Tabelle 1). Nach den erfolgreichen *Projekten Probewohnen Görlitz – Altstadt* (2015 - 2017) und *Stadt auf Probe – Wohnen und Arbeiten in Görlitz* (2018 - 2020), wurde seitens der Stadtverwaltung eingebracht, Aspekte eines gezielten Zuzugs in die Stadt zu adressieren. Vor dem Hintergrund, dass für die zukünftige Entwicklung und den ambitionierten Plan bis 2030 klimaneutral zu werden auch spezifische Zielgruppen gewonnen werden müssen, sollte das neue Projekt eine Verknüpfung mit der Zielsetzung der Klimaneutralität erhalten. Um über den Kunst- und Kulturbereich hinaus vielfältige Arbeitsmöglichkeiten anzubieten, wurden lokale Unternehmen und weitere Forschungseinrichtungen mit in den Projektpartnerkreis einbezogen: Die lokalen Lehr- und Forschungseinrichtungen Hochschule Zittau/ Görlitz und CASUS- Center for Advanced Systems Understanding, die Unternehmen Stadtwerke Görlitz AG und Siemens Energy konnten als Projektbeteiligte gewonnen werden. Diese Einrichtungen stellen ein Arbeitsumfeld, welches den Teilnehmenden erste Anknüpfungspunkte geben soll, zur Verfügung. Die Beteiligung der Initiativen, welche Arbeitsräume und der Wohnungsbaugesellschaft, welche drei möblierte Wohnungen in der Stadt zur Verfügung stellte, konnte ebenfalls aufrechterhalten werden.

Mit diesem Ansatz können in der aktuellen Staffel über einen Zeitraum von 18 Monaten je dreimonatige Aufenthalte für jeweils drei Haushalte ermöglicht werden. Am Ende werden somit 18 Teilnehmende in Görlitz zur Probe gearbeitet und gelebt haben, die (hoffentlich) in die Institutionen und Initiativen und im besten Fall in die breitere Stadtgesellschaft hinein gewirkt haben und deren Erfahrungen wissenschaftlich ausgewertet werden können.

Der erweiterte Projektansatz und die Anforderung, sich mit einer konkreten Idee oder einem Konzept für das Projekt zu bewerben, erforderte ein verändertes Projektdesign und stellte höhere Anforderungen an die Koordinierung und Kommunikation.

Die fachliche Erweiterung führte dazu, dass sich das wissenschaftliche Projektteam bei der Auswahl der sich bewerbenden Personen stärker mit den Partnerinstitutionen austauschen musste, um Passfähigkeit herstellen zu können. In einer engen Zusammenarbeit mit den Partnerinstitutionen wurden mögliche Arbeitsmodelle abgestimmt. Neben dem weiterhin möglichen *Neu-Start* und *Kreativ Sein* in Form von ortsungebundener oder freiberuflichen Tätigkeit ermöglichte der Partnerkreis auch die Modelle des Einstiegs in Form von beispielsweise Praktika oder Hospitationen oder des Austauschens bei dem sich Personen von ihrem Unternehmen entsenden lassen können, um neue Kontakte und eventuell Geschäftsfelder erschließen zu können. Im Projektverlauf stellte sich heraus, dass es sowohl für die aufnehmende Seite als auch die potenziell Teilnehmenden zielführend war, auf Grundlage der Bewerbung vertiefte Gespräche zu führen, um Erwartungen, Projektoptionen und Anknüpfungsmöglichkeiten zu diskutieren. Dieser zunächst nicht eingeplante Schritt stellte sich als unbedingt notwendig, aber auch gewinnbringend für alle Beteiligten heraus.

Auf den offenen und – mit Hilfe der Netzwerke der Partnerinstitutionen – weit gestreuten Bewerbungsauftrag gingen 70 Bewerbungen ein. Auch wenn teilweise die konkrete Anknüpfung an die thematische Fokussierung der Klimaneutralität beziehungsweise nachhaltigen Stadtentwicklung nicht oder nur bedingt gegeben war, stellten die Bewerbungen doch durchweg ein ernsthaftes Interesse an der Stadt Görlitz dar. Das Projekt sprach mehrheitlich Personen an, die sich derzeit intensiv mit einem Wohnstandortwechsel auseinandersetzten. Das schon aus den Vorgängerprojekten bekannte große Interesse von Personen aus Großstädten und Ballungsräumen zeigte sich auch in der Bewerberlage in diesem Durchgang. Zwei Drittel der Bewerbungen kamen von Personen, die aktuell in einer Großstadt mit mehr als 100.000 Menschen lebten (siehe Abbildung. 3). Dabei waren vor allem Berlin und die sächsischen Großstädte vertreten. Darüber hinaus gab es mit 30 Prozent auch einen hohen Anteil an Bewerbungen aus dem Ausland, hier vor allem aus Polen, aber auch aus Österreich sowie Brasilien und den USA.

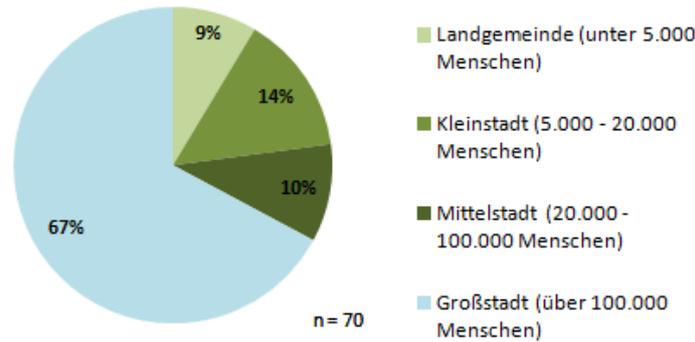


Abbildung 3: Herkunft der Bewerber:innen im Projekt Stadt der Zukunft auf Probe – Stadtkategorie.
Quelle: Eigene Darstellung.

Die Altersstruktur der Bewerber:innen war recht ausgeglichen (siehe Abbildung 4). Neben Personen, die sich auf den Berufseinstieg vorbereiten, sprach das Projekt auch junge Familien an, die über einen Standortwechsel nachdachten sowie bereits wirtschaftliche etablierte Personen, die einen beruflichen Wechsel oder eine Erweiterung ihres Arbeitsfeldes in Erwägung zogen.

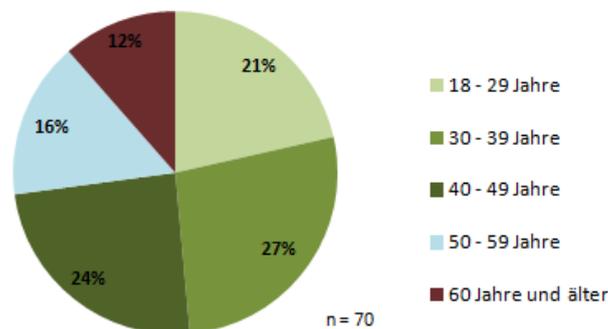


Abbildung 4: Altersgruppen der Bewerber:innen im Projekt Stadt der Zukunft auf Probe.
Quelle: Eigene Darstellung.

Bereits in der Vielfalt der Bewerbungen zeigte sich die Komplexität der Thematik nachhaltige Stadtentwicklung und Klimaneutralität. Die Tätigkeitsfelder und damit einhergehenden Projektideen der Bewerber:innen spiegelten sehr unterschiedliche Disziplinen und Perspektiven wider. So gab es Personen, die sich vor allem wissenschaftlich-technisch mit den Herausforderungen der Transformation einer Stadt hin zu mehr Nachhaltigkeit beschäftigten. Einige setzten dies auch noch in den Kontext des regionalen Strukturwandels. In einer Vielzahl von Kultur- und Kreativprojekten sollte eine künstlerische Annäherung an das Thema erfolgen. Aber auch ganz konkrete Projektideen aus den Bereichen nachhaltiger Konsum, Mobilität oder Wohnen wurden formuliert. Ein weiterer Strang war die Beschäftigung mit dem bereits vorhandenen Wissen und zivilgesellschaftlichen Engagement in der Stadt und deren Ausbau und eventuelle Unterstützungsmöglichkeiten.

Im Bewerbungsformular wurden die Interessierten gefragt, welche Themen sie mit nachhaltiger Stadtentwicklung und Klimaneutralität verbinden. Hier zeigte sich ebenso ein breites Spektrum an Antworten. Aus einem eher sozial-gesellschaftlichen Blickwinkel wurden beispielsweise ein *gesellschaftliches Miteinander*, die *Generationengerechtigkeit* und *Beteiligung im Prozess* genannt. Aus einer ökologischen Sichtweise heraus fielen häufiger Begriffe wie Umweltfaktoren oder auch Stadtgrün. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nannten die Bewerber:innen beispielsweise die Kreislaufwirtschaft, Ressourcennutzung, aber auch Verkehr und Mobilität innerhalb der Stadt bis hin zu erneuerbaren Energien und neuen Technologien.

Mit Zuzug auf Zeit zur nachhaltigen Stadt?!

Derzeit ist der erste von insgesamt sechs Durchläufen, in denen jeweils drei Haushalte parallel in Görlitz zu Gast sind, abgeschlossen. In einer ersten Reflexion zeigt sich, dass der Aufenthalt von nun drei Monaten die Möglichkeit bietet, sich auf den Standort einzulassen und auch längerfristige Aktivitäten zu entfalten. Einzelne Personen beschäftigen sich bereits im Vorfeld ihrer Aufenthalte intensiver mit der Stadt, treffen Vorbereitungen und knüpfen Kontakte. Somit entstehen auch über die eigentlichen Probezeiträume hinaus Wirkungen in der Stadt.

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung erfolgte unter anderem eine Diskussionsrunde zwischen den Teilnehmenden und verschiedenen Personen aus der Stadtgesellschaft. Hier konnten ko-produktiv erste Anhaltspunkte gewonnen werden zur Wirkung der Profilierung der Stadt Richtung Klimaneutralität sowie zur Aufnahmebereitschaft der ansässigen Stadtgesellschaft.

Deutlich wurde dabei bereits, dass eine durch die Stadtpitze gesetzte Zielsetzung der Klimaneutralität in der Umsetzung vor allem Kommunikation und Kooperation zwischen den Sektoren der Stadtgesellschaft erfordert, damit gemeinsames Engagement entsteht und diese Zielsetzung mit Leben gefüllt wird.

Darüber hinaus zeigt sich, dass die Teilnehmenden an die Profilierung der Stadt Erwartungen knüpfen und diese nicht alleinig dazu führt, den Standort als attraktiven Wohn- und Wirkungsstandort wahrzunehmen. Die Offenheit, sich auf neu hinzukommende Ideen, Konzepte und Wirtschaftspraktiken einzulassen, muss ebenso vorhanden sein wie ein attraktives Wohnangebot und Wohnumfeld. Die Teilnehmenden des ersten Durchgangs betonten ebenso wie lokal Ansässige und Tätige, dass nur ein Miteinander von Stadtpolitik, Verwaltung und aktiven Menschen aus breiten Schichten der Stadtgesellschaft zum Erreichen des Ziels der Klimaneutralität führen kann.

Aufgrund der andauernden Corona-Pandemie und damit einhergehenden verschiedenen Beschränkungen wird das Vernetzen in der Stadt – vor allem außerhalb der aufnehmenden Partnerinstitution – erschwert. Viele Termine und Austauschgespräche finden digital statt und bieten daher wenig Raum und Möglichkeiten für informellen Austausch. Das Projektteam versucht zumindest die Vernetzung mit den Teilnehmenden, der Teilnehmenden untereinander und der am Projekt beteiligten Partnerinstitutionen bestmöglich zu unterstützen. Der kontinuierliche Lern- und Auswertungsprozess der Projektbeteiligten sowie die Entwicklung und Verbesserung einzelner Aspekte im Projektablauf ist durch digitale Zusammenreffen des Partnerkreises möglich, wenngleich ein ungezwungener Austausch eingeschränkt ist.

Es ist deutlich geworden, dass das aktuelle Vorhaben zum Zuzug auf Zeit in Görlitz sowie die gesamte Projektreihe des *Probewohnens/ Stadt auf Probe* experimentellen Charakter hat und die wesentlichen Merkmale eines Reallabors trägt. Das lebensweltliche Ausprobieren eines Standortes ermöglicht den Teilnehmenden das Treffen einer im Hinblick auf harte und weiche Standortfaktoren fundierten Entscheidung eines etwaigen Umzugs. Weiterhin hat sich die Ko-Produktion von Wissen unter Zusammenwirkung von Wissenschaft, den Teilnehmenden sowie den weiteren Partnerinstitutionen bereits jetzt als fruchtbar erwiesen.

Eine transformative Wirkung geht zudem vom Wirken der Teilnehmenden während ihrer Aufenthalte in der Stadt aus. Von ihnen initiierte Kunstausstellungen, Workshops oder Kulturbeiträge ergänzen etablierte Angebote und bereichern das Stadtleben temporär. Einige angestoßene Aktivitäten sind auch von lokalen Agierenden übernommen worden und damit in der Stadt geblieben, zum Beispiel eine Marktschwärmerei zur Direktvermarktung regional produzierter Lebensmittel. In den beiden abgeschlossenen Projekten ist ungefähr jeder zehnte Haushalt im Anschluss an den Probeaufenthalt nach Görlitz umgezogen. Die Neugörlitzer:innen nutzten den Standort als Inspiration für ihre schreibende Tätigkeit, erschlossen sich neue Räume, um eigene Produkte herzustellen und anzubieten oder etablierten ein neues künstlerisches Format in der Stadt und Region. Auch nach dem ersten Durchlauf des aktuellen Projektes zog eine Person bereits in die Stadt und baute eine mittelfristige Kooperation mit der lokalen Hochschule auf.

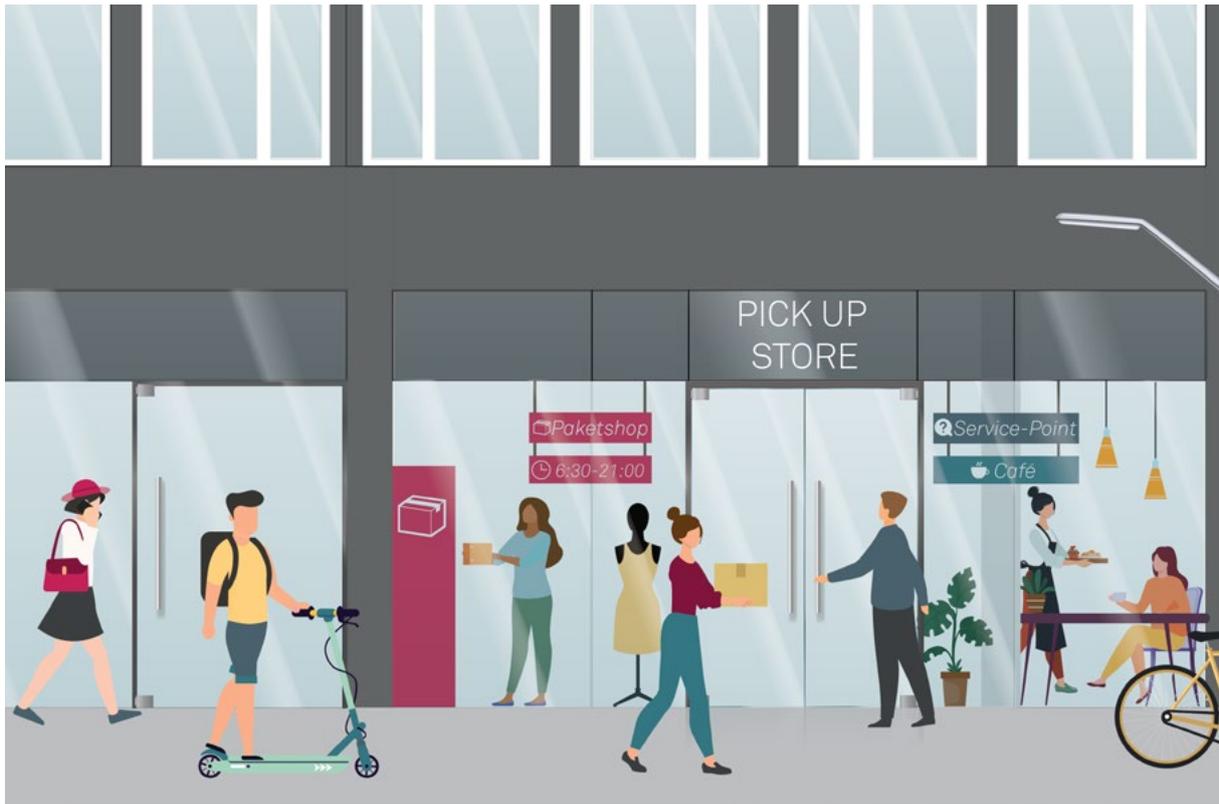
Die auf Langfristigkeit angelegte kooperative Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft, Stadtverwaltung und lokalen Initiativen und Handelnden stellt ein wesentliches Alleinstellungsmerkmal solch experimenteller Ansätze dar und fördert maßgeblich das Vertrauen aller Beteiligten in eine gute Zusammenarbeit. Darüber hinaus entsteht ein geschärftes Bewusstsein über Stärken und Schwächen der Stadt für transformativen Wandel durch und mit Zuzug, welches die Grundlage für eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklungspolitik ist.

Literatur

- Beecroft, Richard und Parodi, Oliver (2016): Reallabore als Orte der Nachhaltigkeitsforschung und Transformation - Einführung in den Schwerpunkt. In: Karlsruher Institut für Technologie (KIT) Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS) (Hg.): Reallabore als Orte der Nachhaltigkeitsforschung und Transformation, Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis, 325. Aufl. Karlsruhe, 4–8.
- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) (2020): Vom Stadtumbau zur städtischen Transformationsstrategie. Bonn.
- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) (2017): Kreativ aus der Krise. Impulse für städtische Transformationen. Bonn.
- Bulkeley, Harriet; Marvin, Simon; Voytenko Palgan, Yuliya; McCormick, Kes; Breitfuss-Loidl, Marija; Mai, Lindsay; von Wirth, Timo und Frantzeskaki, Niki (2019): Urban living laboratories: Con-ducting the experimental city? In: European Urban and Regional Studies 26 (4): 317–335. DOI: [10.1177/0969776418787222](https://doi.org/10.1177/0969776418787222).
- Groß, Matthias; Hoffmann-Riem, Holger und Krohn, Wolfgang (2005): Realexperimente. Ökologische Gestaltungsprozesse in der Wissensgesellschaft. transcript Verlag (Science Studies).
- Nevens, Frank; Frantzeskaki, Niki; Gorissen, Leen und Loorbach, Derk (2013): Urban Transition Labs: co-creating transformative action for sustainable cities. In: Journal of Cleaner Production 50: 111–122. DOI: [10.1016/j.jclepro.2012.12.001](https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2012.12.001).
- Pfeil, Anne (2014): Leerstand nutzen – Perspektivenwechsel im Umgang mit dem strukturellen Wohnungsleerstand in ostdeutschen Grenzgebieten. In: IÖR-Schriften, Band 64. Berlin: Rhombos-Verlag.
- Schäpke, Niko; Stelzer, Franziska; Caniglia, Guido; Bergmann, Matthias; Wanner, Matthias; Singer-Brodowski, Mandy, Loorbach, Derk; Olsson, Per; Baedeker, Carolin und Lang, Daniel J. (2018): Jointly Experimenting for Transformation? Shaping Real-World Laboratories by Comparing Them. In: GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society 27 (1): 85–96. DOI: [10.14512/gaia.27.S1.16](https://doi.org/10.14512/gaia.27.S1.16).
- Schneidewind, Uwe (2014): Urbane Reallabore - ein Blick in die aktuelle Forschungswerkstatt. In: pnd I online III I 2014: 1–7.
- Stadt Görlitz (2021): Statistische Monatszahlen Stadt Görlitz. Monat November 2021. Hg. v. Stadt Görlitz - Kommunale Statistikstelle.
- Stadt Görlitz (2020): Klimaneutrale Stadt Görlitz 2030. Leitfaden. Görlitz.
- Stadt Görlitz (2009): Große Kreisstadt Görlitz - Integriertes Stadtentwicklungskonzept INSEK. Demographie, Fachkonzepte Städtebau und Denkmalschutz, Wohnen - Fortschreibung 2009/ 2010. Görlitz.
- WBGU (Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen) (2016): Der Umzug der Menschheit. Die transformative Kraft der Städte. Hauptgutachten. Berlin: WBGU.
- Willinger, Stephan (2015): Informeller Urbanismus. Stadtentwicklung mit zivilgesellschaftlichen Akteuren. In: RaumPlanung 178 (2): 12–17.

Zöllter, Constanze; Rößler, Stefanie und Knippschild, Robert (2017): Probewohnen Görlitz-Altstadt. In: IÖR-Schriften, Band 75. Berlin: Rhombos-Verlag.

Zöllter, Constanze; Rößler, Stefanie und Knippschild, Robert (2019): Stadt auf Probe – Wohnen und Arbeiten in Görlitz. Eine Mittelstadt in peripherer Lage als zukunftsfähiger Wohn- und Arbeitsstandort. In: Transforming Cities, (1): 48–53



Pick Up Store Bochum. Quelle: TU Dortmund/ SRP.

Transformationsimmobilien ko-kreativ umwandeln

Fallbericht und Reflexion zum Design Thinking im Projekt Bundle Up

Co-creative Redesign of Transformation Real Estate

Case Report and Reflection on Design Thinking in the Bundle Up Project

[Nina Hangebruch](#)

Keywords: Design Thinking; Innenstadtentwicklung; Letzte Meile; Logistik; Transformationsimmobilien; Transformative Forschung

Design thinking; inner city development; last mile logistics; transformation real estate; transformative research

Abstract

Im Projekt *Bundle Up* wurden in einem ko-kreativen Denkprozess stadt- und klimagerechte Letzte Meile-Lösungen entwickelt. Die Idee: Sogenannte Bundle Points, die als Kombination von Paketstation und/oder Mikro-Depot mit anderen zentrenrelevanten Nutzungen Alltagswege und Verkehrsströme bündeln und neue Nutzungsoption für untergenutzte Immobilien in den Stadtzentren bieten können. Zentrale Methodik der transdisziplinären Zusammenarbeit ist das in der Stadtplanung bisher nur wenig etablierte, aus der Produktentwicklung bekannte Design Thinking. Basierend auf einer Einordnung des Projekts in aktuelle Trends der Einzelhandels- und Zentrenentwicklung und einer Einführung in die Design Thinking-Methode erfolgt ein Fallbericht über das Projekt, gefolgt von einer Reflexion, welche Impulse die transformative Forschung für die Entwicklung neuer Akteurskonstellationen und Nutzungskonzepte für die Transformation von Schlüsselimmobilien entfalten konnte.

In the *Bundle Up* project, city- and climate-friendly last mile solutions were developed in a co-creative thought process. The idea: so-called Bundle Points, which, as a combination of parcel station and/or micro-depot with other city centre-relevant uses, bundle everyday routes and traffic flows and can offer new utilisation options for underused properties in city centres. The central methodology of the transdisciplinary collaboration is Design Thinking, which is only little established in urban planning so far and derives from the field of product development. Based on a classification of the project in current trends of retail and city development and an introduction to the design thinking method, a case report on the project is given, followed by a reflection on which impulses the transformative research could unfold for the development of new actor constellations and use concepts for the transformation of key real estate.

Nina Hangebruch, ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund und im ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung. Sie befasst sich in Forschung, Lehre, Praxis und Beratung mit Fragen der Transformation urbaner Zentren.

Nina Hangebruch, is a research associate at the Faculty of Spatial Planning at TU Dortmund University and at the ILS – Research Institute for Regional and Urban Development. In research, teaching, planning practice and consulting, she works on issues related to the transformation of inner cities.

Anlass und Ziel der transformativen Forschung

Im Projekt *Bundle Up // Stadt- und klimagerechte Letzte Meile-Lösungen im Immobilienbestand* - gefördert aus dem Programm *Digitalen und stationären Einzelhandel zusammendenken* des Landes Nordrhein-Westfalen – arbeiten rund 20 Forschende und Praktiker:innen aus unterschiedlichsten Disziplinen zusammen: Stadtplaner:innen und Stadtentwicklungsforscher:innen, Wirtschaftstreibende und Wirtschaftsfördernde, Händler:innen und Handelsexpert:innen, Immobilienprojektentwickler:innen und Immobilienbetreiber:innen, Logistiker:innen und Intermediäre.

Ausgangspunkt ist das dynamische Wachstum im Onlinehandel, das zu einem stetig steigenden Paketaufkommen, wachsenden Lieferverkehren, zunehmenden Luftschadstoff- und Lärmbelastungen sowie Verkehrsunfällen führt. Gleichzeitig bedingt die Umsatzverlagerung in das Internet einen Rückzug des Einzelhandels aus der Fläche, verringerte Passantenfrequenzen, Leerstände und Funktionsverluste in den Zentren. Das durch das Fachgebiet Stadt- und Regionalplanung der TU Dortmund und die Industrie- und Handelskammer Mittleres Ruhrgebiet (IHK) initiierte Projekt *Bundle Up* bringt diese Herausforderungen zusammen und entwickelt in einem ko-kreativen Prozess Lösungsansätze für die Reorganisation der Letzten Meile, die neue Impulse für die Stadtzentren setzen und Handelsimmobilien neu beleben können.

Strukturelle Veränderungen im Einzelhandel

Das Einkaufsverhalten hat sich in den letzten Jahren tiefgreifend verändert. Mit dem Onlinehandel ist eine dynamisch wachsende Betriebs- bzw. Vertriebsform entstanden, die den Einkauf von den Ladengeschäften entkoppelt und zunehmende Funktionsverluste in den Innenstadtzentren auslöst. Die Covid 19-Pandemie hat diese Entwicklung weiter verschärft: Im Jahr 2020 wurde mit rund 73 Mrd. Euro (netto) 23 Prozent mehr Onlineumsatz erzielt als im Vorjahr, für 2021 wird ein Marktwachstum auf 85 Mrd. Euro prognostiziert (HDE 2021: 6). Vor allem innenstadtrelevante Sortimente werden online eingekauft: Lag der Anteil des Onlinehandels am gesamten Einzelhandelsumsatz im Jahr 2020 bei rund 13 Prozent, umfasste er bei Unterhaltungselektronik, Bekleidung und Schuhen fast 40 Prozent (HDE 2021: 8, 12).

Mit der Umsatzverlagerung in den Onlinehandel gehen rückläufige Flächenbedarfe, Verkaufsflächenreduzierungen, Filialaufgaben und Marktaustritte im stationären Einzelhandel sowie steigende Leerstände einher.

Der Einkauf im Internet führt zum Rückgang der Zahl der Innenstadtbesuche und einem Bedeutungs- und Attraktivitätsverlust des Einzelhandels in den Zentren (Hangebruch et al. 2020: 45). Im Zuge der Digitalisierung des Einzelhandels generierte Neuansiedlungen, zum Beispiel stationäre Geschäfte ehemaliger Online Pure Player oder neue Cross-Channel-Konzepte wie Click & Collect oder Showrooming, bedürfen neuer räumlicher Lösungen, werden angesichts weitaus geringerer Flächenbedarfe die vakanten Geschäftsflächen aber nicht füllen können.

Mit dem Rückzug des Handels bilden die Erdgeschosse – in den Stadtzentren bisher über Jahrzehnte Garant für den wirtschaftlichen Erfolg einer Immobilie und als Kommunikationszone von erheblicher städtebaulicher Relevanz – eine zunehmende Herausforderung für die Umnutzung und Nachvermietung. Neue Nutzungsarten und -kombinationen können dazu beitragen, die vom Handel hinterlassenen Lücken zu füllen, wenn sie die Kriterien „Sichtbarkeit, Transparenz, Erreichbarkeit, Frequenz, Öffnungszeiten und soziale Kontrolle“ erfüllen (Neufeld 2021).

Anstieg des urbanen Lieferverkehrs

Das Wachstum im urbanen Lieferverkehr ist Folge der Umsatzverlagerung vom stationären Einzelhandel auf den Onlinehandel und des damit verbundenen Anstiegs an Paket-sendungen. Im Jahr 2020 wurden von den Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP) 4,05 Mrd. Sendungen transportiert, rund 13 Mio. täglich und rund 11 Prozent mehr als im Jahr 2019 sowie 74 Prozent mehr als im Jahr 2010 (BIEK 2021: 6, 17). Angesichts der weiter steigenden Umsatzdynamik im Onlinehandel wird für 2021 ein Wachstum im Sendungsaufkommen von rund 9 Prozent und für das Jahr 2025 ein Anstieg um 23 Prozent auf dann 5,7 Milliarden. Sendungen prognostiziert (ebd. 7, 12, 15, 19, 21).

Mit dem gestiegenen Sendungsaufkommen intensivieren sich die Herausforderungen für die urbane Logistik. Der traditionelle Lieferweg mit großen Diesel-betriebenen Lkw und Zustellung nach Hause stößt angesichts steigender Verkehrs- und Umweltbelastungen und Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer:innen (unter anderem durch in der zweiten Reihe und auf Rad- und Gehwegen parkende Fahrzeuge) zunehmend an seine Grenzen. Auf der Suche nach neuen Lösungen experimentieren die Paketdienste mit der Umstrukturierung auf der Letzten Meile, der Verdichtung der Zahl der Abholpunkte und Mikro Depots zur Umverteilung der Pakete auf emissionsfreie E-Fahrzeuge oder Lastenräder (BIEK 2021: 40). Dabei sind die Flächenpotenziale in den Stadtzentren und Wohnquartieren knapp und Packstationen und Mikro Depots im öffentlichen Raum nicht beliebig skalierbar und aus dem Blickwinkel der Stadtgestaltung nur als Übergangslösung zur Erprobung neuer Konzepte und Standorte akzeptabel. Die unzureichende Kooperation der KEP-Dienstleister verstärkt den Problemdruck: Jedes Unternehmen betreibt die Zustellung an die Endkund:innen mit eigenen Depots und Fahrzeugen, so dass dieselben Zustellgebiete mehrfach täglich von verschiedenen Paketdiensten angefahren werden.

Bundle Up: Herausforderungen und Lösungsansätze bündeln

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Problemlagen ist es Ziel des Projekts *Bundle Up*, stadt- und klimaverträgliche Letzte Meile-Lösungen im Immobilienbestand zu schaffen. Die Idee: Sogenannte Bundle Points, die verschiedene Nutzungen koppeln, Alltagswege und Verkehrsströme bündeln und neue Nutzungsoptionen schaffen. Leerstehende Ladenlokale in urbanen Räumen können den Ansiedlungsdruck von Paketstationen und Mikro Depots aus dem öffentlichen Raum nehmen und zu Schlüsselimmobilien für eine

nachhaltige Paketzustellung werden. Die aktuelle Preisentwicklung auf den Gewerbeimmobilienmarkt eröffnet neue Möglichkeitsräume: Sinkenden Mieten für Handelsimmobilien stehen steigende Mieten und Renditeerwartungen für urbane Logistikflächen gegenüber – insbesondere in den Städten (Dietz 2021: 23).

Im Sinne einer integrierten Betrachtung der beiden Problemstränge fokussiert das Projekt *Bundle Up* nicht allein das Umladen, Abholen und Versenden von Paketen, sondern bündelt verschiedene etablierte kommerzielle oder öffentliche Nutzungen mit experimentellen, wirtschaftlich weniger tragfähigen Angeboten: Paket-affine Nutzungen wie Paketschränke, Stationen zum Auspacken, Testen und Anprobieren bestellter Produkte, Sammel- und Recyclingstationen für Umverpackungen und Kartonagen sowie Versand- und Retourenterminals sollen um Warenübergabepunkte für stationäre Händler:innen und weitergehende Services (unter anderem Lastenradverleih, Warendepot) ergänzt werden.

Design Thinking im Projekt Bundle Up

Das Projekt *Bundle Up* befasst sich mit Lösungsansätzen für verschiedene Standorte der im IHK-Bezirk gelegenen Städte Bochum (363.593 Einwohner), Herne (156.587 Einwohner), Witten (95.529 Einwohner) und Hattingen (54.085 Einwohner) (IT.NRW 2021). Die vier unterschiedlich großen und sozioökonomisch sowie geographisch heterogenen Kommunen bilden einen idealen Kreativraum für die Arbeit mit unterschiedlichen Stadt- und Raumtypen. Pandemiebedingt erfolgte der Diskurs jedoch nur eingeschränkt vor Ort, sondern vor allem in den virtuellen Meetingräumen der gängigen Videokonferenzsysteme.

Zur Organisation und Steuerung des ko-kreativen Denkprozesses wurde das für transdisziplinäre Arbeitsprozesse und innovative Produktentwicklungen konzipierte Design Thinking eingesetzt.

Durch ein vielfältiges Methodenset stimulierten die TU Dortmund und die IHK die gemeinsame Arbeit an den für die meisten Beteiligten neuen Themen und die für viele Partner:innen ungewöhnliche Akteurskonstellation. Um das Brainstorming und den Austausch im Team zu erleichtern, eine kreative Arbeitsatmosphäre zu schaffen und erste Ideen greifbar zu machen, wurde für die vier ersten virtuellen Design Thinking-Workshops ein Grafiker engagiert, der die Diskussion und Arbeitsergebnisse mittels Graphical Recording visualisierte (siehe Abbildung 1).

Was ist Design Thinking?

Design Thinking definiert eine Abfolge verschiedener Verfahrensschritte, die zur Entwicklung von Produktinnovationen in unterschiedlichsten Kontexten genutzt werden können und ist insbesondere für den Praxiseinsatz in multidisziplinären Teams geeignet (Plattner et al. 2009: 103). Die Methodik fördert erfindarisches Denken und eine konsequente Kun-

Design Thinking erfordert bei den Teilnehmenden integriertes Denken, Empathie, Experimentierfreude, Optimismus und Kooperationsfähigkeit sowie eine offene Fehlerkultur, um innovative, nachhaltige Lösungen zu schaffen (Heller et al. 23; Schallmo und Lang 2020: 22). Der multidisziplinäre Ansatz zielt darauf ab „Schwarmintelligenz zu nutzen“ (Kerguenne et al. 2017: 20) und Perspektiven und Expertisen aus möglichst vielen verschiedenen Disziplinen einzubeziehen, um die für die Lösung komplexer Aufgaben benötigte kreative Kraft zu entwickeln (ebd. 14; Heller et al. 2020: 21; Schallmo und Lang 2020: 21). Die Aufgabendefinition und Lösungssuche basiert auf der Exploration unterschiedlichster Nutzerbedürfnisse und Problemfacetten (Kerguenne et al. 2017: 8–9, 20).

Das an die *PER-Strategie (Probieren – Erkennen – Reagieren)* aus der Komplexitätsforschung angelehnte Vorgehen erleichtert die Lösung unsicherer, komplexer und von Ambiguität geprägter Aufgaben, fördert aber auch „Iterationen und Schleifen“, weil die entwickelten Lösungsansätze durch die konsequente und frühzeitige Einbindung der Nutzer:innen einer kontinuierlich Optimierung unterzogen werden (Heller et al. 2020: 20; Kerguenne et al. 2017: 10, 14; Schallmo und Lang 2020: 22). Das „Strukturierungswerkzeug“ Design Thinking unterteilt die einzelnen Arbeitsphasen mit Blick auf ihre Funktionen und Denkmodi, wobei visuelles Denken und graphische Kommunikation („show don't tell“) prägend für den gesamten Prozess sind (d.school 2010: 3).

Die Arbeitsphasen im Design Thinking

Der Design Thinking-Ansatz ermöglicht ausdrücklich individuelle Adaptionen, so dass im Laufe der Jahrzehnte verschiedene Modelle zur Prozessgestaltung entstanden sind, die in den Grundprinzipien alle gleich sind und die für das Design Thinking typischen Arbeitsphasen umfassen (Kerguenne et al. 2017: 14–15, 195). Die Modelle reichen von vier Arbeitsphasen (Liedtke und Ogilvie 2011) über fünf (d.school 2010), sechs (Heller et al. 2020; Plattner et al. 2009), sieben Phasen (Schallmo & Lang 2020) bis zum sogenannten Complete Design Thinking mit zehn Arbeitsphasen (Kerguenne et al. 2017).

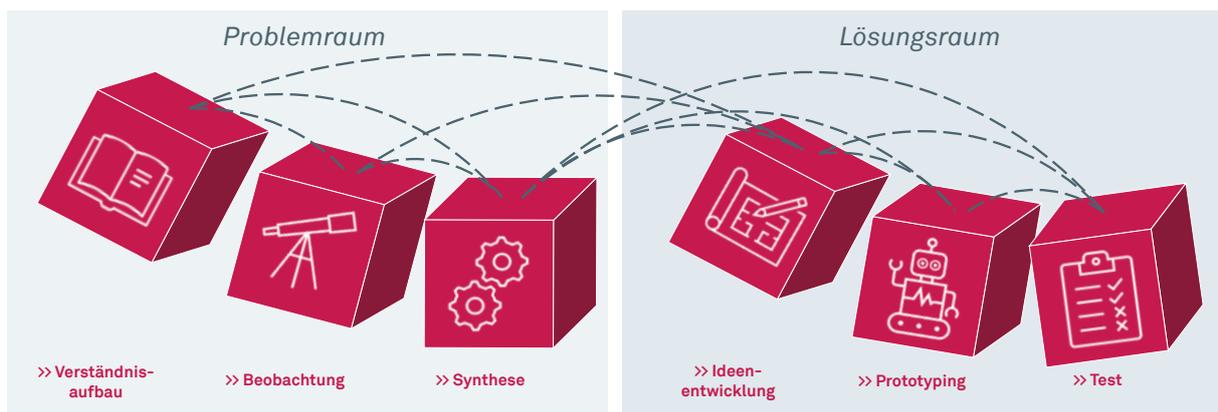


Abbildung 2: Arbeitsphasen im Design Thinking. Quelle: TU Dortmund/ SRP.

Besondere Verbreitung hat das im Projekt *Bundle Up* genutzte sechsheisige Vorgehen gefunden (siehe Abbildung 2), das von einigen Autor:innen zusätzlich in einen Problem- und Lösungsraum aufgeteilt wird (zum Beispiel Heller et al. 2020, Plattner et al. 2009).

Der Problemraum dient der Durchdringung des Problems und umfasst die Arbeitsphasen *Verständnis*aufbau, *Beobachtung* und *Synthese*, der Lösungsraum fokussiert die gestalterische Lösung mit den Phasen *Ideenentwicklung*, *Prototyping*, *Test* (Heller et al. 2020: 21). Zur Bearbeitung der einzelnen Phasen stehen diverse Instrumente zur Verfügung, wobei sich der Instrumentenkoffer je nach Autor:in unterscheidet. Ziel, Gegenstand und Ergebnisse der einzelnen Arbeitsphasen werden im Folgenden anhand der Projektarbeit erläutert:

*Phase 1: Verständnis*aufbau: Die auch Design Challenge genannte erste Phase des Design Thinking zielt darauf ab, die Aufgabenstellung zu erfassen und zu verstehen. Im Fokus stehen „Wünsche zu nicht vorhandenen Lösungen“ oder Beschwerden über bestehende Lösungen (Schallmo und Lang 2020: 141).

Die auf das Erfahrungswissen der Antragsteller:innen gestützte und durch eine Literatur- und Datenanalyse vertiefte Erkundung des Problem- bzw. Möglichkeitsfelds im Projekt *Bundle Up* begann bereits im Zuge der Antragstellung und fokussierte die aktuellen Herausforderungen in den Innenstadtzentren (Umsatzverlagerung in den Onlinehandel, Frequenzverluste und Ladenleerstände, Zustellprozesse auf der Letzten Meile). Zwischenerkenntnisse und Handlungsbedarfe wurden bei der Auftaktveranstaltung mit den Projektpartner:innen diskutiert und für die Design Thinking-Workshops textlich-visuell aufbereitet. Auch die Teamaufstellung, d.h. die Auswahl und Ansprache der für das Projekt relevanten Praxispartner:innen aus den Bereichen Stadtentwicklung, Immobilienwirtschaft, Einzelhandel, Letzte Meile-Logistik erfolgte bereits im Zuge der Antragstellung. Über verschiedene Workshops wurde der Kreis der Akteur:innen gezielt erweitert, um Knowhow zu ergänzen und Partner:innen für die spätere Umsetzung zu sondieren.

Phase 2: Beobachtung: Im Fokus der zweiten Arbeitsphase steht die Beobachtung, die in den fünfphasigen Design Thinking-Ansätzen mit der ersten Arbeitsphase zusammengefasst wird. Ziel dieser Phase ist es, Fachwissen für die zu lösende Aufgabe aufzubauen und Empathie für die beteiligten Stakeholder zu schaffen, um ihre unterschiedlichen Sichtweisen und Bedürfnisse im Hinblick auf das jeweilige Problem kennenzulernen (Heller et al. 2020: 22; Schallmo und Lang 2020: 49, 55; Plattner et al. 2009). Dazu werden typische Nutzer:innen in relevanten Situationen beobachtet und zu ihren Problemen und Erwartungen befragt, in der Praxis bereits vorhandene Lösungen analysiert und diskutiert und Expert:innen interviewt (Schallmo und Lang 2020: 50).

Im Fokus der Beobachtung im Projekt *Bundle Up* stand eine (inter-)nationale Good Practice-Recherche innovativer Ansätze für die Letzte Meile. Die Bedürfnisse der unterschiedlichen Stakeholder wurden mittels Brainstorming in vier, jeweils zweistündigen und online durchgeführten Design Thinking-Workshops identifiziert und über den beauftragten Grafiker visualisiert. Darüber hinaus erfolgten im Zuge von Master-Seminaren mit dem Lehrstuhl Industrial Sales Engineering an der Ruhr Universität Bochum (RUB) und an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund, die sich ebenfalls mittels Design Thinking der Konzipierung von Bundle Points widmeten, qualitative und quantitative Befragungen potenzieller Nutzer:innen, deren Ergebnisse von den Studierenden im Kreis der Projektpartner:innen präsentiert wurden.

Phase 3: Synthese: In der dritten Phase des Design Thinking werden die zuvor gewonnenen Erkenntnisse ausgewertet, interpretiert und zur Definition eines Standpunkts synthetisiert. Ein methodisches Instrument, um in die Nutzerperspektive „einzutauchen“ und diese präsent zu machen, sind sogenannte Personas, d.h. typische, fiktive, aber realistisch beschriebene Personen, die auf Basis der verschiedenen Nutzerbedürfnisse entwickelt und mit Namen, Alter, Wohnort, Lebenssituation sowie themenspezifischen Charakterzügen und Bedürfnissen emotionalisiert werden (d.school 2010: 5; Heller et al. 2020: 22; Kerguenne et al. 2017: 117-119; Plattner et al. 2009: 167; Schallmo und Lang 2020: 50, 93–95).

Im Projekt *Bundle Up* wurden basierend auf den vorangehenden Nutzerbefragungen verschiedene Personas herausgearbeitet. Sie bilden die Nutzung bestehender Zustell-Lösungen und damit zusammenhängende Herausforderungen sowie funktionale Anforderungen der Nutzer:innen ab (siehe Abbildung 3).



Abbildung 3: Personas. Quelle: TU Dortmund/ SPR.

Phase 4: Ideenentwicklung: Die vierte Phase des Design Thinking bildet den Übergang vom Problemraum in den Lösungsraum. Sie dient dazu, ein breites Spektrum von Ideen, Möglichkeiten und Ansätzen zur Problemlösung zu sammeln (Heller et al. 2020: 22; d.school 2010: 6; Plattner et al. 2009; Schallmo und Lang 2020: 103). Hierbei ist eine offene Haltung gefragt, um unerwartete Lösungsansätze aufzudecken, *Out of the Box* und über offensichtliche Lösungen hinaus zu denken und Innovationskraft zu entwickeln (d.school 2010: 6).

Im Projekt *Bundle Up* kamen für die Ideenentwicklung vor allem Brainstorming- und Kreativitätstechniken zum Einsatz – unter anderem die Kopfstand-Methode von Edward de Bono, die auf einen Perspektivwechsel setzt, bei den vermeintlichen Nachteilen beziehungsweise Schwächen einer Idee beginnt und diese dann ins Positive dreht (De Bono 2010). Die Ideenentwicklung erfolgte im Zuge der Design Thinking-Workshops und einzelner standortbezogener Arbeitstreffen. Die Ergebnisse wurden mittels Graphical Recording, Mindmaps und anderer Visualisierungstechniken aufbereitet.

Phase 5: Prototyping: Die Prototypenentwicklung erleichtert das spätere Testen und Bewerten der entwickelten Lösungen. Prototypen müssen weder teuer noch perfekt und auch keine Vorversion finaler Lösungen sein, wichtig ist vielmehr die visuelle Kommunikation, um komplexe und abstrakte Ideen sowie potenzielle Anwendungssituationen sichtbar und für potenzielle Nutzer:innen verständlich zu machen (Heller et al. 2020: 23; Kerguenne et al. 2017: 140; Schallmo und Lang 2020: 51, 61). Dabei besteht eine große Umsetzungsbandbreite: Am Hasso-Plattner-Institut wurden 36 Arten möglicher Prototypen (unter anderem Papier-, Lego- oder Knetmodelle, Skizzen, Zeichnungen, Filme, Animationen, Foto-Collagen, Stories, Rollenspiele) für den Einsatz im Design Thinking identifiziert (Kerguenne et al. 2017: 139).

Im Projekt *Bundle Up* wurde auf ein *Prototype on Paper* gesetzt, wobei Papier und Stift durch Rechner mit CAD- und Grafik-Software ersetzt wurden. Für das Prototyping wurden jeweils drei Online-Workshops (Aufstartworkshop, Zwischendiskussion, Abschlussdiskussion) für vier ausgewählte Standorte in den teilnehmenden Kommunen durchgeführt, um gemeinsam mit den relevanten Stakeholdern (unter anderem Kommunen, Immobilieneigentümer:innen und -betreiber:innen) auf die jeweilige Situation angepasste Lösungen zu entwickeln (siehe Fokus Prototyping).

Phase 6: Test: Die sechste Phase des Design Thinking umfasst das Testen der Prototypen, um Nutzerfeedback zu den Stärken und Schwächen einer Idee zu gewinnen und Optimierungen an den Prototypen vorzunehmen, bevor Projekte realisiert werden und gegebenenfalls Fehlinvestitionen erzeugen (d.school 2010: 8; Heller et al. 2020: 23; Kerguenne 2017: 122; Schallmo und Lang 2020: 118-119). Sollte sich herausstellen, dass der Lösungsansatz noch nicht stimmig ist oder das Problem noch nicht richtig verstanden wurde, werden vorherige Arbeitsphasen wiederholt (d.school 2010: 8).

Im Projekt *Bundle Up* wurden in einer vorgezogenen Testphase zunächst die im Rahmen des Master-Seminars an der TU Dortmund erarbeiteten studentischen Entwürfe im Kreis der Projektpartner:innen vorgestellt und diskutiert, um daraus Implikationen für das Prototyping im Projekt abzuleiten. Die Ergebnisse aus der Prototypenentwicklung in den vier Kommunen wurden dann wiederum in zwei Feedback-Schleifen mit den Stakeholdern an den jeweiligen Standorten diskutiert, bevor sie im großen Kreis der Projektpartner:innen beraten wurden.

Mit dem Abschluss der Testphase endete im Projekt *Bundle Up* das Design Thinking. In einem nächsten Schritt erarbeitet die IHK zusammen mit Studierenden der RUB Business Cases zur Prüfung der wirtschaftlichen Bedingungen für die Realisierbarkeit der Prototypen.

Fokus Prototyping

Die Prototypenentwicklung soll als zentrales Ergebnis des Design Thinking die abstrakte Idee der Bundle Points greifbar machen und Orientierung für die spätere Umsetzung in die Praxis geben. Da keine Referenzprojekte für die gesuchten Lösungen ermittelt werden

konnten, die sich unmittelbar mit der Projektidee deckten, erforderte das Prototyping ein hohes Maß an Innovations- und Vorstellungskraft. In zahlreichen Workshops mit den Praxispartner:innen vor Ort (siehe Phase 5 Prototyping) wurden vier Konzepte für unterschiedliche Standorttypen in Bochum, Herne, Witten und Hattingen ausgearbeitet und von wissenschaftliche Hilfskräften der TU Dortmund mit Skizzen, Plänen und Grafiken visualisiert.

Pick Up Store

Der Pick Up Store ist als Geschäft zur Abholung und zum Versand von Paketen konzipiert und mit Umkleieräumen, Bestell-, Versand- und Retourenterminals, Recyclingbereich und Helpdesk ausgestattet. Weitere Services und Handelsangebote sowie Warenübergabemöglichkeiten für Händler vor Ort, ein Depot für Einkäufe sowie ein Café, eine öffentliche Toilette oder Wickel- und Stillräume können das Angebot ergänzen.



Abbildung 4: Prototyp Pick Up Store Bochum. Quelle: TU Dortmund/SPR.

Das Konzept wurde exemplarisch auf ein 230m² großes Ladenlokal in der Bochumer Innenstadt übertragen, das zur Fußgängerzone ausgerichtet und rückwärtig anfahrbar ist. Konzipiert wurde eine Paketstation mit der oben beschriebenen Ausstattung, die mit dem Bochum Service Point (unter anderem Regenschirm- und Bollerwagenverleih für Innensadtbesucher:innen sowie Sammelstelle für den Lieferservice Bochum bringt's) zusam-

mengeführt wird. Der Prototyp sieht vor, den Pick Up Store mit Verkaufsflächen für regional hergestellte, nachhaltige Produkte und einem kleinen Café zu kombinieren (siehe Abbildung 4).

Das Konzept wurde zudem auf ein Shopping Center in der Wittener Innenstadt übertragen. Für die ausgewählten Flächen wurde ein Pick up Store mit Paktschränken, Helpdesk, Test-, Versand- und Retourenbereich sowie Umkleiden konzipiert, der die im Center bereits vorhandenen DHL- und Amazon-Paketschränke und Schließfächer der Deutschen Post integriert. Das Konzept für den Pick Up Store wird durch eine Änderungsschneiderei sowie ein räumlich weitgehend abgetrenntes Bistro ergänzt (siehe Abbildung 5).



Abbildung 5: Prototyp Pick Up Store Witten. Quelle: TU Dortmund/SPR.

Pick Up Depot

Das Konzept für das Pick Up Depot ist als Kombination von Pick Up Store und Mikro Depot angedacht und umfasst sowohl die Abholung und den Versand von Paketen für Endkund:innen, als auch die Konsolidierung von Lieferungen für die Zustellung auf der letzten Meile mittels E-Fahrzeug oder Lastenrad. Gleichzeitig soll das Depot als Sammelstelle für Pakete aus dem stationären Handel fungieren.

Das Konzept wurde exemplarisch auf ein Ladenlokal in einer ehemaligen Warenhausimmobilie in der Herner Innenstadt übertragen, die kürzlich für eine Drittverwendung umgebaut wurde. Die ausgewählte Fläche grenzt unmittelbar an das Parkhaus an und kann von vorne und hinten (eingeschränkt) angedient werden. Als ergänzende Nutzung wird ein Fahrradgeschäft mit umfangreichen Mobilitätsservices vorgeschlagen: Verkauf und Verleih sowie der Reparatur von E-(Lasten-)Fahrrädern und E-Rollern, Ladestationen für Lithium-Ionen-Akkus ecetera (siehe Abbildung 6).



Abbildung 6: Prototyp Pick Up Depot Herne. Quelle: TU Dortmund/SPR.

Pick Up Trailer

Der Pick Up Trailer ist als mobile Abholstation konzipiert und geht über den Gedanken einer Transformationsimmobilie hinaus. Angedacht ist ein Anhänger mit Paketschränken und Versand- und Retourenterminal, der mit einer Zugmaschine an wechselnden Standorten platziert werden und neue Impulse für Stadtteilzentren, Nahversorgungsstandorte und Wochenmärkte setzen kann. Durch das flexible Konzept können sowohl verschiedene Standorte als auch unterschiedlich genutzte Zugfahrzeuge erprobt werden.

Das Konzept wurde auf einen Nahversorgungsstandort in der teils ländlich geprägten Stadt Hattingen übertragen. Hier sind gerade die kleineren Ortsteile durch ein eingeschränktes Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot geprägt, einzige Magnetbetriebe sind die Nahversorger. Während DHL-Packstationen vereinzelt verfügbar sind, sind die Wege zu den Paketshops der anderen Anbieter weit. Der Pick Up Trailer könnte tageweise auf Wochenmärkten und vor Supermärkten aufgestellt und von den Kund:innen selbstständig bedient werden. Als Zugmaschine kommen Food-Trucks oder mobile Filialen von Apotheken, Banken, Blumenläden et cetera. in Betracht (siehe Abbildung. 7).



Abbildung 7: Prototyp Pick Up Trailer Hattingen. Quelle: TU Dortmund/SPR.

Reflexion der Projektarbeit

Mit der Diskussion der Prototypen endete das Design Thinking im Projekt *Bundle Up*. Aus dem methodischen Vorgehen lässt sich folgendes Fazit ziehen:

Design Thinking ist ein zielführender Ansatz zur Organisation transdisziplinärer, ko-kreativer Arbeitsprozesse: Der Design Thinking-Ansatz war für die meisten Projektpartner:innen neu, lediglich die IHK verfügte über Vorwissen in der Anwendung. Alle Praxispartner:innen standen der innovativen Vorgehensweise offen gegenüber, auch wenn ihre heterogenen Fachkulturen und Arbeitsstrukturen sowie unterschiedliche Haltungen und Erwartungen mit Blick auf die Bereitschaft zum (Mit-)Machen, die Prozessstrukturen und die Umsetzungsreife der Prototypen spürbar waren.

Über das Design Thinking konnten das hohe Maß an Inter- und Transdisziplinarität und die unterschiedlichen Sichtweisen der Partner:innen zielführend in die ko-kreative Konzeptentwicklung eingebracht werden.

Die konkrete Praxisrelevanz ist maßgeblich für die Mitarbeit in transformativen Denkprojekten: Die TU Dortmund war gemeinsam mit der IHK Initiatorin und wesentliche Treiberin des Projekts. Der Aufbau neuer Netzwerke und transdisziplinärer Arbeitsstrukturen gestaltete sich durch die gute Vernetzung der IHK unkompliziert. Obwohl ein reines Denkprojekt ohne unmittelbaren Interventionsanspruch für die Praxispartner:innen zunächst ungewöhnlich war, zeigten sie angesichts der Dringlichkeit des Projektthemas eine hohe Motivation für das Projekt. Die Diskussion in den verschiedenen Workshops und Gesprächsrunden gestaltete sich durch die heterogene Gruppenzusammensetzung und die

Praxisrelevanz des Projekts lebendig und vielschichtig, auch wenn sie überwiegend online geführt wurde. Etwa zwei Drittel der rd. 20 Praxispartner:innen arbeiteten aktiv und auch über die regelmäßigen Treffen im Plenum hinaus mit, nur eine:r Beteiligte:r ist aufgrund eines Marktaustritts vorzeitig aus dem Projekt ausgeschieden.

Mit Design Thinking können neue Themen platziert werden, für die Bearbeitung braucht es aber Verantwortliche, die auch jenseits von Workshops aktiv sind: Die spezielle Projektkonstellation bot den Praxispartner:innen eine unkomplizierte Möglichkeit zur Annäherung an ein relativ neues, komplexes Thema. Durch die finanzielle Förderung des Personaleinsatzes seitens der IHK und der TU Dortmund konnten die Praxispartner:innen maßgeblich entlastet werden, weil Inhalte jenseits der Treffen im Plenum und in Workshops vertieft, Arbeitsprozesse strukturiert und vorangetrieben und ein Netzwerk mit umsetzungsrelevanten Akteur:innen gebildet wurde.

Auch reine Denkprojekte können transformative Wirkung entfalten: Durch die transdisziplinäre Akteurskonstellation, das Design Thinking als für fast alle Partner:innen neuartige Methode der Prozessgestaltung sowie die gemeinsame Arbeit an innovativen Lösungsstrategien und Konzepten hat das Denkprojekt auch ohne unmittelbare Umsetzung eine transformative Wirkung und wertvolle Impulse für den Praxiseinsatz entfaltet. Bei vielen Praxispartner:innen ist das Projektthema unmittelbar auf die Agenda gerückt. Zudem hat das unkonventionelle Projekt – in unterschiedlicher Ausprägung – eine Offenheit zum Experimentieren geschaffen: Einige Immobilieneigentümer:innen haben sich nicht nur aktiv in die Konzipierung der Prototypen eingebracht, sondern auch avisiert, Flächen zum Testen neuartiger Konzepte und Nutzungskonstellationen zu vergünstigten Konditionen zur Verfügung zu stellen.

Transformative Forschungsmethoden können Lehre und Praxis verbinden: Durch die Einbindung in die Lehre an der TU Dortmund und der RUB konnten die Studierenden ihre Methodenkompetenz erweitern. Die angehenden Raumplaner:innen machten im Sommersemester 2021 in Kleingruppen jeweils alle sechs Phasen des bisher in die Lehre nicht integrierten Design Thinking durch und entwickelten im Rahmen des forschenden Lernens für selbst ausgewählte Standorte Prototypen, die sie im großen Kreis der Projektpartner:innen diskutierten. Später konnten einige Studierende im Rahmen von kleinen Werkverträgen in den Projektverbund einsteigen.

Design Thinking weist eine hohe Eignung für transformative Forschungsprojekte auf: Nach den Erfahrungen im Projekt Bundle Up ist Design Thinking als Methode für die transformative Forschung in multidisziplinären Akteurskontexten vielfältig einsetzbar. Gemeinsam mit den Praxispartner:innen ist es gelungen, über Visionen und Prototypen Zielwissen zu entwickeln und konkretes Transformationswissen für nachhaltige Letzte Meile-Lösungen und neue Nutzungskonzepte für Transformationsimmobilien aufzubauen.

Auch Stadtentwicklungsprozesse können von Design Thinking profitieren: Die sorgfältige Beobachtung und Analyse von Veränderungsprozessen, die transdisziplinäre Herangehensweise unter Einbindung der relevanten Stakeholder, die konsequente Nutzerzentriertheit, das visuelle Denken und grafische Kommunizieren führen zu einem hohen Maß an Übertragbarkeit des Design Thinking-Ansatzes in Stadtentwicklungsprozesse.

Die Grenzen des Design Thinking sind dem Projektansatz immanent, sie liegen dort, wo der Denkprozess endet und die Umsetzung beginnt.

Realisierung der Bundle Points in der Praxis

Die Resonanz der beteiligten Praxispartner:innen zeigt, dass Bundle Points als neue Nutzungsoptionen für Transformationsimmobilien für Kommunen, Immobilieneigentümer:innen und Centerbetreiber:innen interessant sind. Entsprechende Konzepte lassen sich sowohl räumlich als auch rechtlich und technisch gut organisieren. Die mangelnde Kooperationsbereitschaft der KEP-Dienstleister untereinander stellt derzeit noch eines der größten Hemmnisse für die Umsetzung neuer Letzte Meile-Konzepte dar. Rein technologisch betrachtet stehen marktgängige, intelligente Software-Applikationen der Realisierung integrierter Lösungen nicht entgegen.

Ob auf das ko-kreative Denkprojekt auch eine ko-produktive Umsetzung folgt, hängt maßgeblich davon ab, ob es gelingt, Betreiber:innen für die Bundle Points zu gewinnen. Da aus dem Kreis der Projektpartner:innen bisher nur sehr eingeschränkt Bereitschaft besteht, diese Aufgabe zu übernehmen, konzipieren die IHK und die TU Dortmund Vorlagen für Betreibermodelle und einen Betreiberaufruf sowie ein niedrigschwelliges, praxisnahes und kostenfrei über die Website der TU Dortmund verfügbares Informationsangebot mit kurzen Texten, vielen Grafiken und einem Erklärfilm. Die Materialien sollen die Umsetzung in die Praxis unterstützen, die konkrete Konzeptentwicklung erfordert aber jeweils individuelle Lösungen mit Blick auf den konkreten Standort, das verfolgte Geschäftsmodell sowie die Ziele der Betreiber:innen.

Dabei zeigt sich, dass experimentelle Nutzungen wie Bundle Points als eigenständiges Geschäftsmodell absehbar wirtschaftlich nicht tragfähig sein werden und entweder einer Co-Finanzierung durch Immobilieneigentümer:innen, Centerbetreiber:innen, Werbegemeinschaften, Kommunen und öffentliche Fördergeber:innen bedürfen oder in etablierte kommerzielle oder öffentliche Nutzungen integriert werden müssen. Ein Café oder Co-Working-Space, städtische Angebote und Nutzungen wie eine Stadtinformation oder das Stadtmarketingbüro, ein Rückgabeterminale für Bücher aus der Stadtbibliothek oder ein Depot für die Abholung offizieller Dokumente könnten das Konzept ebenso erweitern wie neuartige Click & Collect- und Showrooming-Angebote, ein Logistik-Hub für urbane Lieferdienste, Schließfächer und Self Storage-Boxen oder Ladeschränke für E-Batterien. Mit Blick auf die besondere Relevanz der Transformationsimmobilien für den Stadtraum kommt es vor allem darauf an, transparente, öffentlich zugängliche und frequenzstarke Geschäftskonzepte zu schaffen, die Synergien für Besucher:innen und Händler:innen in den Zentren bieten.

Letztlich werden Bundle Points nur dann am Markt bestehen können, wenn sie hinreichend Akzeptanz bei den Endkund:innen finden.

Wesentliche Voraussetzungen dazu sind neben dem Nutzungsmix anbieterneutrale Einlieferungsmöglichkeiten für Paketdienste und lokale Handels- und Dienstleistungsunternehmen, ein gutes Marketing, in die Alltagswege der Bürger:innen integrierte Standorte und eine anwenderfreundliche IT. Rechtliche und fiskalische Reglementierungen (Steuerung des Lkw-Verkehrs in den Städten, mögliche Einführung einer Kostenpflicht für die Haustürzustellung et cetera.) könnten die Einführung und Marktdurchdringung neuer Konzepte für die Letzte Meile ebenso erleichtern wie Anschubfinanzierungen für die Realisierung und längerfristige Erprobung der entwickelten Lösungsansätze.

Literatur

- BIEK Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (Hg.) (2021): KEP-Studie 2021 – Analyse des Marktes in Deutschland. Berlin.
- De Bono, Edward (2010): De Bonos neue Denkschule. Kreativer denken. Effektiver arbeiten. Mehr erreichen. München: mvg Verlag.
- Dietz, Peter (2021): Die letzte Meile ist heiß umkämpft. Immobilien Zeitung 36: 23.
- d.school (2010): Bootcamp Bootleg. Hasso Plattner Institute of Design at Stanford.
- Erbeldinger, Jürgen und Ramge, Thomas (2015): Durch die Decke denken. München: Redline Verlag.
- Hangebruch, Nina; Osterhage, Frank und Wiegandt, Claus-C. (2020): Digitalisierung und Onlinehandel. Fluch oder Segen für ländliche Räume? [dx.doi.org/10.17877/DE290R-21686](https://doi.org/10.17877/DE290R-21686).
- HDE Handelsverband Deutschland (Hg.) (2021): HDE Online Monitor 2021. Berlin.
- Heller, Ilke; von Andrian, Stefanie; Stahmann, David und Gehrman-Linnerth, Verena (2020): Quartiersentwicklung mit Design Thinking. Wiesbaden: Springer Gabler.
- Kerguenne, Anni; Schaefer, Hedi und Taherivand, Abraham (2017): Design Thinking – Die agile Innovations-Strategie. Freiburg: Haufe-Lexware.
- IT.NRW (2021): Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen. <https://www.it.nrw/statistik/eckdaten/bevoelkerung-nach-gemeinden-93051>, Zugriff am 13.01.2021.
- Lawson, Bryan (2005): How Designers Think: Demystifying the Design Process. London/ New York: Routledge Taylor & Francis Group.
- Liedtka, Jeanne und Ogilvie, Tim (2011): Designing for growth. New York: Columbia Business School.
- Neufeld, Edgar (2021): Nicht nur Handel bringt Leben. In: Immobilien Zeitung 51: 2.
- Plattner, Hasso; Meinel, Christoph und Weinberg, Ulrich (2009): Design Thinking. Innovation lernen, Ideenwelten öffnen. München: mi-Wirtschaftsbuch.
- Sandefur, Timothy (2022): Louis Sullivans's Idea by Tim Samuelson and Chris Ware. Review. The Objective Standard. A Journal of Culture & Politics. Spring 2022. Vol. 17, Heft 2: 117-121.
- Schallmo, Daniel R. A. und Lang, Klaus (2020): Design Thinking erfolgreich anwenden. Wiesbaden: Springer Gabler.



Pocket Mannerhatten Ottakring: liegenschaftsübergreifende und gemeinwohltiftende Adaptierungen für die Bestandsstadt. Foto: Florian Niedworok.

Die Logik der Unlogik

Einblicke in die Handlungslogik von Hauseigentümer:innen in der Stadterneuerung

The Logic of Illogic

Insights Into the Logic of Action of Homeowners in Urban Renewal

Gesa Witthöft, Dominik Hölzl

Keywords: Soziale Stadterneuerung; Gemeinwohl; Handlungspraxis; Hauseigentümer:innen; Wien

Social urban renewal; public welfare; practice of action; homeowner; Vienna

Abstract

Liegenschaftsübergreifende und gemeinwohltiftende Maßnahmen sind ein innovativer Lösungsansatz für eine aktualisierte sozial-ökologische Stadterneuerung. Die beteiligten Akteur:innen, vor allem die wirkmächtigen Eigentümer:innen, aber sind so vielfältig wie auch deren Interessen. Im Beitrag werden die Handlungslogiken und soziobiografischen Interessenslagen beteiligter Eigentümer:innen im Forschungsprojekt Pocket Mannerhatten Ottakring (PMO) anhand zweier Vorhaben dargestellt und analysiert. Grundlage hierfür ist die fokussierte Ethnografie und Identitätstheorie zusammen mit einer im Projekt entwickelten Eigentums- und Besitzstandstypologie, entlang der die Handlungsmotive von Eigentümer:innen eingeordnet und erklärt werden können. Unsere Untersuchung macht deutlich, dass den sozialen Prozessen in solchen Vorhaben deutlich mehr Ressourcen bereitgestellt werden müssen; sowohl im Forschungs- und Entwicklungsprojekt wie letztlich auch im Rahmen einer öffentlich geförderten Erneuerung.

Cross-property and public welfare-beneficial interventions are an innovative approach for an updated socio-ecological urban renewal. However, the actors involved, especially the powerful owners, are as diverse as their interests. In this article, the logics of action and socio-biographical concerns of the owners involved in the research project Pocket Mannerhatten Ottakring (PMO) are presented and analyzed on the basis of two projects. The basis for this is the focused ethnography and identity theory together with a property and ownership typology developed in the project, along which the motives for action of owners can be classified and explained. Our investigation makes it clear that significantly more resources must be made available to the social processes in such projects; both in a research and development project, as well as in the context of a public funded renewal.

Gesa Witthöft, Sen.Sc. ist seit 2004 am Forschungsbereich Soziologie im Institut für Raumplanung an der TU Wien beschäftigt. Ihre Forschungsschwerpunkte sind Stadterneuerung, Stadtentwicklungsplanung, Gender und Diversität, Partizipation und Kommunikation, Prozessmanagement und -evaluation.

Gesa Witthöft, Sen.Sc. has been working at the Research Unit of Sociology in the Institute of Spatial Planning at the TU Wien since 2004. Her research focuses on urban renewal, urban development planning, gender and diversity, participation and communication, process management and evaluation.

Dominik Hölzl, studierte Raumplanung und Raumordnung, ist derzeit Doktorand. Er arbeitete als Projektassistent im Forschungsprojekt Pocket Mannerhatten Ottakring. Seine Forschungsschwerpunkte sind Stadterneuerung, Partizipation, Rauman eignung, sozialraum-bezogene Praktiken, Wohnen und Dekommodifizierung.

Dominik Hölzl, studied Spatial Planning and Development, is currently a PhD student. He worked as a project assistant in the research project Pocket Mannerhatten Ottakring. His research focuses on urban renewal, participation, spatial appropriation, socio-spatial practices, housing and decommodification.

Das Forschungs- und Entwicklungsprojekt Pocket Mannerhatten Ottakring

Der Artikel beschäftigt sich mit dem erneuerungsbezogenen Handeln von (Einzel)Hauseigentümer:innen im gründerzeitlichen Bestand Wiens, das im Rahmen des vom Klima- und Energiefonds Österreichs geförderten transformativen Forschungs- und Entwicklungsprojektes (F&E) Pocket Mannerhatten Ottakring (PMO) erkundet werden konnte. Unter dem Motto *Wer teilt bekommt mehr* ist es das Alleinstellungsmerkmal dieser Strategie, dass alle Vorhaben grundsätzlich liegenschaftsübergreifend und kollaborativ organisiert sein müssen. Erneuerungsmaßnahmen können nur durch die Zusammenarbeit von mindestens zwei Eigentümer:innen auf mindestens zwei Liegenschaften realisiert werden, und sie dürfen nicht ausschließlich für Mieter:innen, sondern müssen auch geregelt öffentlich nutzbar sein. Alle Maßnahmen müssen, um förderungswürdig zu sein, einen gesellschaftlichen Mehrwert hinsichtlich ihrer Zugänglichkeit, Bezahlbarkeit, ihrer sozialen Inklusionseffekte und in ökologischer Hinsicht aufweisen. Ohne diese Gemeinwohleffekte, die mittels eines im Projekt entwickelten Index bewertet werden können, kann es keine öffentliche Förderung geben.

Ziel ist eine effizientere, ressourcenschonendere und explizit gemeinwohlorientierte Ausrichtung der Stadterneuerungsförderung. Auch muss, wie in Wien, nicht mehr das ganze Haus erneuert werden. Stattdessen können Module mit passgenauen Erneuerungsoptionen zusammengestellt werden. Mit diesem Konzept wird zudem die Hoffnung verbunden, dass wegen der Kollaborationsanforderungen auch diejenigen Eigentümer:innen eingebunden werden, die mit den bisherigen Förderungen der Wiener Stadterneuerung nicht erreicht werden konnten.

Das transformative Forschungsprojekt wurde in zwei Phasen durchgeführt: Einer einjährigen Sondierungsphase (07.2016 – 06.2017), in der die grundlegende Idee des Vorhabens gezielt als F&E-Projekt ausdifferenziert, ein Pilotgebiet ermittelt und eine Gruppe von interessierten Eigentümer:innen aktiviert wurde. Nach der Evaluierung durch den Fördergeber konnte eine dreijährige, in der Umsetzung leider von der Pandemie beeinflusste Durchführungsphase erfolgen (03.2018 – 04.2021 plus Nachbearbeitungszeit), in der im Piloten entsprechende Maßnahmen entwickelt und teilweise umgesetzt wurden. Das Projektteam setzte sich aus einem interdisziplinär besetzten Konsortium mit Kompetenzen aus der Architektur, Architekturvermittlung, Stadt- und Raumplanung, Soziologie, Bau-, Miet- und Verwaltungsrecht, Energiewissenschaften und Energierecht zusammen. Teil des Forschungsprojektes war ein Monitoring, um zum einen die Prozesserfahrungen zu dokumentieren. Zum zweiten sollte es der Verhinderung möglicher Fehlentscheidungen im Prozess dienen. Im Zuge des Monitorings wurde ein Set unterschiedlicher, vor allem qualitativer Methoden angewendet. Eine Schlüsselaufgabe des Monitorings war es, die Handlungslogiken aller relevanten Akteur:innen – Eigentümer:innen, Mieter:innen, den beteiligten Personen aus der Verwaltung, lokalen Unterstützer:innen und dem Forschungskonsortium selbst – zu erkunden und zu reflektieren.

Im Artikel fokussieren wir uns auf die bisher wenig untersuchten Eigentümer:innen als Handelnde in der Stadterneuerung. Wir skizzieren zunächst die konzeptuelle Einbettung unserer Untersuchung und die im Projekt entwickelte Eigentums- und Besitzstandstypologie, entlang der die Handlungsmotive der unterschiedlichen Eigentümer:innen eingeordnet und erklärt werden können. Anschließend stellen wir zwei Vorhaben und die darin involvierten Eigentümer:innen in jeweils drei Schritten dar: Wir skizzieren das Vorhaben, stellen den Entwicklungs- und Kommunikationsprozess vor und analysieren die Logiken des Handelns. Abschließend werden unser Learnings zur Diskussion gestellt.

Eigentümer:innen als Handelnde im Prozess der Stadterneuerung

Obwohl Eigentümer:innen aufgrund ihres Rechtsstatus wirkmächtige Akteur:innen in der Stadterneuerung sind, wurden ihre Handlungsmuster in Planungsprozessen in Österreich bisher kaum untersucht. Auch in Deutschland ist dies nicht viel anders. Erst 2010 formulierten Krüger et al. (2010), dass in den letzten 30 Jahren nur wenige Studien vorgelegt wurden. Auch seither liegen nur wenige Arbeiten vor (Vollmer 2014; Krahl und Schönig 2020). Einschlägige Recherchen des Projekt-Teams in Österreich haben ebenfalls keine expliziten Studien zum Ergebnis. Im Suchsystem der Bibliothek der TU Wien finden sich unter entsprechenden Schlagworten wenn, dann Masterarbeiten, in denen weitgehend pauschal zwischen kommunalen, professionellen und Einzeleigentümer:innen unterschieden wird. Weitere wissenschaftliche Studien konnten wir nicht ermitteln.

Im Forschungsprojekt wurde von Beginn an mit der Hypothese gearbeitet, dass die Eigentümer:innen die Schlüsselakteur:innen für die Erneuerung sind. Entsprechend war es ein Erfordernis, diese Akteursgruppe besser zu verstehen. Einige der gewonnenen Erkenntnisse sollen hier dargestellt und zur Diskussion gestellt werden.

Die Eigentums-Besitzstandstypologie

Während zu erwarten ist, dass sich fachlich Involvierte professionell und weitgehend (sach)logisch verhalten, so ist es Teil planungspraktischer Erfahrungen, dass bei Eigentümer:innen höchst heterogene Handlungsmuster zu erwarten sind (siehe hierzu auch Lenger et al. 2013). Hypothetisch ging das Forschungsteam davon aus, dass Eigentümer:innen je nach Art, Menge und Struktur sowie Organisationsform ihres Eigentums und den Varianten des Besitzes einen je spezifischen Umgang mit diesem haben. Zudem dürften Verwertungsmöglichkeiten, die finanziellen Mittel wie auch persönlichen Präferenzen und Absichten in Bezug auf die Bewirtschaftung und Instandhaltung des Eigentums höchst unterschiedlich ausgeprägt sein.

In Folge dessen dürfte eine je spezifische Logik im Handeln der beteiligten Eigentümer:innen vorzufinden sein. Basierend auf dieser These wurde in der ersten Phase des Projekts eine Eigentums-Besitzstands-Typologie entwickelt, die dem Forschungskonsortium als Grundlage für eine passgenaue Aktivierungs- und Kollaborationsstrategie dienen sollte. Hierzu wurden aus der Kenntnis des Teams, dann vertiefend aus der fachlichen Letter

of Intent-Partner:innen (LoI, Wiener Verwaltung, Wohnfonds Wien, lokale Akteur:innen, Immobilienwirtschaft) mögliche Typen von Eigentümer:innen und Besitzstandsformen identifiziert.

Gezielt wurden in Bedacht auf die angestrebten Erkenntnisse vor allem über die Gruppe der nicht oder weniger professionellen Eigentümer:innen entsprechende Personen angesprochen und im Rahmen von leitfadengestützten Interviews zu ihrem Umgang mit ihrem Besitz befragt. Für die Typisierung wurden soziobiografische, -kulturelle, -strukturelle und subjektiv-biografisch bedingte Interessenlagen erkundet und im Zusammenhang mit dem Besitzstand und dessen Bedeutungen verknüpft. Der Besitzstand leitet sich dabei nach Art des Eigentums ab. Neben bspw. der Anzahl, Größe, und Substanz der Immobilie/n waren auch die Formen der Verwaltung und Organisation der Immobilienobjekte sowie der Professionalisierungsgrad der Personen relevant.



Abbildung 1: Eigentums-Besitzstandstypen.

Quelle: Witthöft und Hölzl 2017; siehe auch Beck et al. 2017.

Durch diesen Zugang wurde es möglich, Eigentümer:innen als mehr als ein homo oeconomicus zu sehen, dessen Interessen sich vor allem in Renditeerwartungen und Nutzenmaximierung erschöpfen.

Entlang der Typologie können nun die vielfältigen Bedeutungszusammenhänge der Eigentümer:innen zu ihrer/n Immobilie/n über die üblichen Kriterien hinaus erfasst werden.

Die oben genannten drei Grundtypen, kommunale, professionelle und Einzeleigentümer:innen, konnten zu 11 ausdifferenziert werden (siehe Abbildung 1). Zudem konnte herausgearbeitet werden, wie an Eigentum als Besitzstand unterschiedliche Handlungsmöglichkeiten wie auch -logiken geknüpft sind. Die Typologie konnte, weil sie in kurzer Zeit als Grundlage für das transformative Projekt entwickelt werden musste, empirisch noch nicht sehr umfangreich belegt werden; sie bekam jedoch eine grundlegend positive Response der per Letter of Intent in das Forschungsprojekt involvierten Fachkolleg:innen aus den Handlungsebenen der Stadterneuerung.

Im Folgenden gehen wir aus Platzgründen ausführlich nur auf die Eigentums-Besitzstandstypen ein, die in unseren Beispielen untersucht werden:

- Die Interessen von Eigentümer:innen, die auf ihrer Liegenschaft leben, unterscheiden sich deutlich von denen, die nicht in ihren Immobilien leben, und/ oder die mehrere Immobilien besitzen und gegebenenfalls auch immobilienwirtschaftlich aktiv sind. Die Gruppe der vor Ort wohnenden Eigentümer:innen kann als *Die Traditionellen* typisiert werden. Weil ihre Biografie mit der des Hauses verbunden ist, stehen vielfach Emotionen im Vordergrund. Ein Schwerpunkt der Bewirtschaftung ist das soziale Miteinander im Haus. Oft werden nachbarschaftliche Netzwerke gepflegt. Die Rendite steht nur bedingt im Vordergrund. Der Veränderungswille ist nicht stark ausgeprägt. Oftmals hat sich diese Gruppe baustrukturell an ihr Gebäude gewöhnt, und kann sich einen Umbau ihres Objektes nur bedingt vorstellen, auch wenn ein Erfordernis besteht und die Mittel hierzu zur Verfügung stünden.
- Ein ähnlicher Typus sind *Die Eigentum-verpflichtet-Denker:innen*. Auch für diese Personen steht die Rendite nicht per se an erster Stelle. In dieser Gruppe kommt es vor, dass die Mieten sozial gestaffelt werden. Die Gebäude werden bewusst sozial bewirtschaftet. Auch hier bestehen starke emotionale Bindungen an das Objekt und seine Bewohner:innen.
- *Die Eigennutzmaximierer:innen* sind explizit an Rendite, Wertsicherung und der finanziellen Verwertung der Immobilie orientiert. Häuser werden aus Kapitalinteressen gekauft, und bei mangelnder Rentabilität und/oder je nach Immobilienpreiskonjunkturlage auch wieder abgestoßen. Eine gute Nachbarschaft ist in ihren Häusern im Sinne der ruhigen Vermietung gewünscht, aber eigentlich eher nachrangig. Die Verwaltung der Häuser beschränkt sich oft auf technische Belange. Das Wohlbefinden der Mieter:innen spielt nur im Rahmen des rechtlich Erforderlichen oder auch für Vermarktungszwecke eine Rolle.
- Ein weiterer Typus sind *Die Gefesselten*. Aufgrund von bestehenden Altmietverträgen und hohem Instandhaltungsbedarf können diese kaum agieren. Schon einfache Instandhaltungsmaßnahmen stellen eine große finanzielle Belastung dar. Beim Bewirtschaften der Immobilie muss stets abgewogen werden. Nur die nötigsten Instandhaltungen sind möglich. Durch geringe Mieteinnahmen fehlen oftmals auch die Rücklagen. Die prekäre Lage kann *Die Gefesselten* veranlassen, ihr Haus aus Leidensdruck zu verkaufen.

- Oftmals sind die eben Genannten auch dem Typus *Die Überforderten* zuzuordnen, insbesondere dann, wenn es wenig Ideen zur Verwaltung und Nutzung des Gebäudes gibt. Als *Die Überforderten* ließen sich auch Eigentümer:innen identifizieren, die ihre Immobilien geerbt haben und/oder sich der Verantwortung, Eigentum zu besitzen nicht gut stellen können oder mögen.

Ein Pilotblock im Prozess

Während der Sondierung wurde ein geeigneter Block als Pilot für das F&E ausgewählt. Dieser wies neben Erneuerungsbedarf auf den Liegenschaften auch die materiell-physischen Rahmenbedingungen für eine Umsetzung von Maßnahmen im Sinne der PMO-Konzeption auf. Das Team wagte sich an die hypothetisch schwierigste Eigentumsstruktur: Der Pilotblock ist überwiegend im Einzelhausbesitz.

Während der Umsetzungsphase konnte die PMO-Entwicklungsstrategie mit mehreren Eigentümer:innen auf mehreren Liegenschaften im transformativen Forschungsprozess erprobt werden: Die Eigentums-Besitzstandstypologie diente zum einen der Erstellung von spezifischen Aktivierungen, wobei deren Aufwand je nach Typus respektive Kombination mehrerer Typen deutlich variierte. Zum anderen diente sie als Grundlage für das Monitoring des Handelns der Eigentümer:innen, das die Erkundung der Logiken ihres jeweiligen Handelns zum Ziel hatte, und erkunden sollte, was für weitere Prozesse im Sinn des F&E fruchtbar gemacht werden kann. Entsprechend dieses Erkenntnisinteresses wurde eine interpretierende Untersuchungsstrategie entwickelt, die es im knappen zeitlichen Rahmen der transformativen Forschung erlaubt, möglichst genau den Bedeutungsgehalt des Handelns unserer Protagonist:innen zu erkunden und zu verstehen (Geertz 1983; Garfinkel 2002; Hughes et al. 1994; Knoblauch 2001; Straub 2000).

Wir orientierten uns speziell entlang des Konzeptes der fokussierten Ethnografie auf das Handeln der Praxispartner:innen „als Teil der eigenen Gesellschaft in einer besonderen Situation“ (Berding 2020:129f.). Der Untersuchungsansatz wurde entlang Lenger et al. (2013) mit dem Struktur-Habitus-Konzept nach Bourdieu informiert, wodurch auch gesellschaftliche Strukturen und Institutionalisierungen, die im individuellen Handeln inkorporiert sind, in die Interpretation einbezogen werden können.

So wird es möglich lebensweltliche Zugänge, Werthaltungen, Aktivitäten und Interaktionen im Kontext des Handelns der Eigentümer:innen mit ihrem Eigentum als Bedeutungsstrukturen zu erkennen und zu interpretieren (Knoblauch 2001: 132).

Die Daten wurden vor allem in den Arbeitstreffen erhoben. Sie stammen also aus kurzen und punktuellen Erhebungszeiten. Der Zugang ist auch aus pragmatischen Gründen heuristisch, denn die Ziele des F&E wie auch die zur Verfügung stehenden Mittel der Forschung standen weniger für die sozialwissenschaftliche Analyse, sondern vor allem für die Entwicklungsleistungen, die konkreten Umsetzungen und die Entwicklung eines

Geschäftsmodells bereit. Um die Informationen dennoch validieren zu können, wurden extra Monitoring-Sitzungen im Team abgehalten und Monitoring-Interviews mit den Praxispartner:innen geführt. Im Folgenden werden nun am Beispiel zweier Umsetzungsvorhaben des Forschungsprojektes die Logiken vor allem der Eigentümer:innen dargestellt und diskutiert.

Vorhaben 1 und die überforderten Gefesselten

Das betagte Eigentümer:innenpaar X zeigte sich in der Sondierungsphase als Erstes an der PMO-Strategie interessiert. X waren Mehrheitseigentümer:in eines dreistöckigen Gründerzeithauses mit einem L-förmigen zweigeschossigen Hofgebäude. Das Gründerzeithaus am Blockrand wird ausschließlich als Wohngebäude genutzt. Grundsubstanz und die gesamte technische Ausstattung beider Gebäude sind erneuerungsbedürftig. Das Stiegenhaus ist eng und steil. Es gibt es keinen Aufzug. Das Hofgebäude wurde bis etwa 2000 gewerblich genutzt, und steht seither nahezu leer. Ein Raum wird von Hausbewohner:innen als Lager verwendet. X lebten seit Jahrzehnten im zweiten Obergeschoss. 2015 verkauften X aus finanziellen Gründen die Wohnung im Erdgeschoss an eine vierköpfige Familie mit Migrationshintergrund. Im ersten Obergeschoss lebt eine Nichte der X in einer Wohngemeinschaft (WG) zur Miete. Die WG setzt sich aus drei Erwachsenen und einem Kind zusammen.

X und die WG verfügten über ein hohes Maß an sozialem Kapital, und praktizierten grundlegende Prinzipien des räumlichen Teilens und Tauschens. So gab es zu einer der benachbarten Liegenschaften mit einem Wohnhaus mit Eigentumswohnungen keine Mauer. Die Abfallbeseitigung dieses Hauses durfte über den Hof und das Haustor der X erfolgen. Die WG ist Mitglied in einem Lastenradkollektiv, deren Räder auch von Nichtvereinsmitgliedern niederschwellig ausgeborgt werden können. Sie sind kostenfrei im Hofhaus untergestellt. Der Hof zwischen dem Wohngebäude und dem Hofhaus durfte von der Hausgemeinschaft und den Kindern aus dem Nachbarhaus genutzt werden. Private Fahrräder durften im Hof geparkt werden. X freuten sich, dass die Familie aus dem Erdgeschoss und die WG den Hof begrünt. X waren in quartiersbezogenen Theater- und Musikgruppen aktiv, die den Hof nutzen konnten. Temporäre Konflikte bei der gemeinschaftlichen Nutzung wurden laut Auskunft von X dialogisch gelöst. Auch einen dauerhaften Lärm- und Geruchskonflikt mit einem auf einem weiteren Nachbargrundstück gelegenen Restaurant versuchten X dialogisch zu begegnen. Schon lange aber wünschten sich X eine neue Heizungsanlage, neue Fenster, eine Dämmung des Daches sowie einen Aufzug.

Offenbar fehlten ihnen die Mittel für eine substanzielle Instandhaltung oder gar Erneuerung der Gebäude. Ohne Vermietung des Hofhauses und bei sehr moderaten Mieteinnahmen für die WG konnten keine Rücklagen gebildet werden. X formulierten einen vagen Wunsch, das Hofhaus Instand zu setzen und zu vermieten. Wie dieses geschehen kann, war den X nicht im Detail bekannt. Es war also klar, dass ohne Unterstützung und Kollaboration, vielleicht auch einem Verkauf oder Teilverkauf des Hofhauses die Erneuerung nicht realisiert werden konnte. Später im Prozess berichteten X, dass sie von ihrer Hausbank aus Altersgründen nicht mehr als kreditwürdig eingestuft seien.

Der Entwicklungs- und Kommunikationsprozess im Vorhaben 1

Die Zusammenarbeit des Teams mit X erwies sich als komplex, zeitintensiv und nicht geradlinig. X signalisierten die gesamte Zeit, dass sie am Projekt teilnehmen wollen, und engagierten sich vor allem in der Sondierung und der Planungsphase der Umsetzung intensiv. Von 2016 bis 2017 wurden zunächst mit X, anschließend auch mit der WG Nutzungsideen entwickelt, die den Kriterien des F&E entsprachen. Die Wohnungseigentümer:innen aus dem Erdgeschoß konnten trotz Bemühungen von X und dem Team nicht zur aktiven Teilhabe bewegt werden. In den Phasen der Ideenfindung und -konkretisierung wurde deutlich, dass X kein ausgeprägtes baulich-architektonisches Vorstellungsvermögen hatten. Entsprechend entwarf und kalkulierte das Team verschiedene Entwicklungsvarianten mit den Wünschen von X und bausteinartigen gebäude- und liegenschaftsübergreifenden Entwicklungsmöglichkeiten. Diese wurden im Rahmen der Projektbegleitung durch die Verwaltung der Stadt Wien auf ihre reale Förderungswürdigkeit geprüft. Das Team achtete darauf, dass sowohl die Prämissen des PMO-Konzeptes erfüllt wurden, wie auch dass nachfolgend eine solide Bewirtschaftung der Liegenschaft möglich gewesen wäre.

Ein am Hofhaus interessiertes Architektenpaar wurde von April 2018 bis Februar 2019 Teil des Prozesses. Nach rund 30 Verhandlungsterminen über die Modalitäten der Entwicklung und der Eigentumsteilung sowie die Frage, welche der Forschungsprojekt konformen Maßnahmen realisiert werden sollten, sprangen die Interessent:innen mit der Begründung ab, dass die Verhandlungen mit X zu kompliziert seien. Diese hatten, ohne dies den anderen Beteiligten zu berichten, Begehungen mit weiteren potenziellen Käufer:innen durchgeführt. Hierin sahen die ersten Interessent:innen einen Vertrauensbruch, vor allem weil der Prozess zu dem Zeitpunkt nahezu abgeschlossen schien: Planungen, Entwürfe und der Kaufpreis waren fixiert.

Auch mit den neuen Interessent:innen gestalteten sich die Verhandlungen kompliziert und nicht linear. Wiederum ohne Informationsweitergabe banden X den bisher nicht aktiven Wohnungseigentümer aus dem Erdgeschoss ein, der unabhängig vom Aushandlungs- und Planungsstand und ohne Genehmigung mit Abbruch- und Sanierungsarbeiten im Hofhaus begann. Dies sahen die neuen Interessent:innen als Vertrauensbruch an. Zudem befürchteten sie, dass die Arbeiten nicht in der vereinbarten Qualität durchgeführt würden. Mit der Kritik der Unverbindlichkeit und Sprunghaftigkeit zogen auch diese Interessent:innen ihr Angebot zurück. Das Team wies X darauf hin, dass die Baumaßnahmen genehmigungspflichtig sind. Letztlich wurde das Hofhaus von X unter Preis und ohne F&E gemäße Planungen an den Wohnungseigentümer aus dem Erdgeschoss verkauft. Die intensive Begleitung von X und den Interessierten führte zu keinem Ergebnis.

Logiken des Handelns

Dem Team wurde erst während der ersten Verhandlungsrunden mit den Kaufinteressent:innen deutlich, dass sich X trotz ihres Willens zu Erneuerung, nicht auf konkrete Maßnahmen und den Verkauf des Hofhauses festlegen konnten. Trotz intensiver und sensibel ausgestalteter Wissensvermittlungen, präzisen Konzepten für die Entwicklung und die Unterstützung durch das Team auch bei formalen Schritten des Prozesses, hielten sie sich immer wieder Optionen offen, und änderten mehrmals ihre Haltung zu den Zielen

und zu den anderen Beteiligten. Zwar war die Kollaboration mit dem Team grundlegend vertrauensvoll, insgesamt aber wurde deutlich, wie stark X durch Unsicherheiten, Gefühle und Ängste in ihren Entscheidungen beeinflusst waren.

Es stellte sich heraus, dass für X trotz der von ihnen gelebten gemeinsamen Nutzung des Hofes, letztlich weitergehende Öffnungen des Grundstückes für weitere Personen nicht vorstellbar waren. Nicht immer wurde sachlogisch argumentiert. Trotz ihrer guten Erfahrungen im Umgang mit Alltagskonflikten im Hof, wurden immer öfter Befürchtungen vor Lärm, Konflikten und unerwünschten Nutzungen vorgetragen. Im Monitoring wurde deutlich, dass sich bei X im Laufe des Prozesses ein Gefühl des Überblicks- und Kontrollverlustes entwickelte. Auch der ökonomische Druck beeinflusste ihr Handeln stark. Aber erst nachdem X dem Team gegenüber formuliert hatten, dass ihnen die Kreditwürdigkeit abgesprochen worden war, rückte die Option Verkauf des Hofhauses in den Vordergrund. Entgegen der fachlichen Einschätzungen aus dem Team formulierten sie hierfür deutlich überhöhte Preisvorstellungen.

Als X in der in der zweiten Phase die Abbrucharbeiten am Hofhaus zuließen, ohne diese bei den Behörden anzuzeigen, musste das Team des F&E der Hinweispflicht nachkommen, was zu deutlichen Verstimmungen bei allen Beteiligten führte, und langwierige und kommunikativ herausfordernde Schlichtungen und Absprachen erforderlich machte. Im Monitoring stellte sich heraus, dass X bereits einmal Umbaumaßnahmen durchführen wollten, und nach ihrer Ansicht schlechte Erfahrungen mit der Baubehörde gemacht haben. In dieser Situation wurden die höchst unterschiedlichen Wissensbestände und formalen Kenntnisse wie auch der unterschiedliche Professionalitätsgrad der Beteiligten besonders deutlich. Die Situation konnte nicht durch das Team aufgefangen werden. So verstärkten sich Kommunikationsmängel und gegenseitiges Misstrauen auf Seiten aller Beteiligten. X gaben daraufhin dem Miteigentümer als einer ihnen länger persönlich bekannten Person das Vertrauen, und zogen sich aus dem F&E zurück.

In einem abschließenden Monitoring-Gespräch berichteten X, dass ihnen die zeitlichen Abläufe des Prozesses zu schwierig waren. Einzelne Prozessschritte gingen ihnen zu schnell, andere, vor allem formale gingen ihnen zu langsam. Insbesondere für inhaltliche Entscheidungen benötigten X längere Zeit und waren sprunghaft. Es konnte mehrfach dokumentiert werden, dass sie sich in einem Treffen gegen eine Maßnahme aussprachen, und bei dem nächsten dafür. Die Einbindung von X als Praxispartner:innen des F&E produzierte eine wechselseitige Abhängigkeit mit dem Team, da dessen Planungsleistungen im Rahmen der Förderung finanziert wurden. Die Planungsleistungen konnten jedoch nur geliefert werden, solange projektkonforme Maßnahmen entwickelt wurden. Das Team wiederum war gegenüber dem Fördergeber abhängig, und musste auf projektbezogene Zielsetzungen beharren.

Gegen Ende der rund dreijährigen Kollaboration, als das Team in Abstimmung mit dem Fördergeber eine Exit-Strategie verhandelte, schlug das Verhalten von X gar in eine Abwehrhaltung um. Entgegen ihrer bisher geäußerten Überzeugung, das Vorgehen sei sinnvoll, argumentierten sie nun, die Maßnahmen seien nicht erwünscht, und sie hätten einen zu hohen Arbeits- und Verwaltungsaufwand. Dieser würde sie überfordern und mentale und körperlich zu sehr anstrengen. Mitte 2019 wurde die Kollaboration aller im Einver-

nehmen beendet. Im Nachhinein wurde deutlich, dass X in mehrfacher Hinsicht überfordert waren; nicht nur im Hinblick auf die baurechtlichen Angelegenheiten, sondern ebenso aus Vertrauens-, zeitlichen und körperlichen Gründen. Auch im abschließenden Monitoring-Gespräch betonten X, dass der Prozess zu mühsam sei und zu lange dauern würde. Letztendlich berichteten X erst in der letzten Phase der Kollaboration, dass es bereits vor zehn Jahre einen langwierigen Prozess um das Hofhaus gegeben hat, der ohne Erfolg verlaufen ist. Sie hätten die Hoffnung gehabt, dieses Mal zu einem guten Ende zu kommen. Der aktuelle Prozess sei aber zu schwierig für sie; eigentlich seien sie von Beginn an ermüdet gewesen.

Vorhaben 2, die Eigennutzmaximierer:innen und die Eigentum-verpflichtet-Denker:innen

Ein weiteres Projekt war die Entwicklung einer Block-bezogenen Garage mit einem gemeinschaftlich nutzbaren Gründach auf zwei nebeneinander liegenden Grundstücken der Brüder Y, die ebenso auch von deren anderen Seite des Blocks über das Grundstück der Brüder Z zugänglich wäre.

An den Blockrändern aller drei Liegenschaften stehen jeweils gründerzeitliche Wohngebäude mit Wohnungen in den Obergeschossen. Hier könnten die Dachgeschosse ausgebaut und vertraglich nachverdichtet werden. Im Erdgeschoss des einen Gebäudes der Brüder Y ist eine Autowerkstatt, im Zweiten eine Wohnnutzung. Rückwärtig befinden sich auf beiden Grundstücken zwei eineinhalbgeschossige Hallen, die mittels eines Durchbruchs miteinander verbunden sind. In den Hallen sind Kfz-Stellplätze vermietet. Die kleinen Höfe zwischen Hallen und Häusern werden als Wende- und Lagerplatz genutzt.

Im angrenzenden Grundstück der Brüder Z befindet sich im Erdgeschoss eine Arztpraxis. In ihrem Hof waren zu Beginn des F&E drei Stellplätze ausgewiesen, der Rest war begrünt. Zudem gibt es einen kleinen Anbau, in dem Fahrräder und Gartenwerkzeug untergestellt sind. Z haben sich früh in der Sondierungsphase für die Mitarbeit im F&E interessiert. Zu Beginn wohnten beide in ihrem Gebäude. Im gesamten Verfahren trat der jüngere als traditionell Bedachter, der ältere als progressiv auf. Entscheidungen wurden jedoch stets von beiden getroffen. Beide Brüder Z sind sehr mit ihrer Liegenschaft verbunden. Sie pflegten mit ihrem Mieter:innen eine freundschaftliche Hausgemeinschaft. Der nicht ausgebaut Keller wurde als Partykeller genutzt, zudem veranstalteten die Brüder zusammen mit Freund:innen und Nachbar:innen Hoffeste, für die sie vor dem Schuppen eine kleine Bar eingerichtet hatten. Die Außentoilette im Erdgeschoss ihres Gebäudes wurde für solche Ereignisse extra als Besucher:innentoilette Instand gehalten. Beide Z waren nicht auf die Verwertung des Gebäudes angewiesen. Die Mieten sind gering. Vor allem der Ältere zeigt sich von Anbeginn als gut über die rechtlichen Rahmenbedingungen informiert, und verfügte über umfangreiche bauliche Kenntnisse und ein technisches Verständnis. Der Jüngere trat eher als Alltagsexperte für seine Liegenschaft auf, und brachte unmittelbar nutzungsbezogenen Argumente und Anforderungen vor. Rücklagen für die Instandhaltung und mögliche Erneuerungsvorhaben waren vorhanden. Beide Brüder Z zeigen sich

grundlegend allen Überlegungen gegenüber aufgeschlossen. So konnte das Vorhaben der Garage auf den Grundstücken der Y, das in einer Maximalvariante auch einen Zugang über die Liegenschaft der Z vorsah, auch mit ihnen konstruktiv als Option diskutiert werden. Die Brüder Y waren vor allem an der guten Verwertung ihrer Liegenschaften interessiert. Das Team hat persönlich nur einen der Brüder kennengelernt, der für beide agierte. Sein Handeln war uneingeschränkt rational. Neben den beiden Gebäuden im Pilotblock besitzen Y drei weitere Liegenschaften, eine davon auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Hier befindet sich im Untergeschoss eine Firma, und in den Obergeschossen ebenfalls Wohnungen. Y ist hauptberuflich mit der Verwaltung und Bewirtschaftung befasst. Die Wirtschaftlichkeit und gewinnbringende Verwertung des Eigentums sind Ziel seines Handelns. Seine Mieter:innen bezeichnet Y als Kund:innen. Die Mietpreisgestaltung erfolgt korrekt an der Obergrenze des rechtlich Möglichen. Gerade der Mix aus gewerblicher und Wohnnutzung wird von Y als Grundlage für die erfolgreiche Bewirtschaftung gesehen. Gleichwohl zeigte er sich als an dem Konzept liegenschaftsübergreifender, kollaborativer Entwicklung der Liegenschaften interessiert. Aufgrund der geplanten zugänglichen Grünfläche am Dach, und weil die Stellplätze in den Hallen vor allem an Betriebe im Block vermietet wurden, konnte das Vorhaben aufgrund des dadurch verminderten Parkdrucks auf den öffentlichen Raum als auch gemeinwohlorientiert gewertet werden.

Der Entwicklungs- und Kommunikationsprozess im Vorhaben 2

Beide Brüderpaare waren wie alle Eigentümer:innen im Pilot zu Beginn der Sondierung 2016 zur Mitwirkung eingeladen gewesen. Während die Brüder Z gleich mit Energie und Umsetzungswillen in umfangreiche Planungen für ihre Liegenschaft einstiegen, von denen das Garagenprojekt eine der Entwicklungsoptionen war, zeigten Y nur allgemeines Interesse und blieben nach dem Erstkontakt weiteren Veranstaltungen fern. Die Brüder Z traten gleich nach dem Erstkontakt in einen konkreten Erneuerungsprozess ein, der 2021 mit der erfolgreichen Errichtung einer innovativen liegenschaftsübergreifend bewirtschafteten Photovoltaikanlage, und einem Gemeinschaftskeller endete.

2019 war die Entwicklung der Blockgarage noch offen. Das Konsortium trat ein zweites Mal an Y heran. Y äußerte kein Interesse am Dachgeschossausbau. Der Umbau der Hallen war für Y aber eine bedenkenswerte Option. Das Nichtinteresse am Dachgeschossausbau begründete er damit, dieser allenfalls eine langfristige Perspektive darstellt. Als praktisch Erfahrender könne er sich eine Umsetzung während der Laufzeit des F&E nicht vorstellen. Y betonte gleich, dass das Vorhaben nur dann sinnvoll wäre, wenn es sich auch rechnen. Das Team entwickelte daraufhin drei Szenarien, die explizit die Vorstellungen der Y erfüllten, zugleich aber räumliche Verbesserungen im Sinne der PMO-Ziele vorsah.

Logiken des Handelns

Die Brüder Z zeigten sich von den Überlegungen angetan, und begrüßten die Aussicht auf eine weitere begrünte Fläche im Blockinneren. Sie setzten sich in den Arbeitstreffen hierfür ein, auch mit der Bereitschaft, ihren Hof kontrolliert für Nachbar:innen und gegebenenfalls die Öffentlichkeit zu öffnen. Y bekundete nach der zweiten Ansprache zwar ein klares Interesse an einer konkreten Studie, blieb dem Team gegenüber jedoch stets

zurückhaltend. Die Machbarkeitsstudie ermöglichte ihm eine zweckrationale Abwägung seiner finanziellen Interessen.

Zu Beginn formulierte Y bei baulichen Aufwertungen eine Renditeerwartung von zwei Prozent. Nach Sichtung der Szenarien revidierte er diese auf vier. Die Entwicklung von Wohnflächen sei aus seiner Sicht unrentabel, weil die Fläche zu klein sei. Die Autowerkstatt und die Vermietung der Stellplätze seien die Säulen seines Wirtschaftlichkeitskonzeptes. Beides dürfe nicht beeinträchtigt werden. Seine übergeordnete Sorge war ein vermuteter Mietausfall. Zugleich aber betonte er, dass sie aufgrund ihrer fünf Liegenschaften liquide seien. Der möglichen öffentlichen Förderung des Vorhabens wie auch die forschungsbezogenen Zusatzmittel, die das Team zusammen mit den Lol-Partner:innen den Brüdern vorbehaltlich einer formalen Fachprüfung in Aussicht stellen konnte, stellte für ihn keinen Anreiz dar; ebenso wenig wie städtebauliche, ökologische und soziale Effekte der Planungen.

Letztendlich kann das Handeln von Y als professionell und explizit von wirtschaftlichen Interessen getragen eingestuft werden. Er zeigte sich verhandlungssicher, spekuliert offensiv mit dem Eigentumswert und sucht den persönlichen Vorteil. Zu Beginn der Zusammenarbeit äußerte Y die Bereitschaft, die Stellplatzmieter:innen in den Prozess miteinzubeziehen, denn er könne als Eigentümer keine Entscheidung ohne diese treffen. Er gehe davon aus, dass diese dem Umbau skeptisch gegenüberstünden, vor allem weil sie während eines Umbaus nicht vor Ort parken könnten. So formulierte er von Anfang an eine Exit-Strategie.

Y zeigte sich bewusst, dass das Team aufgrund der Zielsetzungen des transformativen F&E auch seinen Interessen abhängig war. Dieses Wissen spielte Y in Verhandlungssituationen ein, indem er seine Mitwirkung an der Erstellung einer professionellen Machbarkeitsstudie inklusive Investitions-Rentabilitätsmodellierungen festmachte, und sich zugleich den Ausgang des Prozesses offenhielt. Die Studie wurde in den Verhandlungsrunden mehrfach überarbeitet, ohne dass Y sich deshalb verbindlicher gegenüber den Planungszielen gezeigt hätte. Zweckrational und im Sinn typischer Wertsicherungs- und Verwertungsinteressen formulierte Y, dass sich die Immobilie mit einer ruhigen Mieter:innenschaft langfristig besser verwerten lässt. Eine liegenschaftsübergreifende gemeinschaftliche Nutzung der Dachterrasse auf der Garage und mögliche Wegerechte hierfür, brechen mit diesem Verwertungsmodell. Letztlich bedankte sich Y für die Studien und die Darstellung der Entwicklungsmöglichkeiten für seine Liegenschaften, und wollte dennoch nicht am Projekt teilnehmen. Den gemeinschaftlichen Nutzungsüberlegungen sei er von Anbeginn skeptisch gegenübergestanden.

Der Prozess zeigt, dass auch in der Kollaboration mit zweckrationalen, professionellen Eigentümer:innen nicht per se ein stringenter Prozess erwartet werden kann, der zur Umsetzung gewünschter Erneuerungsziele führen muss.

Y hat den Prozess mittels Verzögerungen, nicht offener Kommunikation, durch Umformulieren seiner Interessen und früh der Formulierungen von Ausstiegsmöglichkeiten gesteuert. Ein abschließendes Monitoring-Gespräch mit Y konnte nicht stattfinden.

Learnings: Prozesslogik und die Logik der Eigentümer:innen als Herausforderung

Die Ausführungen bestätigen nicht nur wesentliche Annahmen aus der Eigentums-Besitzstandstypologie, sie geben Einblicke in die nicht immer logischen Handlungen der Eigentümer:innen, und sie erhellen das komplexe Spannungsfeld der Kollaboration in transformativen Forschungsprojekten.

Hier treffen stets höchst unterschiedliche Logiken aufeinander. Für eine Klärung der Interessen untereinander erscheint der Förderungszeitraum, zumal bei komplexen Bauvorhaben als zu kurz.

Die lineare Prozesslogik, die für ein F&E-Projekt erforderlich ist, kann den Interessen vor allem nichtprofessioneller Eigentümer:innen sehr entgegenstehen.

Hier sind äußerst sensible Zugänge und ein aufmerksames Monitoring grundlegend sinnvoll, um affektiven Handlungs- und Kommunikationsmustern und einer sich gegebenenfalls sprunghaft einstellenden Überforderung begegnen zu können. Durch komplexe Handlungsmuster insbesondere der Eigentümer:innen kann sich der Zeitaufwand aller deutlich erhöhen. Selbst nach einem zielgerichteten, aufwändigen Betreuungsprozess ist die Zielerreichung nicht sicher.

Ebenso deutlich wird, wie stark sowohl der Wille zur Mitwirkung wie auch die Bereitschaft, Entscheidungen zu treffen, an subjektiv-biographisch gebundene Interessen geknüpft sind. Dabei spielt insbesondere bei den Nichtprofessionellen - und dies ist eine unseres Erachtens neue Erkenntnis - die Verknüpfung der eigenen Biografie mit der des Hauses eine erhebliche Rolle. Ressentiments und Misstrauen gegenüber dem Neuen, Unbekannten sind nachvollziehbare Reaktionen. Das Monitoring zeigt, dass sich diese im Prozess in Sprunghaftigkeiten ausdrücken, und einen stringenten F&E-Prozess beeinflussen. Um diesen begegnen zu können, ist eine intensivere Betreuung der Eigentümer:innen erforderlich. Dies braucht mehr Zeit.

Die Herausforderung wird bei transformativen F&E noch größer, wenn sich die Eigentümer:innen erst auf Grund dessen Durchführung mit der Thematik zu befassen beginnen. Forschungsteam, Eigentümer:innen wie auch Fördergeber:in stehen hier in einem engen Abhängigkeitsverhältnis zueinander. Die grundlegend komplexen Hierarchien innerhalb eines baubezogenen F&E werden noch weiter verkompliziert. F&E tragen einen Zielwiderspruch in sich: So kann es sein, dass sich Eigentümer:innen unter Druck gesetzt fühlen, wenn sie den Eindruck gewinnen, das Vorhaben sei ihnen aufgedrückt. Dies kann

passieren, auch wenn der Prozess auf Augenhöhe geführt wird, denn es bestehen auch aufgrund der verpflichtenden qualitativen und quantitativen Zielsetzungen des F&E deutliche Hierarchien. Zugleich aber kann es ohne Kollaboration die angestrebten Innovationen nicht geben; wie auch im hier skizzierten Projekt, dessen Ansatz der Etablierung einer neuen Strategie nur gemeinsam mit Eigentümer:innen erprobt werden kann. Für die Durchführung eines weitgehend friktionsfreien Prozesses sind die Anforderungen an die transdisziplinäre Kommunikations-, Vermittlungs- und Mediationskompetenz für alle Beteiligten sehr hoch.

Die Erfahrungen mit den Brüdern Z zeigen, dass ein Projekt stringent organisiert werden kann und größere Umsetzungschancen hat, wenn die subjektiv-biografisch bedingten Interessen weniger zum Tragen kommen. Allerdings können Akteur:innen den Prozessverlauf auch aus rationalem Kalkül beeinflussen, wie bei den Brüdern Y. Unsere Erkundungen bestätigen aber deutlich den Einfluss von spezifischen Alltagspraktiken vor Ort, wie die Stellplatzsituation im Fall Y, oder die alltäglichen Konflikte im Fall X. Die gegenwärtig angewandten Akteurs-sensiblen Kollaborationsformate müssen offensichtlich systematisch um Kenntnisse über die vorhandene „Vielfalt komplexer, oft übereinander gelagerter oder ineinander verwobener Vorstellungsstrukturen, die fremdartig und zugleich ungeordnet und verborgen sind [...]“ (Geertz 1987: 15) erweitert werden.

Unsere Ergebnisse bestätigen nicht zuletzt, dass insbesondere bei einer kollaborativen und liegenschaftsübergreifenden Stadterneuerung dynamische, iterative, zeitlich wenig begrenzte Prozessstrukturen angewendet werden müssten.

Hierzu muss die Kollaboration in transformativen Vorhaben substantiell gefördert werden. Eine gesicherte sozialwissenschaftliche Begleitung erscheint sinnvoll. Soll auch die eigentumsmäßig kleinteilige gründerzeitliche Bestandstadt sozialökologisch transformiert werden, wobei die Bestands- und Bewohner:innensicherung und die Bezahlbarkeit trotz ökologischer Anpassung im Vordergrund steht, dann müssen gerade die hier im Fokus stehenden Eigentümer:innen intensiver in die Transformation eingebunden sein. Wie unseres Erachtens deutlich wird, müssen die Mittel hierfür dringlich über übliche Fördergrenzen hinausgehen. Vielleicht ist es gar erforderlich, die Stadterneuerung als eigentumsbezogenes System grundlegender zu hinterfragen.

Literatur

- Beck, Julia; Hiesl, Albert; Hölzl, Dominik; Klötzl, Gebhard; Lins, Susanne; Niedworok, Florian; Stockenhuber, Reinhard und Witthöft, Gesa (2017): Pocket Mannerhatten - eine Anleitung zum räumlichen Teilen und Tauschen. Handbuch für das FFG Klima und Energiefonds Smart Cities Demo – Projekt. Wien: Tatwort.
- Berding, Nina (2020): Alltag im urbanen Quartier. Eine ethnografische Studie zum städtischen Zusammenleben. Wiesbaden: Springer.
- Bourdieu, Pierre (1987): Sozialer Sinn. Kritik der theoretischen Vernunft. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Garfinkel, Harold (1986/2002): Ethnomethodological Studies of Work. New York: Routledge.
- Geertz, Clifford (1983): Dichte Beschreibung. Beiträge zum Verstehen kultureller Systeme. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Hughes, John; King, Val; Rodden, Tom und Andersen, Hans (1994): Moving out from the control room: ethnography in system design. In: CSCW'94, 429–439.
- Knoblauch, Hubert (2001): Fokussierte Ethnographie: Soziologie, Ethnologie und die neue Welle der Ethnographie. Sozialer Sinn, 2(1), 123-141. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-6930>, Zugriff am 14.03.2022.
- Knoblauch, Hubert (1995): Kommunikationskultur: die kommunikative Konstruktion kultureller Kontexte. In: Materiale Soziologie, 5, Berlin u.a.: de Gruyter. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-9139>, Zugriff am 12.6.2021.
- Krahl, Josefa (2020): Handlungslogiken wohnungswirtschaftlicher Akteure als Schlüssel zur Sicherung sozialer Wohnraumversorgung. Eine soziologische Perspektive. In: Schönig, Barbara und Vollmer, Lisa (Hg.) (2020): Wohnungsfragen ohne Ende?! Ressourcen für eine soziale Wohnraumversorgung. Bielefeld: transcript Verlag.
- Krüger, Thomas; Richter, Sven und Stotz, Patrick (2010): Immobilieneigentümer in der Stadtentwicklung. In: RaumPlanung 152, 11–15.
- Lenger, Alexander; Schneickert, Christian und Schumacher, Florian (Hg.) (2013): Pierre Bourdieus Konzeption des Habitus: Grundlagen, Zugänge, Forschungsperspektiven. Wiesbaden: Springer.
- Straub, Jürgen (2000): Identitätstheorie, empirische Identitätsforschung und die „postmoderne“ armchair psychology. In: Zeitschrift für qualitative Bildungs-, Beratungs- und Sozialforschung, 1(1), 167–194. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-280752>, Zugriff am 12.6.2021.
- Vollmer, Maximilian (2014): Der Dreiklang der Eigentümermobilisierung. Kommunikative Strategien zur Revitalisierung innerstädtischer Quartiere. Berlin/ Heidelberg/ New York: Springer Verlag.



Unterkonstruktion des Sitzdecks am Ebertplatz. Werner Matrisch.

Containerhut und Baumpavillon

Der Beitrag gemeinschaftsstiftender
Kleinarchitekturen zum Stadtentwicklungsprojekt

Container Hat and Tree Pavilion

The Contribution of Community-Building Small-Scale Architecture to the Urban
Development Project

Anna Marijke Weber

Keywords: Kooproduktion; design-build; Reallabor; Typologie;
Co-production; design-build; field lab; typology

Abstract

Wir untersuchen inhaltliche und organisatorische Voraussetzungen für das erfolgreiche Überlappen des Stadtentwicklungsprojekts *Unser Ebertplatz* der Stadt Köln mit dem forschungsgeleiteten studentischen design-build Projekt *Café Ebertplatz* der RWTH Aachen University. Der Schwerpunkt liegt darauf, das Verhältnis entwerferisch-typologischer Fragen mit den übergeordneten Projektzielen der Stadt Köln, nämlich der Stärkung des öffentlichen Lebens im Sinne einer pluralen, intensiven und vielfältigen Nutzung des öffentlichen Raumes, herauszuarbeiten. Am Beispiel dieser typologischen Fokussierung wird gezeigt, wie *design-build* Projekte inhaltlich in die Nähe transformativer Forschung gerückt werden können.

We investigate content-related and organizational prerequisites for the successful overlapping of the city of Cologne's urban development project *Unser Ebertplatz* with the research-based student design-build project *Café Ebertplatz* at RWTH Aachen University. The focus is on elaborating the relation of design-typological issues with the overarching project goals of the city of Cologne, namely the strengthening of public life in the sense of a plural, intensive and diverse use of public space. Using this typological focus as an example, we will show how design-build projects can become close to transformative research.

Anna Marijke Weber, Dr.-Ing., Architektin, ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl für Gebäudelehre der RWTH Aachen University. Ihre Projekte in Kooperation mit unterschiedlichen Institutionen im In- und Ausland umfassen Forschung, Lehre und studentischen Selbstbau, wie *Transfer – Bauten von Migranten in der Bundesrepublik* und die *Academie für kollaborative Stadtentwicklung*.

Anna Marijke Weber, Dr.-Ing., architect, is a research associate at the Chair of Building Typology at RWTH Aachen University. Her projects in cooperation with different institutions in Germany and abroad include research, teaching and student self-construction, such as *Transfer - Buildings by Migrants in the Federal Republic* and the *Academie for Collaborative Urban Development*.

Das Projekt Unser Ebertplatz

Unser Ebertplatz ist ein partizipatives Stadtentwicklungsprojekt unter der Koordination der Stadt Köln in Kooperation mit lokalen Initiativen, Künstler:innen Vereinen, Bürgerzentren, Bildungseinrichtungen und vor allem der Zivilgesellschaft, um den Ebertplatz im Norden der Altstadt Kölns zu einem vitalen öffentlichen Raum zu machen. Neben der Wiederinbetriebnahme der wasserkinetischen Plastik (Brunnen) und gestalterischen Aufwertungen (siehe Abbildung 1) wurden seit 2018 in Kooperation mit bisher rund 300 Partner:innen Ausstellungen und Kulturveranstaltungen, Diskussionen und Lesungen sowie zahlreiche partizipative Formate entwickelt und durchgeführt. Das Gesamtprojekt wird durch das Stadtraummanagement/Stadtplanungsamt im Dezernat Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Wirtschaft sowie durch weitere städtische Stellen, insbesondere das Kulturamt, koordiniert, moderiert und umgesetzt (Stadt Köln 2020). Unterstützt werden die städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch eine Honorarkraft mit Schwerpunkt Projektarbeit und Kommunikation.



Abbildung 1: Sitzplattform und wasserkinetische Plastik am Ebertplatz. Foto: Helle Habenicht.

Die Zwischennutzung des Ebertplatzes wurde vom Rat der Stadt Köln in der Sitzung am 20. März 2018 beschlossen, ebenso wie die Finanzierung der einzelnen Projektbestandteile (Rat der Stadt Köln 2018: 184–187). Der Rat beschließt das temporäre Projekt wissend, dass ein langfristiger Umbau geplant ist und im Bewusstsein um die Dauer eines notwendigen Planungs-, Ausschreibungs- und Genehmigungsprozesses.

Das Temporäre und das Fassen als eigenständiges Projekt wird als Möglichmacher für schnellere und experimentellere Formate gewählt, die sonst schwierig mit längerfristigen Prozessen der Stadtplanung übereinzubringen sind.

Das Stadtraummanagement im Stadtplanungsamt und das Kulturamt, und besonders die dort arbeitenden Personen, bilden dabei die *Gelenke*, die zwischen den Abläufen der Stadt und allen weiteren Akteuren vermitteln. Sie sind tragende Säulen des Projekts und seiner Organisationsstruktur. Anfragen von externen Projektbeteiligten an die Stadt Köln werden hier gebündelt, strukturiert, eventuell überarbeitet, an die relevante Stelle weitergeleitet und die Antwort zurückgetragen. Für Externe entstehen dadurch einfach zu bewältigende Organisationsabläufe.

Neben dem Potential von Zwischennutzungen sollen auch Ideen für den bereits beschlossenen Umbau des Platzes gefunden werden (Rat der Stadt Köln 2018 und Stadt Köln 2020). Diese Aufgabe macht sich besonders die organisierende Verwaltung zu eigen. Sie lässt sich aber auch auf teilnehmende Forschungseinrichtungen wie die RWTH Aachen ausweiten.

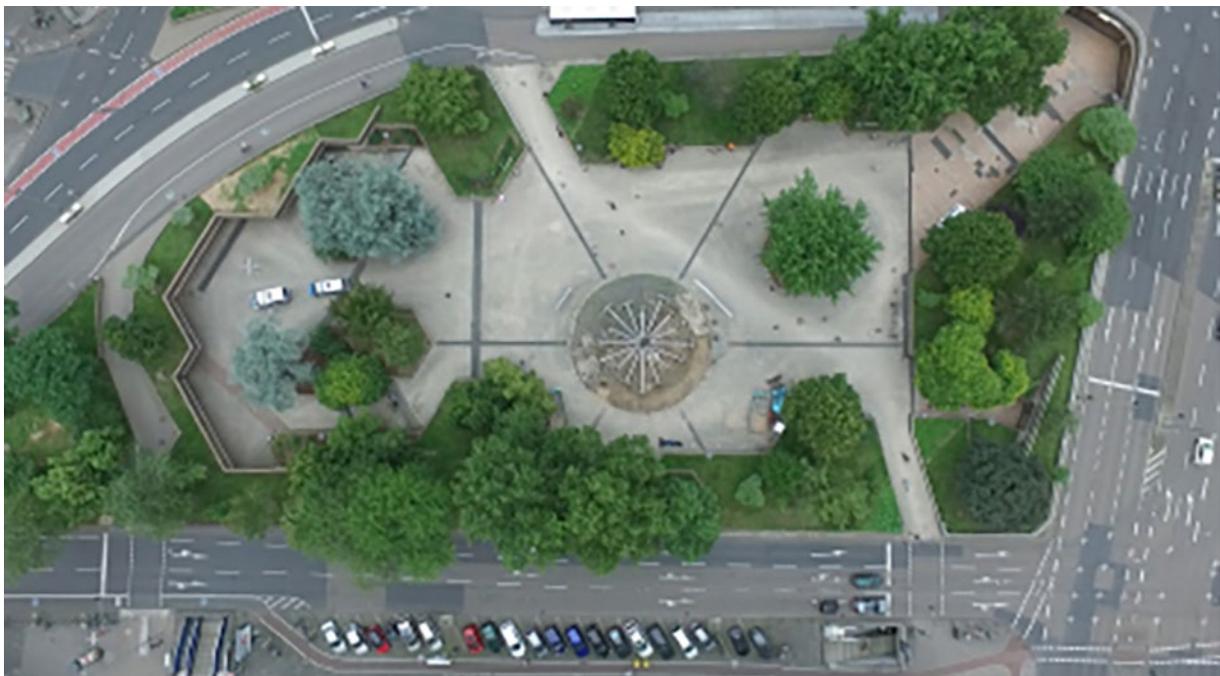


Abbildung 2: Luftbild Ebertplatz 2018. Foto: Katharina Stahlhofen,

Der Selbstbau im Kontext des Interim-Projekts Unser Ebertplatz

Als eine zentrale Säule der Zwischennutzung im Projekt *Unser Ebertplatz* wird der Begriff der *Gestalterischen Aufwertung* genannt und weit gefasst – von Begrünungselementen über künstlerische Installationen bis hin zu baulichen Interventionen im Stadtraum, welche die Nutzungsmöglichkeiten des Ortes erweitern. Neben Akteur:innen vor Ort, sind als mögliche Durchführende einer gestalterischen Aufwertung Hochschulen in den Fokus des Stadtraummanagements der Stadt Köln geraten, die als Teil ihres Lehr- und Forschungsprogramms design-build Projekte anbieten. Design build Projekte sind solche, bei denen Studierende sich mit Aufgaben befassen, die Entwurf, Planung und Bau von Architektur

umfassen, und bei denen jeder dieser Projektbestandteile von den Studierenden selbst durchgeführt wird. In Nordrhein-Westfalen gibt es mehrere Hochschulen, die erfolgreich design-build Projekte als Lehrformate durchführen. Von diesen wurde der Lehrstuhl für Gebäudelehre der RWTH Aachen University in der Konzeptionsphase des Projekts *Unser Ebertplatz* von der Stadt Köln im Frühjahr 2018 mit folgender Anfrage angesprochen:

Könnt ihr die räumlichen Voraussetzungen des Ebertplatzes in Köln im Rahmen eines temporären studentischen Selbstbauprojektes durch irgendeine Art architektonischer Intervention besser machen, sodass sie dem Projektziel zuarbeiten? Ein mögliches Budget beträgt 20.000€ (siehe Abbildung 2).

Die Anfrage ermöglichte es dem Lehrstuhl für Gebäudelehre, eine forschungsgeleitetes studentisches Selbstbauprojekte zuzusagen. Dies hatte mehrere Gründe. Teilweise waren die Ziele der Stadtentwicklung der Stadt Köln und der typologischen Forschung am Lehrstuhl für Gebäudelehre nicht identisch, jedoch arbeiteten unterschiedliche Projektbestandteile -Analyse, Planung, Bau und Verschriftlichung- gleichzeitig unterschiedlichen Zielen zu. Die Ergebnisoffenheit der Anfrage war hierbei essentiell für die Durchführung des Projekts. Sie erlaubte einen breiten analytischen Einstieg und eine Aufweitung des Projektfokus auf mehrere Themen zugleich. So ließ sich das Projekt an einer Hochschule verorten und zu einem Teil des Lehr- und Forschungsprogramms machen. So fand eine inhaltliche und prozessuale Überlappung der Agenda der Stadt Köln mit der des Lehrstuhls für Gebäudelehre der RWTH Aachen statt. Hierfür war sowohl Praxiswissen als auch theoretisches Wissen notwendig. Theoretisches Wissen ist nötig, um Aspekte des konkreten Bauvorhabens als Forschungsaufgabe zu konzeptualisieren. Die Entwurfsarbeit findet nicht ausschließlich mit Blick auf die vorhandene Situation statt, sondern verläuft eingebettet in die systematische Auseinandersetzung mit typologischen Fragestellungen am Lehrstuhl für Gebäudelehre der RWTH. Praxiswissen wiederum ist nötig, um bearbeitete Forschungsfragen später in das Bauvorhaben integrieren zu können. Es macht keinen Sinn, etwas zu entwerfen, was später auf Grund von Konflikten mit Bau- oder Planungsrecht nicht gebaut werden kann. Das Wissen um Voraussetzungen für die Umsetzung des Bauvorhabens läuft im Entwurfsprozess mit.

Konkret geschah dies auf mehreren Ebenen. Der studentische Selbstbau am Ebertplatz war mit deutlich performativem Aspekt geplant. Sowohl während der Analyse als auch während des Bauprozesses waren Gruppen von 20 bis 30 Studierenden über einen Zeitraum von zwei Wochen vor Ort anwesend und bespielten den Platz mit ihren Aktivitäten. Das Bauprojekt war raumgreifend und erzeugte offensichtlich eine Veränderung des Raumes. Die Studierenden konnten angesprochen werden, es entstanden Unterhaltungen über Inhalt und Ziel der Aktivität. Die Studierenden nahmen sich selbst als Personen wahr, die eine Veränderung im selbst benutzten Raum der Stadt erzeugen und vermitteln konnten. Hilfsangebote von Vorbeigehenden waren ebenso häufig, wie ein Eis für das Bauteam oder eine Fotodokumentation zum Projektabschluss einer Anwohnerin. Architektur als kulturelle Praxis wurde von Allen erfahren, die sich mit dem Projekt auseinandersetzen.

So erzeugt das Projekt bereits über sein Wesen Bespielung und Austausch über den zu bearbeitenden Platzraum, zwei wesentliche Projektziele der Zwischennutzung (siehe Abbildung 3). Darüber hinaus fordert die aktuelle gesellschaftliche Situation am

Ebertplatz ein Überdenken der räumlichen Gegebenheiten. Die Veränderung einer gegebenen räumlichen Situation ist inkrementaler Aspekt aller design-build Projekte, da es bei diesen darum geht einer existierenden Situationen ein neues räumliches Element hinzuzufügen. Am Ebertplatz ist ein Hinterfragen des Zusammenhangs von Form, Gebrauch und Bedeutungszuschreibung im sich wandelnden gesellschaftlichen Kontext gefordert.



Abbildung 3: Während rechts noch gebaut wird, sitzen links schon Passant:innen.
Foto: Eigene Aufnahme Projektteam Café Ebertplatz.

Der Lehrstuhl für Gebäudelehre der RWTH Aachen beteiligte sich also mit einem typologisch fokussierten studentischen Selbstbauprojekt mit dem Titel *Café Ebertplatz*. Das Entwurfs- und Bauprojekt fand in Kooperation mit der Köln International School for Design (KISD) (Analyse) und dem Berufskolleg Ulrepforte (Ausführung Containerhut) statt. Es untersuchte in Planung und Gebrauch das Potential gemeinschaftsstiftender Typologien klassischer (Klein-)Architekturen als Teil des öffentlichen Raums und gleichzeitig das Potential des Bestands für die zeitgenössische Nutzung.

Typologische Fragen jenseits konkreter Ziele der Stadtplanung: Kleinarchitekturen auf einer Platzfläche statt Stadtlandschaft?

Der allgemeine Diskurs zur Typologie weist deutlich auf den Zusammenhang von Architektur und gesellschaftlichem Kontext hin, den es im Laufe gesellschaftlicher Veränderungen kontinuierlich weiterzuentwickeln gilt (zuletzt Gleiter et al. 2018, Ballestrem, Gleiter 2018, TU Kaiserslautern 2018). Am Ebertplatz ist eine zu verändernde gesellschaftliche Situation Auslöser für den Wunsch nach räumlichen Veränderungen. Ob dies auch eine typologische Veränderung verlangt, ist zu prüfen.

„Mit dem Zwischennutzungskonzept für den Ebertplatz wird das Ziel verfolgt, schon vor der eigentlichen umfangreichen Neugestaltung der Flächen die Aufenthaltsqualität des Ebertplatzes zu erhöhen, um so durch eine Vielzahl von Aktivitäten auch eine höhere soziale Kontrolle zu generieren.“ (Stadt Köln 2020). Der Platz soll also von mehr und unterschiedlicheren Menschen intensiver genutzt werden. Die Architektur allein vermag diese Aufgabe nicht zu lösen. Sie kann ein Gebrauchsangebot machen und als Identifikationsobjekt dienen. Sie kann einen Raum strukturieren und dazu beitragen eine Atmosphäre zu erzeugen. Die Einbindung des design-build Projekts in das Gesamtprojekt *Unser Ebertplatz*, das auch strukturell und programmatisch arbeitet, ist unerlässlich.

Das Temporäre von *Café Ebertplatz* ist hierbei von besonderer Bedeutung: Ergebnisse sind nicht auf längste Zeit in die Welt gesetzt, sondern als flüchtige Artefakte sind sie als „Hypothesen“ (Wolfrum und Jansen 2016: 123) in einem kulturellen Diskurs zur Architektur in einem spezifischen Kontext zu verstehen und damit essenziell für die Debatte um die „beste, niemals richtige“ Lösung (ebd.). Etablierte und erfolgreiche Typologien werden im Rahmen dieser Projekte auf ihre Angemessenheit für die vorliegende Entwurfs- und Bauaufgabe hin untersucht. Dies gilt bei *Café Ebertplatz* für den Neubau ebenso wie für den Bestand (siehe Abbildungen 4 und 5). Das Hinterfragen großzügiger städtebaulicher Gesten der siebziger Jahre, oft mit einer Trennung von PKW und Fußgängerverkehr, in diesem Fall mit einem formal eleganten, landschaftlich-topografischen Aspekt, ist auch an anderen Orten in die Kritik geraten und bedarf einer Re-Evaluierung. Als Reaktion auf die Kritik, die teils zu Abrissen führt, entstand zum Beispiel die Bewegung „SOS Brutalism“ (Deutsches Architekturmuseum und Wüstenrot Stiftung, (Hg.) o. J.) mission statement.



Abbildung 4: Das Neubauelement Baumpavillon.
Foto: Eigene Aufnahme Projektteam Café Ebertplatz.

Für die studentische Intervention im Selbstbau am Ebertplatz stellte sich daher die Frage, ob wir den Platzraum *innerhalb derselben* Prinzipien weiterbauen möchten, zum Beispiel als Erweiterung der vorhandenen landschaftlichen Elemente, oder, ob wir *neue Elemente mit eigenen Prinzipien* hinzufügen und unseren Eingriff als den Beginn einer Transformation der vorhandenen Platztypologie verstehen. Mit Blick auf den Prozess und die bisherigen Erkenntnisse zum Ebertplatz schien eine Transformation der erfolgreichere Weg. Der temporäre studentische Selbstbau wurde damit Teil einer Forschung, die über den Selbstbau hinaus für einen typologischen Aspekt des Entwerfens von Relevanz ist.



Abbildung 5: Bestandsarchitektur am Ebertplatz.
Eigene Aufnahme Projektteam Café Ebertplatz.

Die kritische Auseinandersetzung rückt vor allem drei Aspekte zur architektonischen Typenbildung und ihrer Entwicklung als leitende Forschungsfragen in den Vordergrund:

1. Wo liegen die Grenzen einer existierenden Typologie?

Ist eine etablierte Typologie für die konkrete Entwurfs- und Bauaufgabe angemessen oder muss sie angepasst werden? Welche Faktoren, wie Programm, Nutzerwünsche und -beteiligung oder Baumaterial führen zu diesem Transformationsdruck?

2. Welche Auswirkungen hat das geplante Objekt auf die Bedeutungszuschreibung eines Raumes innerhalb der Nutzer:innenschaft?

Greift das neue räumliche Angebot und wird es angeeignet? Welches Diskurspotential zur Architektur entsteht unter den Nutzenden? Entstehen Narrative und wenn ja, welche? Vermag es spezifische Themen, die für das Leben in gemeinschaftlichen städtischen Räumen von Relevanz sind, wie Freude, Sorgfalt und Pflege, zu vermitteln?

3. Was macht eine Typologie im Kern aus?

Welche Elemente müssen trotz aller Beschränkungen des studentischen Selbstbaus und seiner finanziellen Voraussetzungen vorhanden sein? Welche architektonischen Eigenschaften braucht ein räumliches Objekt, um als etwas Bestimmtes und Bestimmbares erkennbar zu werden? Wie gelingt es, Konstruktion und Sprachlichkeit zu integrieren und Banalität trotz Einfachheit zu vermeiden?

Die Methode zur Bearbeitung dieser Fragen ist das architektonische Entwerfen als Syntheseleistung in Auseinandersetzung mit dem konkreten gesellschaftlichen Kontext. Das Ergebnis ist das entworfene und anschließend mit den zur Verfügung stehenden Mitteln gebaute Objekt. Der erfolgreiche Gebrauch des Objekts beinhaltet seine Evaluierung. Bei allen Fragestellungen wird deutlich, dass sie im Rahmen eines rein theoretischen Entwurfsprojekts nicht umfänglich zu beantworten wären, wie es in einem Projekt mit gebautem Ergebnis, also einem design-build Projekt der Fall ist.

Die Fragestellungen durchziehen daher alle Phasen von *Café Ebertplatz* vom Entwurfsprozess, der Auseinandersetzung mit dem konkreten Ort und seinem kulturellen Kontext, sowie dem Bauprozess und den vielzähligen auch spontanen Entscheidungen darin sowie den *post-occupancy-studies*, also Fragestellungen zu einer Nutzung bzw. Aneignung durch Nutzende nach Vollendung des Bauwerks und dem Rückzug der bauenden Studierenden. Sowohl der Entwurfs- und Bauprozess als auch die anschließende Reflexion und Verschriftlichung der Ergebnisse sind wesentliche Bestandteile der Forschung, die auf die kontinuierliche Weiterentwicklung der Angemessenheit architektonischer Typologien zielt.

Neben dem aktuellen Schwerpunkt der Beschreibung von studentischen Selbstbauprojekten als pädagogische Formate ist dieser Aspekt im studentischen Selbstbau bisher nicht stark thematisiert. Als Teil einer umfassenden Gebäudelehre können studentische Selbstbauprojekte einen wichtigen Baustein zur Untersuchung der Zusammenhänge von Typologie als Form, Programm und Bedeutungszuschreibung für die Architekturlehre leisten. Unsere Erfahrungen zeigen ein Interesse an diesen Fragestellungen auch innerhalb einer breiten Stadtgesellschaft: Architekturspaziergänge, Science Slams, Workshops mit der Bundeszentrale für politische Bildung oder eben die Durchführung und Diskussion der studentischen Selbstbauprojekte vor Ort zeigen dieses Diskurspotential. Es gibt einen Bedarf an der Vermittlung von Wissen.

Konkret: Baumpavillon und Containerhut

Das Projekt *Café Ebertplatz* besteht aus zwei Elementen, die bestehende Objekte überformen und so zu etwas Neuem machen: einer Holzplattform unter einem Baum, die diesen dadurch zum Baumpavillon macht und ein *Hut* für einen Gastro-Container, der diesen zu einer Art Kaffeehäuschen überformt (siehe Abbildung 6 und 7).

Der Ebertplatz als räumliches Ensemble aus unterschiedlichsten Situationen von großer formaler Kohärenz, ein Entwurf des städtischen Planungsamtes der Stadt Köln unter Werner Baecker, welches 1977 fertiggestellt wurde, wird im Projekt differenziert betrachtet

und hoch wertgeschätzt. Trotz der ästhetischen Qualität des baulichen Bestandes besitzt dieser aktuell eine geringe Nutzungsdichte, es gibt wenig institutionalisierte Akteur:innen und kein räumliches Element, welche die große Platzfläche im Zentrum des Platzes für ein diverses Publikum bespielt. Es wird kein dauerhaftes breites Gebrauchsangebot auf der Platzfläche gemacht. Die Nutzungsdichte gilt es durch räumliche Angebote für unterschiedliche Nutzergruppen, in Bezug auf zum Beispiel Alter, Geschlecht und finanzielle Möglichkeit, zu erhöhen.



Abbildung 6: Das Neubaulement Containerhut und sein modulweiser Aufbau.
Foto: Eigene Aufnahme Projektteam Café Ebertplatz.

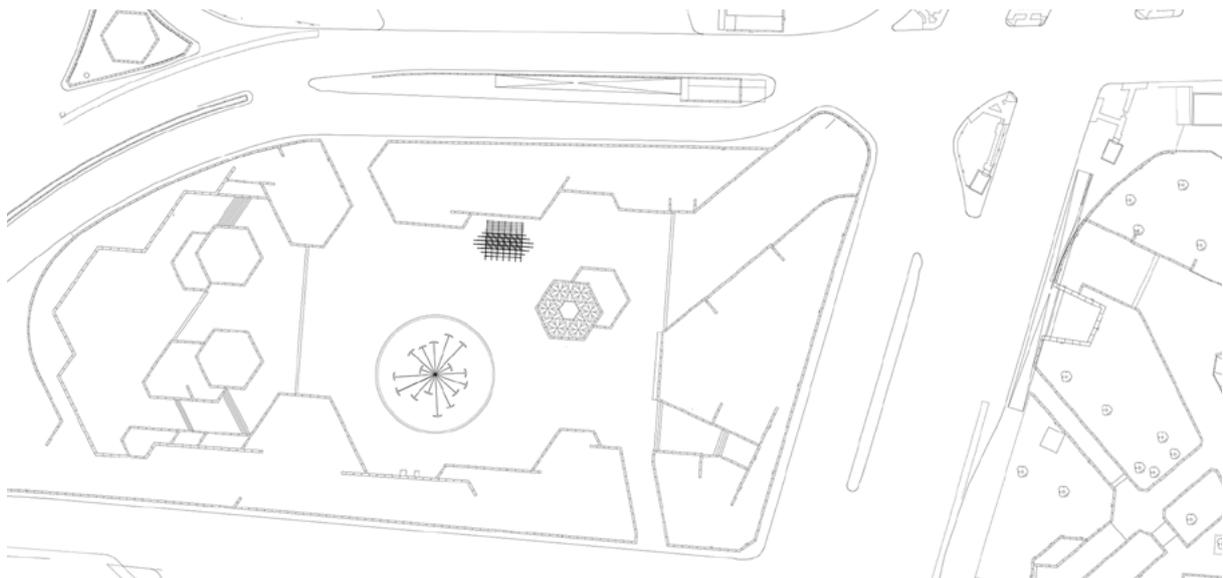


Abbildung 7: Lageplan Ebertplatz nach studentischem design-build Projekt.
Quelle: Eigene Darstellung Projektteam Café Ebertplatz.

Der Ebertplatz ist mehrfach lesbar. Er lässt sich sowohl als städtischer Platz mit urbanen Qualitäten, als auch als Grünraum in der Fortsetzung des Grüngürtels am Theodor-Heuss-Ring im Osten begreifen. Der Eingriff stärkt beide Aspekte. Der Raum unter dem Baum wird als Pavillon im Grünen aktiviert ebenso wie die die Platzfläche umgrenzenden Waschbetonsitzelemente. Das Kaffeehaus lässt sich sowohl als Gartenarchitektur, als auch als städtischer Kiosk verstehen. Statt einer Entscheidung versuchen wir ein sowohl als auch. Beide Objekte besitzen eine Vielzahl von Referenzen. Sie bedienen sich etablierter Raumtypen, um zu einem tragfähigen, inhaltlich dichten Vorschlag zu gelangen. Die Sitzplattform unter dem Baumpavillon wird vor allem durch den *Takht* angereichert.

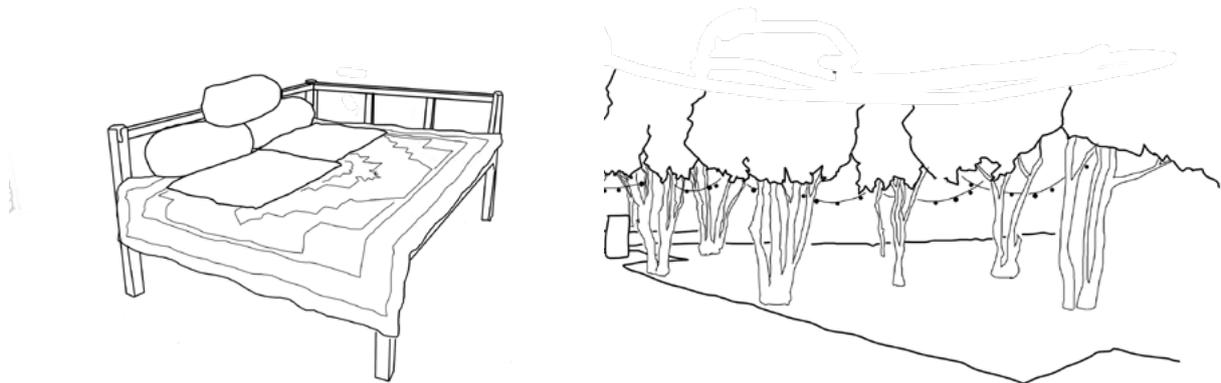


Abbildung 8: Links: Strichzeichnung Takht. Rechts: Baumhain über einer Gruppen von Takht'en.
Quelle: Eigene Darstellung Projektteam Café Ebertplatz.

Der Takht ist ein Sitz- und Liegeobjekt, das wir auf unseren Reisen in den Iran und nach Indien kennenlernen. So wird die Oberfläche der Sitzplattform über den Teppichgedanken ornamentaler und es gibt die beweglichen Sitzdreiecke zum Anlehnen. Takht'e befinden sich oft in Baumbestanden Gärten, die mit Lämpchen behangen eine Art flüsternder Decke über dem Sitzobjekt bilden (siehe Abbildung 8). Der Baum wird das Dach des Sitzdecks.

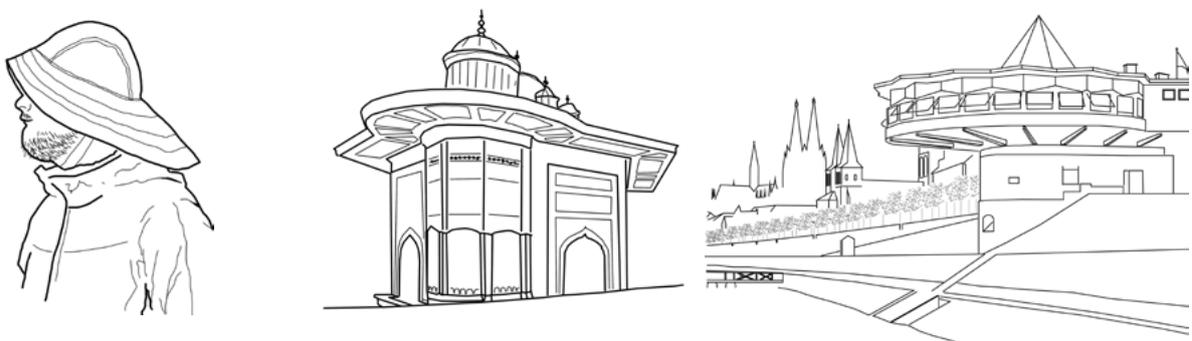


Abbildung 9: Links: Strichzeichnung Südwestler. Mitte: Strichzeichnung Sebil, Istanbul.
Rechts: Strichzeichnung Bastei, Köln. Quelle: Eigene Darstellung Projektteam Café Ebertplatz.

Der Containerhut beschreibt eine schützende Geste (siehe Abbildung 9). Er macht aus dem Container ein Objekt, das zum Leben auf dem Platz beiträgt, indem es einen wichtigen programmatischen Beitrag auf Erdgeschossniveau leistet und zugleich eine Zeichenhaftigkeit als absichtsvoll gestaltete Konstruktion entfaltet, wie es auch historische Kioske, Vorläufer der Kaffeehäuser, tun (siehe Abbildung 9). Dabei verweist es auf eine andere, nahegelegene Ausflugsarchitektur – die Bastei von Wilhelm Riphahn von 1927 (siehe Abbildung 9).

Der Ebertplatz besitzt eine wohlchoreographierte Topografie. Die Fußgänger:innenebene taucht von Osten und Westen her aus den Unterführungen auf, die zentrale Platzfläche befindet sich auf der Kuppe dieser Erhebung, leicht unter dem Niveau der Straße. Hier wurde ein existierendes Element zu neuem Leben erweckt: die *Wasserkinetische Plastik* des Kölner Künstlers Wolfgang Göddertz von 1977 wurde im Sommer 2018 zum Funktionieren gebracht. Durch das sehr große, rauschende und zum Kinderspiel hervorragend geeignete Wasserspiel wird die Fläche des Ebertplatzes zum städtischen Naherholungsgebiet, was besonders im heißen Sommer 2018 für einen Besucher:innenansturm sorgt. (Wolff 2018 und eigene Beobachtungen). Der Baumpavillon, der ein schattiges Plätzchen zum Trocknen oder Zuschauen auf der sorgfältig gearbeiteten Fläche mit mobilen Rückenlehnen bietet ist, schon vor der Fertigstellung in Benutzung.

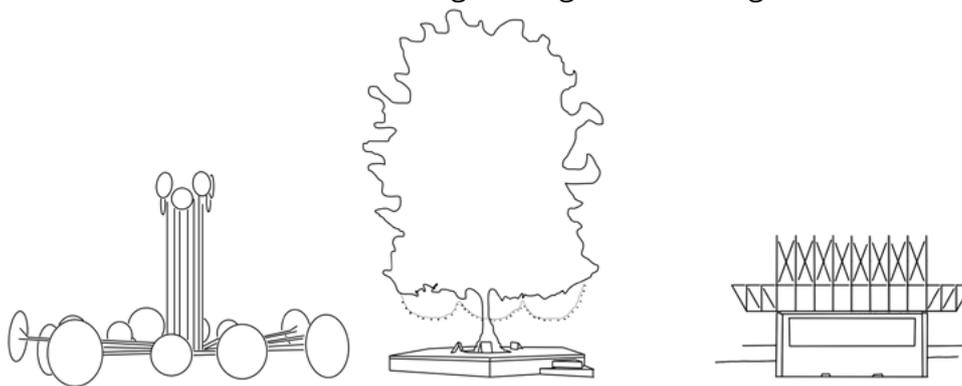


Abbildung 10: Strichzeichnungen der drei Elemente wasserkinetische Plastik, Baumpavillon und Container mit Hut auf der Platzkuppe. Quelle: Eigene Darstellung Projektteam Café Ebertplatz.

Der *Containerhut*, welcher in einer zweiten Bauphase errichtet wird, stattet den Container mit zusätzlichen formalen Eigenschaften aus. Der Container wird durch seine Vertikalität und die spezifische Form zu einem eigenständigen Objekt, das auch von außerhalb des Platzraums sichtbar ist. Neben dem existierenden Brunnen entstehen den Eingriff im studentischen Selbstbau auf der Kuppe des Ebertplatzes zwei weitere sehr eigenständige Objekte als Ensemble (siehe Abbildung 10).

Rückblick auf Kooperation und Ergebnis am Ebertplatz

Mit dem Titel „Insel der Glückseligen“ beschreibt Wolff in der Kölner Rundschau die Veränderungen am Ebertplatz vor und nach den ersten größeren Ergebnissen der Umsetzung des Zwischennutzungskonzepts mit allen seinen Bestandteilen aus Struktur, Programm und Gestaltung (siehe Abbildung 11).



Abbildung 11: Sommerleben am Ebertplatz. Quelle: Wolff 2018 (beschnitten).

Die deutliche Zunahme der Aktivitäten am Platz wurde erreicht. Es wird ein sehr viel breiteres Publikum eindeutig adressiert. Familien mit Kindern verbringen hier tagsüber Zeit und alle, die im Sommer Abkühlung suchen. Die zwei Bestandteile des Studentischen Selbstbaus – die programmatische Ertüchtigung des Baumpavillons und die formale Ertüchtigung des Gastro-Containers greifen in diesem Kontext und werden angeeignet. Der Zwischenbericht der Stadt Köln zum Ebertplatz fällt positiv aus. Er beinhaltet das Gesamtprojekt *Unser Ebertplatz*, benennt aber auch die gestalterische Aufwertung: „Gestalterisch wird die Architektur des Platzes durch unterschiedliche Projekte aufgewertet und in seinen Funktionen gestärkt.“, sowie die grundsätzliche Beteiligung unterschiedlicher Akteur:innen: „Am Platz arbeiteten zudem diverse Hochschulen, im Rahmen von Kooperationsverträgen unter anderem die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule (RWTH) Aachen sowie die *Köln International School of Design* (KISD) (Stadt Köln 2020). Es bedarf keiner Zählung der Nutzenden, um zu erkennen, dass öffentliches Leben, im Sinne einer pluralen, intensiven und vielfältigen Nutzung der unterschiedlichen Platzbereiche stattfindet.

Café Ebertplatz ist für den Lehrstuhl für Gebäudelehre ein erfolgreich abgeschlossenes forschungsgeleitetes studentisches Selbstbauprojekt.

1. das *Temporäre*: Es ermöglicht einen experimentelleren Zugang zur Aufgabe. Der Containerhut besitzt als aufgelöstes Holzraumfachwerk eine skizzenhafte Qualität, die einer Materialökonomie geschuldet ist. Hier fallen entwerferische Fragen und Budget-Voraussetzungen zusammen. Das Temporäre macht aus den Beschränkungen ein Potenzial.
2. Personen der Verwaltung als *Gelenke*: Um ein solches Projekt innerhalb der Lehre an einer Hochschule mit ihren halbjährlichen Semesterzyklen durchführen zu können ist es sehr hilfreich eine städtische Ansprechperson zu haben, die innerhalb der Verwaltung Vertrauen besitzt und städtische Strukturen kennt. Diese kann als Lotse fungieren und Prozesse, in unserem Fall vor allem der Baugenehmigung für den Containerhut, moderieren und zu einem reibungslosen zeitlichen Ablauf essenziell beitragen.

3. Räumlich begrenzte *Ergebnisoffenheit*: Diese ist für unsere Forschung unerlässlich. Der Ebertplatz als Gesamtplanung und räumlicher Rahmen für eine ergebnisoffene Intervention hat uns die Möglichkeit gegeben, unterschiedliche typologische Ansätze in der Planung auszuprobieren, bevor wir uns im Austausch mit anderen Projektbeteiligten für die Realisierung eines Ansatzes entschieden haben. Durch die Einbindung in ein Lehrformat besitzt die Hochschule zudem das Potenzial der vielen Bearbeitenden aus Studierenden, Lehrenden und Forschenden. Dieses Potenzial kann nur dann eingesetzt werden und sich inhaltlich entfalten, wenn es einen weit gefassten Untersuchungsgegenstand gibt, der mit der Agenda der Forschungseinrichtung überein gebracht werden kann.

Mit Freude haben wir wahrgenommen, dass das Zwischennutzungskonzept am Ebertplatz um zwei weitere Jahre (2022-2024) avisiert worden ist, weil es positiv bewertet wurde und ein längerfristiger Umbau aussteht. Die Ausrichtung der 2. Phase beinhaltet nochmals intensiver den Fokus der Entwicklung von Nutzungsideen (Phase 0/ Vorqualifikation der Planung) und wird inhaltlich von der TH Köln, Fachbereich Architektur, Lehr-/Forschungsgebiet: Städtebauliches Entwerfen und Planungspraxis in Kooperation mit Baukultur NRW begleitet. Wir sind gespannt auf den nächsten Zwischen- oder Abschlussbericht der durchführenden Verwaltung an den Rat der Stadt Köln und darauf, wie Ergebnisse des Zwischennutzungskonzepts in den Bericht und eine längerfristige Planung Eingang finden werden.

Das Projekt Café Ebertplatz hat gezeigt, dass ein gebrauchorientiertes, kleinmaßstäbliches räumliches Angebot für die Belegung des Platzes wichtig war.

Architektonisch waren hierbei sowohl formale, funktionale, konstruktive Aspekte, sowie Fragen der Bedeutungszuschreibung für jedes Objekt – auch wenn es von geringer Größe war – relevant. Es gibt eine große Bandbreite historischer und zeitgenössischer Architekturen, die als Vorbilder einer Platzbelegung zuarbeiten könnten. Deren Referenz ermöglicht es, selbst kleine Objekte mit Bedeutung anzureichern und sie einer jeweils eigenen Interpretation durch viele Einzelne anzubieten. In einer diversen Gesellschaft sollte dies ein Ziel sein. Neben der aktuell verbesserten Situation vor Ort ist ein learning-from, also die kontinuierliche Einarbeitung aktualisierter (Forschungs-)Ergebnisse in einen längerfristigen Prozess das große Potenzial solcher Kollaborationen.

Teilnehmende „Café Ebertplatz“

RWTH Aachen - Fakultät für Architektur, Lehrstuhl für Gebäudelehre und Grundlagen des Entwerfens

Bernadette Heiermann, Anna Marijke Weber, Anne-Julchen Bernhardt

Bauleitung RWTH

Nina Gonzales, Schreinerin, Köln

Tragwerksplanung

Ingenieurbüro Jürgen Bernhardt, Köln

Köln International School of Design der Technischen Hochschule Köln

Carolin Höfler und Mario Frank, Integrated Designer

Berufskolleg Ulrepforte – Köln

handwerklichen Projektleiterin Susanne Bayer, Werkstattelehrerin Holztechnik und Tischlermeisterin

Studierende RWTH Aachen:

Tsvetelina Bacheva, Ahmad Badawi, Mandy Becker, Maximilian Bienefeld, Anatol Bogislav, Nils Brüggemann, Marlon Brownsword, Baptiste Burget, Gianmarco Cioni, Christoph Clemens Wilhelm Collisi, Eleni Diamanti, Michael Dratwa, Heba Elkhalifa, Jacqueline Engels, Lara Gerhards, Lion Gerlich, Florence Gilbert, Helen Gräser, Andrea Maria Graf, Simone Theodora Grothuss, Rosa Justo Leon, Johann Wonkee Kim, Kyu-Min Lee, Sarah Leibelng, Thorsten Lentzen, Marius Wolfgang Manthei, Sümeyye Merdivan, Lisa-Vanessa Meyer, Linda Neumeier, Marc Paeßens, Elena Pluschnikov, Majid Rokni, Signe Schuler, Kai Shao, Jaeho Shin, Teo Robert Stade, Mehmet Tanpolat, Gordon Thomas Trill, Julie Vormweg, Linda Voullié, Felix Westerwelle, Salma Zaher

Studierende KISD:

Myrina Andrack, Hannah Baldauf, Victor Carlier, Jonas Faßbender, Ophelia Fischer, Johannes Growe, Ina Kopezki, Saskia Müller, Celine Rötzel, Franziska Severin, Katharina Stahlhofen, Julia Topolewski, Conrad Weise

Schüler:innen Berufskolleg Ulrepforte

Literatur

- Ballestrem, Matthias von und Gleiter, Jörg H. (Hg.) (2018): Typ – Prototyp – Archetyp. Typologie als Prozess der Typenbildung. http://cloud-cuckoo.net/fileadmin/hefte_de/allgemein/cfa_heft_38.pdf, Zugriff am 20.11.2018.
- Deutsches Architekturmuseum und Wüstenrot Stiftung (Hg.) (o. J.): #SOSBrutalism. <https://www.sosbrutalism.org/cms/15802395>, Zugriff am 01.04.2022
- Gleiter, Jörg H.; Hehl, Rainer; Müller, Mathias und Roswag-Klinge, Eike (2018): Think. Design. Build. Type, Typology, Typogenesis, International conference november 8–9, 2018. TU Berlin. <http://thinkdesignbuild.architektur.tu-berlin.de/>, Zugriff am 20.11.2018.
- Lehrstuhl für Gebäudelehre der RWTH Aachen (o. J.): Design.Develop.Build GBL. Aachen. <https://gbl.arch.rwth-aachen.de/ddb/>, Zugriff am 01.04.2022.
- Rat der Stadt Köln (2018): Verhandlungen des Rates der Stadt Köln vom Jahre 2018. Stadt Köln. https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf-rat-gremien/rat/jahrbuch_2018.pdf, Zugriff am 30.12.2021.
- Stadt Köln - Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Jürgen Müllenberg (2020, 31. August): Ebertplatz – Zwischennutzung erfolgreich. Stadt Köln. <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/22334/index.html>, Zugriff am 30.12.2021.
- Technische Universität Kaiserslautern (2018): Gone for Good! Hat Typologie noch Perspektive? Symposium am 7. & 8. 2018. <https://aik-symposium.de/>, Zugriff am 20.11.2018.
- Wolff, Tobias (2018): Insel der Glückseligen. Der Ebertplatz ist endlich wieder öffentlicher Raum. Kölner Rundschau. <https://www.rundschau-online.de/region/koeln/insel-der-glueckseligen-der-ebertplatz-ist-endlich-wieder-oeffentlicher-raum-31020712?cb=1641208671605&>, Zugriff am 03.01.2022.
- Wolfrum, Sophie und Janson, Alban (2016): Architektur der Stadt. Stuttgart: Kraemerverlag.



Temporäre Umgestaltung Basler Straße. Foto: Juri Junkov.

IBA KIT

Ein roter Container als Stadtentwicklungs-Tool und Gemeinschaftsstifter

IBA KIT

A Red Container as an Urban Development Tool and Community Benefactor

[Nicole-Simone Dahms, Vivien Sommer](#)

Keywords: IBA Basel; Planungswissen; Freiraumkiste; Potentiale transformativer Forschung

IBA Basel; planning knowledge; open space box; potentials of transformative research

Abstract

In unserem Beitrag beleuchten wir die Impulse und Potentiale einer Freiraumkiste – dem sogenannten IBA KIT – als Werkzeug für Stadtentwicklungsprojekte an zwei verschiedenen Standorten in der Agglomeration Basel. Im Rahmen dieses Praxisberichts über den Einsatz der IBA KITs wollen wir folgende Fragen beantworten: Welche Impulse kann dieses Planungswerkzeug jeweils für die Stadtentwicklung haben? Inwieweit lassen sich diese Impulse für zukünftige Stadtentwicklungsprojekte generalisieren und welche Potentiale gibt es für eine transformative Forschung? Grundlage der Beantwortung dieser Fragen sind Gespräche zwischen den beiden Autorinnen sowie weitere qualitative Erhebungen mit den beteiligten Akteur:innen.

In our paper, we discuss the potential of an open space kit – the so-called IBA KIT – as a tool for urban development projects for two different locations in the Basel agglomeration. In the framework of this practical report on the use of IBA KITs, we want to answer the following questions: What impulses can this planning tool have for urban development at each location? To what extent can these impulses be generalised for future urban development projects and what potentials are there for transformative research? The answers to these questions are based on discussions between the two authors and further qualitative research about the IBA KIT.

Nicole-Simone Dahms, Dipl.-Ing. Studium der Landschafts- und Freiraumplanung an der Universität Hannover und Raumplanung an der Université de Tours. Seit 2013 Mitarbeiterin im Fachbereich Stadtplanung der Stadt Lörrach .

Nicole-Simone Dahms, Dipl.-Ing., studied landscape and open space planning at the University of Hanover and spatial planning at the Université de Tours. Since 2013, employee in the urban planning department of the city of Lörrach.

Vivien Sommer, Dr., ist derzeit wissenschaftliche Mitarbeiterin in dem von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Projekt: *Wissen in der projekt- und prozessorientierten Planung: IBA Basel als Planungslabor* an der TU Berlin. Ihre Forschungsschwerpunkte umfassen Raumsoziologie, Wissenssoziologie, Mediensoziologie sowie qualitative Methoden der Sozialforschung.

Vivien Sommer, Dr, is currently a research assistant in the project funded by the German Research Foundation: *Knowledge in Project- and Process-Oriented Planning: IBA Basel as a Planning Laboratory* at TU Berlin. Her research interests include sociology of space, sociology of knowledge, sociology of media and qualitative methods of social research.

Ein Praxisbericht zum Einsatz des IBA KITs im Rahmen der IBA Basel 2020

In unserem Beitrag verknüpfen wir eine kommunale Perspektive mit einer wissenschaftlichen Reflexion über ein Projekt im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Basel 2020. Dieser Praxisbericht ist auch ein Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen den beiden Autorinnen. Aus einer wissenschaftlichen Perspektive wurde die Mitautorin dieses Beitrags Nicole Dahms mehrfach von der Autorin Vivien Sommer zu dem Einsatz des IBA KITs interviewt. Diese Gespräche bilden ebenso wie weitere qualitative Datenerhebungen zu den IBA KITs eine Grundlage dieses Praxisberichts.

Im weitesten Sinne ist dieser Praxisbericht also selbst ein Bestandteil einer transformativen Forschung. Durch unsere gegenseitige und aufeinander bezogene (schreibende) Reflexion entsteht das Potential, über die zukünftige lokale Stadtentwicklung in der Stadt Lörrach nachzudenken. Die IBA KITs wurden aber im Rahmen eines Forschungsprojekts unter der Leitung von Martina Löw beforscht, selber aber nicht als Forschungsformat, wie es bei *klassischen* Reallaboren der Fall ist, eingesetzt (siehe Defila et. al. 2018). Die wissenschaftliche Auseinandersetzung ist zunächst einmal eingebettet in ein Forschungsprojekt an der Schnittstelle von Planungssoziologie, Planungswissenschaft und Wissenssoziologie, in dem wir untersucht haben, wie neues Wissen in der Planung am Beispiel der IBA Basel entsteht. Das IBA KIT war dabei eines der Projekte, welches mittels Expert:inneninterviews, Analysen von visuellem Material und Go-Alongs mit den Projektbeteiligten beforscht wurde.

Anhand zweier Fallbeispiele, bei denen ein IBA KIT zum Einsatz kam, sollen folgende Fragestellungen beantwortet werden: Welche Impulse diese jeweils für die Stadtentwicklung gesetzt haben, inwieweit sich diese Impulse generalisieren lassen für zukünftige Stadtentwicklungsprojekte und welche Potentiale für eine transformative Forschung aufgezeigt werden können.

Für die Beantwortung dieser Fragen werden wir zunächst das IBA KIT im Kontext der Internationalen Bauausstellung in Basel vorstellen. Im Anschluss daran beschreiben wir den Einsatz des IBA KITs an zwei verschiedenen Orten. Am Ende diskutieren wir im Rahmen einer kritischen Reflexion die Potentiale des IBA KITs sowohl für Stadtentwicklungsprojekte als auch für transformative Forschungsprozesse.

IBA Basel als Kontext

Was bei allen IBAs das Ziel ist, ist eine Form von Aufwertung im Sinne einer Verbesserung des Raums. Die IBA Basel war nun die erste IBA, die nicht in einem nationalen deutschen Rahmen stattgefunden hat, sondern im Dreiländereck zwischen drei Nationen: Deutschland, Frankreich, Schweiz. Ihr übergeordnetes Motto war: Grenzen überschreiten. In einem 10-jährigen Prozess verfolgten die Akteur:innen dieser IBA das Ziel, neue Lösungen für einen trinationalen Stadt- und Landschaftsraum aufzuzeigen, um die Agglomeration Basel aufzuwerten. Erreicht werden sollte dieses Ziel vor allem durch die Konstitution

neuen Planungswissens, eingebettet in trinationale Kooperationen und spezifische Prozessstrukturen der IBA Basel. Eine Aufwertung sollte dann gelingen, in dem durch grenzüberschreitende Planungsprojekte – diesen IBA Projekten ein trinationaler Raum geplant und gebaut werden soll (Fischer 2021).

Das Projekt IBA KIT geht auf die Idee zurück, mit Unterstützung der Bevölkerung in der Agglomeration Basel ungenutzte Flächen zu erfassen, auszuwerten und zu verändern, um ein grenzüberschreitendes Urban-Gardening-Netzwerk mit dem Ziel zu schaffen, sowohl den Blick der Bevölkerung als auch der Verwaltungen auf die brachliegenden Flächen zu verändern. Es zeigte sich schnell, dass diese erste Idee nicht umsetzbar war und angepasst werden musste: Das Landschaftsarchitekturbüro Bryum GmbH wurde beauftragt, mit den Stadtgärtnereien der verschiedenen Gemeinden ein trinationales Konzept auszuarbeiten. Output davon war die Projektidee, mit roten Industriecontainern, den sogenannten IBA KITs, Brachflächen ein neues Leben zukommen zu lassen und das Zusammenleben zu verbessern.

Das IBA KIT ist ein partizipatives Planungsinstrument materialisiert in einem roten Container.

Die Idee war bei den vielen ungenutzten Flächen im Grenzgebiet diese Container einzusetzen und gemeinsam mit Bewohner:innen Nutzungskonzepte zu entwickeln. In der Eigenbeschreibung der IBA wird das so zusammengefasst: „Für Anwohner:innen und zukünftige Nutzer:innen sind sie eine Chance, denn durch gemeinsame Projekte auf diesen Flächen kann der soziale Zusammenhalt gestärkt werden. Bei einer Arealentwicklung bieten sie die Möglichkeit, dass eine andere Sicht auf das Areal entsteht und zukünftige Bewohner:innen und Nutzer:innen sich bei dessen Gestaltung aktiv einbringen können.“ (iba-basel.net). Darüber hinaus ging es auch darum, diese Ideen mittels der IBA KITs in diesem Grenzraum wandern zu lassen.

Eine Strategie der Vermittlung dieses Konzepts waren unterschiedliche Visualisierungen. So gab es neben klassischen Entwurfszeichnungen auch sehr viele Visualisierungen, die erklärten, was das IBA KIT kann bzw. in welchem räumlichen Umfeld es eingesetzt werden könnte. Dieser Übersetzungsprozess, der zentral im Projekt angelegt war, setzte sich an den konkreten Orten fort. Im Rahmen der lokalen räumlichen Gegebenheiten vollzog sich der Einsatz der Container jedoch auf spezifische Art und Weise, welche wir im folgenden Praxisbericht kurz ausführen.

IBA KITs im Einsatz

Nachdem mehrere Gemeinden und auch die Geschäftsstelle der IBA Basel einige IBA KITs anschafften, hat die Geschäftsstelle die IBA KITs in ihrem Besitz zum Ausleihen für IBA Mitgliedsgemeinden zur Verfügung gestellt. Davon hat die Stadt Lörrach Gebrauch gemacht.

Das IBA KIT in Lörrach

Im Rahmen der mittlerweile abgeschlossenen IBA Basel 2020 und dem Tag der Städtebauförderung 2019 sollte ein Teil der Basler Straße in Lörrach – Bestandteil des Projekts Am Zoll Lörrach / Riehen – für einen Monat temporär umgestaltet und belebt werden. Das Projekt Am Zoll Lörrach/ Riehen nimmt den Raum beidseits der Grenze zwischen Deutschland und der Schweiz in den Fokus. Sein Ziel ist es, das Quartier verkehrlich, freiräumlich und städtebaulich aufzuwerten. Auf dem südlichen Abschnitt der Basler Straße, einer ehemaligen Bundesstraße, liegt das Hauptaugenmerk: Vom Straßenraum zum Lebensraum. Im Frühjahr 2019 führten die Projektpartner:innen gemeinsam mit der Geschäftsstelle der IBA Basel 2020 zum zweiten Mal den Tag der Städtebauförderung durch. In Anknüpfung an den Tag der Städtebauförderung im Jahr 2018 wurde eine Pop-up Umgestaltung umgesetzt. Damit sollte auf der Basler Straße in Lörrach freiräumliche Qualitäten und Potenziale aufgezeigt und für einen Monat in den Fokus der dort lebenden Menschen rücken. Fakultativ lässt sich dies auch im Bereich der entlang der Landesgrenze geplanten Ost-West-Querung zwischen dem Tüllinger Hügel und dem Maienbühl darstellen.

Die Bevölkerung aus den Stadtteilen Lörrach Stetten und Riehen Nord konnte während des Monats Mai 2020 an der Entwicklung des Grenzgebiets mitwirken. Dabei wurde an die Ideen und Inhalte angeknüpft, die im Vorjahr gesammelt wurden. Damals wurde eine sogenannte Schatzkarte für den fließenden Grenzraum erstellt, welche in einem hohen Detaillierungsgrad das Alltagsleben der deutschen und Schweizer Bevölkerung darstellt und beschreibt: In Anlehnung an Zitate aus Spaziergängen wurden einige Gedanken als Angebote im Raum realisiert und die gesamte Bevölkerung wurde aufgefordert, sich an mehreren Orten und zu unterschiedlichen Zeiten den neu gewonnenen Freiraum im Grenzgebiet anzueignen. Das Zusammenleben im Quartier wurde durch gemeinsame Aktivitäten belebt. Am 11. Mai, dem Tag der Städtebauförderung, wurde das Projekt von offizieller Seite gestartet – inklusive der damit einhergehenden medialen Kommunikation.

Das IBA KIT wurde an einer stadträumlich interessanten Stelle als Verengungselement des breiten Asphaltbands der Basler Straße prominent im Straßenraum platziert. Ein rund 60 Meter langer pinker Kunstrasenstreifen visualisierte entlang des neuen Treffpunkts die Möglichkeit einer großzügigen, für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stehenden Fläche, auf dem bisher dem motorisierten Individualverkehr vorbehaltenen Raum. Die beschriebenen Aktivitäten wurden durch das sozialwissenschaftliche Planungs- und Entwicklungsbüro, Dr. Joëlle Zimmerli, begleitet sowie die Wahrnehmung der Bevölkerung mittels einer nicht-repräsentativen Befragung untersucht. Die Befragung der 69 Personen zeigt, dass die Akzeptanz und Einschätzung der Umgestaltung im Wesentlichen davon abhängt, wie die Befragten am häufigsten unterwegs sind: Fußgänger:innen fanden die Umgestaltung toll, Fahrradfahrer:innen ebenso mit dem Hinweis, dass sie einen gesicherten Platz erhalten. Autofahrer:innen waren hingegen skeptisch. Für Anwohner:innen hat die Gesamtwirkung eine hohe Bedeutung: Entschleunigung und Beruhigung des Verkehrs, bessere Überquerungsmöglichkeiten oder ein schöner Anblick.



Abbildung 1: Das IBA KIT an der Basler Straße. Foto: Jury Junkov.

Für die Bürgermeisterin der Stadt Lörrach, Monika Neuhöfer-Avdić ist das Projekt Zollquartier eine wunderbare Zukunftsaufgabe: „Damit meine ich eine Aufgabe, die überall in Zukunft anstehen wird, nämlich: Aus der allorts verfügbaren Ressource Verkehrsraum, Lebensraum zu schaffen.“ Die ursprüngliche Idee des Projekts IBA KITs, Brachflächen zu beleben, wurde mit dem Einsatz des KITs in einem überdimensionierten und daher auch unternutzten Straßenraum weitergeführt.

Das IBA KIT erscheint in diesem Zusammenhang als geschicktes Kommunikationstool, wenn es entsprechend bespielt wird, da bekanntermaßen Umgestaltungs- und Umwidmungsprozesse nicht reibungslos ablaufen.

Zudem hat es durch seine auffällige Farbe, Größe und Gestalt Signalcharakter, um die benötigte Aufmerksamkeit auf sich und damit auf das Projekt zu lenken. Eine IBA tut gut und macht Mut sowie eine IBA ist eine Chancenmachmaschine sind die beiden meist genannten Sätze von Monika Neuhöfer-Avdić zu ihren über zehn Jahren IBA Basel Erfahrungen. Weiterhin beschreibt sie, dass ihre Visionsentwicklung, das erste klimaneutrale Gewerbegebiet in Lörrach zu erreichen, ohne diese Erfahrung nicht möglich gewesen wäre. Von daher ist es nur stimmig, dass das IBA Kit nun auf dem Lauffenmühle Areal und im Prozess Lauffenmühle – *next innovation* zum Einsatz kommt.

Das IBA KIT in Saint-Louis

In der französischen Grenzstadt Saint-Louis gibt es inzwischen zwei IBA KITs. Dies verdeutlicht, dass in diesem städtischen Setting der Einsatz des IBA KITs besonders erfolgreich ist. Das IBA KIT war dort in einer Wohnsiedlung mit Menschen in unsicheren und/oder prekären Arbeitsverhältnissen und hohem Migrationsanteil aufgestellt. Gemeinsam mit dem Bürgermeister von Saint-Louis Jean-Marie Zoellé sowie dem Planungsbüro Bryum hat Isabelle Wiedensohler, die zu dem Zeitpunkt in der Stadtgärtnerei tätig war, im Jahr 2015 das Konzept eines gemeinschaftlichen Gartenprojektes entwickelt – die Aux Jardins de Francette, welches bis heute besteht. Das IBA KIT fungiert dabei sowohl als Startpunkt für dieses Gartenprojekt, als auch als Geräteschuppen sowie Versammlungs-ort für gemeinsame Events.

Inzwischen ist aus dem Projekt ein Verein entstanden, in dem die Mitglieder jeweils eigene Beete, aber auch Gemeinschaftsbeete betreuen. Die Installierung und Etablierung dieses Projektes war nicht nur abhängig von der Materialisierung eines Gartenhauses durch das IBA KIT sondern auch durch eine intensive Betreuung, die sich vor allem durch gemeinsame Feste und Events manifestierte. So unterstreicht Isabelle Wiedensohler in einem Interview mit Vivien Sommer:

„Ja, der Garten ist 2015 gegründet worden. Und seither ist von März bis November jeden Monat was los gewesen für die Leute auf dem Platz. Das kann ein Fest sein wie etwa ein Blumenmarkt oder eine Gärtnerkunst. Aber es muss immer wieder was sein, dass die Leute wieder zusammenkommen. Und man muss für die Kinder was auch was organisieren, zum Beispiel Obstbäume setzen oder ein Wespen-Hotel bauen.“

Wie bei diesem Interviewauszug auch schon deutlich wird, war der Einsatz dieses IBA KITs geprägt von der thematischen und organisatorischen Leitung an diesem Standort. Durch die Organisation regelmäßiger Treffen wurde eine Beteiligung der Bewohner:innen aktiviert und nachhaltig installiert.

Das Thema Garten war auch zu Beginn dieses IBA-Projektes zentral, wurde lediglich auf dem beschriebenen Beispiel umgesetzt. Der zweite Standort des IBA KITs in Saint-Louis, welcher seit 2019 besteht, war dann ebenso nicht mehr als ein Gartenprojekt geplant, vielmehr steht an dem zweiten Standort die gemeinsame Freizeit in einer Wohnsiedlung im Vordergrund. Gemeinsam mit dem ersten Standort in Saint-Louis ist, dass es sich bei diesem Wohngebiet auch wieder um eine Siedlung des sozialen Wohnungsbaus handelt. An diesem Standort fungiert das IBA KIT als ein Freizeitort, an dem man gemeinsam Grillfeste feiert oder Spielenachmittage für Kinder der Siedlung veranstaltet.

Aus der Erfahrung mit den IBA KITs hat die Stadtgärtnerei Saint-Louis inzwischen das Konzept der Container adaptiert, in dem sie diesen für andere nachfolgende Projekte etwa an Schulen oder in weiteren Quartieren nutzt. Allerdings hat sie eine mobilere Version entworfen, die sie, anders als die Container, an den verschiedenen Einsatzorten flexibel aufstellen kann. Hier zeigt sich daher, dass eine gemeinsame Entwicklung des IBA KITs mit den Akteur:innen vor Ort möglicherweise zu einer anderen für den Raum angemesseneren Materialisierung geführt hätte.

Fazit: Die Impulse des IBA-KITs

Die Impulse bzw. die potentiellen Impulse, die so ein Stadtentwicklungswerkzeug wie das IBA KIT haben kann, stellen wir im Folgenden noch einmal gebündelt zusammen. Unser Fazit basiert dabei auf einer Reflexion aus der Praxis auch im Hinblick auf die Potentiale, die bei den beschriebenen Fällen noch nicht vollständig ausgenutzt wurden.

Materialität: Die Materialität des IBA KITs bezogen auf die Container und auf die Farbe war für den Einsatz an den verschiedenen Orten nicht immer zwingend angemessen. Durch die spezifische Materialität des Containers war es einerseits möglich, diesen flexibel für unterschiedlichen Funktionen einzusetzen. Allerdings war die Materialität auch einschränkend im Hinblick auf die Mobilität des IBA KITs. Ursprünglich geplant als grenzüberschreitendes Werkzeug, welches im Dreiländereck zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz umherwandern sollte, war es aufgrund seiner Größe und seines Gewichts sehr aufwendig, es an den verschiedenen Orten einzusetzen, da dafür ein Spezialtransport nötig ist. Erschwerend kommen im grenzüberschreitenden Raum durch die Nicht-Mitgliedschaft der Schweiz in der EU die Zollformalitäten hinzu.

Der Zeitpunkt der Partizipation: Die IBA KITs wurden zu einem relativ späten Zeitpunkt im Planungsprozess als partizipatives Werkzeug eingesetzt. Für die potentiellen Nutzer:innen stand das Grundkonzept, sowie das Design der Container schon fest. Wie sich bei dem IBA KIT etwa gezeigt hat, wäre ein früherer Zeitpunkt, zu dem Bewohner:innen einbezogen worden wären, wäre hilfreicher gewesen, um für den Einsatzort des IBA KITs ein für den Ort passenderes Setting zu entwickeln.

Praxisbegleitung: Bei den IBA KITs hat sich besonders verdeutlicht, dass ihr Erfolg als Stadtplanungswerkzeug vor allem dann eintritt, wenn dieses von hauptverantwortlichen Akteur:innen intensiv betreut und begleitet wird. Diese Verantwortlichkeit lässt sich sicherlich durch eine finanzierte Stelle am ehesten sicherstellen. Um das Potential der Freiraumkiste zu nutzen scheint es sich – wie beide Fallstandorte gezeigt haben – anzubieten, dieses mit einer, dem jeweiligen Konzept angepassten Veranstaltungsreihe zu verbinden.

Wissenschaftliche Begleitung: Das Wissen welches für den jeweiligen Einsatzort des IBA KITs entwickelt wurde, wurde für zeitlich nachfolgende Standorte adaptiert von den jeweiligen Projektleiter:innen. Damit dieses Werkzeug einer Freiraumkiste auch für eine transformative Forschung eingesetzt werden kann, bedarf es eigentlich einer umfassenden Analyse des Ortes, an dem diese Kiste eingesetzt werden soll sowie einer wissenschaftlichen Begleitung. In einem transformativen Setting wäre dieses Tool ein wichtiges Forschungsformat, wie dies bei dem Einsatz von Reallaboren üblich ist, um gemeinsam mit Praxispartner:innen Veränderungsprozesse zu installieren und zu reflektieren.

Eine zeitlich parallele Begleitforschung gab es im Fall der IBA-KITs jedoch nicht. Im Rahmen des DFG-Projekts *Neues Wissen in der Planung* wird das IBA KIT seit dem Sommer 2020 als eines von sechs Projekten beforscht. Die Forschung über dieses Projekt, setzte also erst nach dem Abschluss der IBA ein. Mit dem Fokus auf der Beantwortung der Forschungsfrage, wie neues Wissen in der Planung entsteht, wurde insbesondere beim IBA KIT im Prozess Übersetzungspunkte identifiziert. Diese Übersetzungspunkte im Sinne

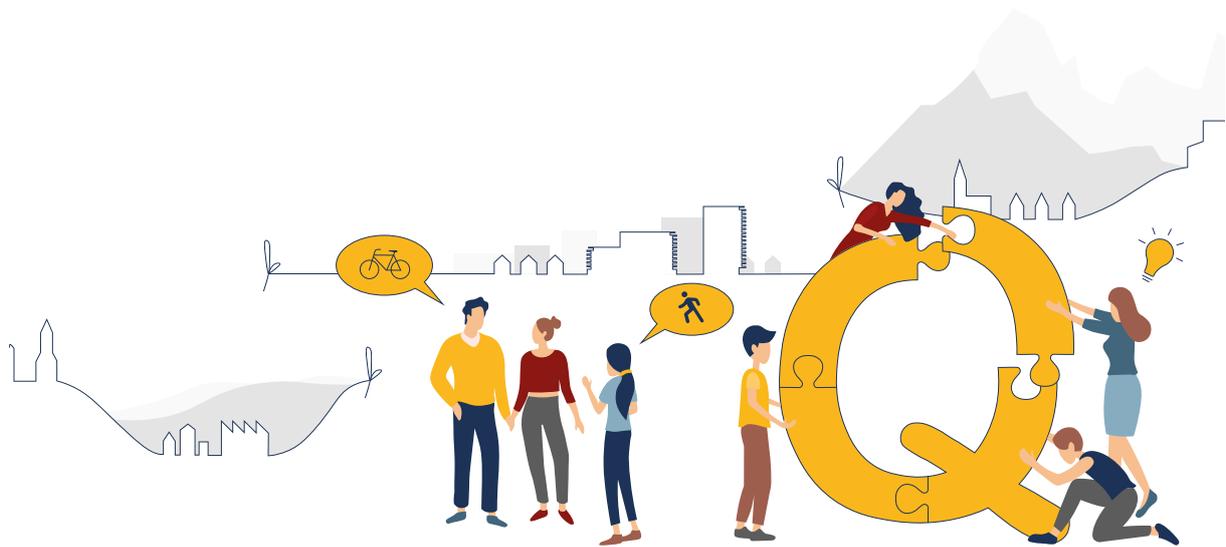
von Wissensschwellen lassen sich dann identifizieren und beschreiben, wenn das IBA KIT an eine weitere Akteur:innengruppe *übergeben*, wenn also Konzept der Freiraumkiste von lokalen Akteur:innen übernommen und adaptiert wird. Bei diesen Schwellenpunkten kann es zu Übersetzungsfehlern kommen aufgrund von Kommunikationsproblemen aber auch aufgrund von sozialräumlichen Settings. Diese Erkenntnisse wären als begleitende Forschungsergebnisse sicherlich hilfreich in der Installierung der IBA KITs gewesen. In zukünftigen Projekten wäre also eine Einbindung von Forscher:innen zu Beginn des Prozesses wünschenswert, um etwa systematischer Einsatzorte, Beteiligungspotentiale sowie Kommunikationsformen zwischen den Akteur:innen zu reflektieren.

Literatur

Defila, Rico und Di Giulio, Antonietta (2018): Reallabore als Quelle für die Methodik transdisziplinären und transformativen Forschens – eine Einführung. In: Di Giulio, Antonietta und Defila, Rico (HG) Transdisziplinär und transformativ forschen. Wiesbaden: Springer VS, https://doi.org/10.1007/978-3-658-21530-9_1

Zimraum, Raum + Gesellschaft, Zürich, Bericht „Tag der Städtebauförderung, Auswertung des Living Lab, 19.9.2019“

IBA Fachpublikation, Gemeinsam Grenzen überschreiten – Au delà des limites, ensemble, 2021. <https://www.iba-basel.net/de/projects/projects-index/21/iba-kit>, Zugriff am 21.4.2022.



Das Reallabor MobiQ. Quelle: MobiQ.

Reallabor MobiQ

Transformatives Forschen zwischen Mobilitätspolitik
und räumlicher Entwicklung

Real-World Laboratory MobiQ

Transformative Research Between Mobility Policy and Spatial Development

**Sven Kesselring, Christina Simon-Philipp, Peter Kasten, Julian Bansen,
Barbara Hefner, Lukas Minnich**

Keywords: Reallabor; Mobilitätswende; Stadtraum; Quartier; Teilhabe
Real-world laboratory; mobility transition; urban space; neighbourhood; participation

Abstract

Für die Mobilitätswende in Deutschland ist Baden-Württemberg ein zentrales Handlungsfeld. Seit dem Frühjahr 2021 fördert das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg (MWK) das Reallabor *MobiQ - Nachhaltige Mobilität durch Sharing im Quartier*. Das Projekt verfolgt einen zivilgesellschaftlichen, nicht-kommerziellen Ansatz und fokussiert die Potenziale nachbarschaftlich getragener, quartiersbezogener Mobilität. Es wird untersucht, wie sich soziale Netzwerke initiieren und fördern lassen, um Impulse für die zivilgesellschaftliche Gestaltung nachhaltiger, raumspezifischer sowie bedarfsgerechter Mobilitätskonzepte zu setzen. Im Mittelpunkt stehen drei Standorte: Stuttgart-Rot, Geislingen an der Steige und Waldburg. In Großstadtrandlage, einer Mittelstadt und im ländlichen Raum wird praktisch erprobt, wie Bewohner:innen mit Methoden des Ko-Designs und der Ko-Produktion im Quartier gemeinsam ihre Mobilität organisieren und sich Zugänge zu gesellschaftlicher Teilhabe erschließen können. Der Beitrag reflektiert insbesondere das methodische Vorgehen im Projekt.

Baden-Württemberg is a central field of action for the mobility transition in Germany. Since spring 2021, the Baden-Württemberg Ministry of Science, Research and the Arts (MWK) has been funding the real-world laboratory *MobiQ - Sustainable mobility through sharing in the neighbourhood*. The project follows a civil society, non-commercial approach and focuses on the potential of neighbourhood-based mobility. It examines how social networks can be initiated and promoted in order to set impulses for the participatory design of sustainable, context-specific and demand-oriented mobility concepts. The focus is on three locations: Stuttgart Rot, Geislingen an der Steige and Waldburg. On the outskirts of a large city, in a medium-sized town and in a rural area, practical experiments will be conducted by and with the residents on how mobility can be organized with the help of co-design and co-creation. The article reflects in particular on the methodological approach in the project.

Sven Kesselring, Prof. Dr., Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen.

Christina Simon-Philipp, Prof. Dr.-Ing., Hochschule für Technik Stuttgart.

Peter Kasten, Öko-Institut e.V., Bereich Ressourcen und Mobilität.

Julian Bansen, Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen.

Barbara Hefner, Zentrum für Nachhaltige Stadtentwicklung der Hochschule für Technik Stuttgart.

Lukas Minnich, Öko-Institut e.V., Bereich Ressourcen und Mobilität.

Es braucht mehr als Technologie, viel mehr ...

Mobilität ist weit mehr als der *brute fact*, dass man sich von einem Ort A zu einem Ort B bewegen möchte (Cresswell 2006: 3). Vielmehr ist Mobilität ein höchst emotionales Thema, das moderne Menschen eng mit ihrem Selbstverständnis als ein bewegliches Individuum und mit den modernen Begriffen Freiheit und Autonomie verbinden (Freudendal-Pedersen 2009). Daher gehen wir davon aus, dass nachhaltige Mobilität nicht in erster Linie als rein technische Frage behandelt werden darf. Vielmehr geht es darum, nachhaltige Mobilität zu ermöglichen, indem man die Menschen dort erreicht, wo ihnen – metaphorisch gesprochen – der Schuh drückt. Mit anderen Worten: Nachhaltige Mobilitätspolitik mit ihren Instrumenten, Dienstleistungen und Technologien muss den Menschen unmittelbar einleuchten. Sie muss als sinnvoll erlebt werden und so konzipiert sein, dass die Bürger:innen sie in ihren Alltag integrieren können.

Wenn es gelingt, Lösungen für die realen, lebensweltlichen Probleme der Menschen zu entwickeln, die nah an deren Bedürfnissen, Zwängen und Möglichkeiten ansetzen, kann Nachhaltigkeit im Verkehr und bei der Organisation von Mobilität gelingen.

Vor diesem Hintergrund braucht es nicht erst eine vollständige Elektrifizierung des Verkehrs, insbesondere des individuellen, oder eine komplette Umorientierung der Menschen und ihrer Werte hin zu nichtmotorisierten Fortbewegungsmitteln. Vielmehr können oft schon niedrigschwellige Angebote und kleine Veränderungen messbare Wirkungen erzielen. Das Teilen bereits vorhandener privater Fahrzeuge und eine damit verbundene effizientere Nutzung können starke soziale, ökologische und ökonomische Nachhaltigkeitseffekte erzielen (Nitschke 2020; Kesselring et al. 2020). Menschen, die bislang von Aktivitäten wie kulturellen Veranstaltungen und gesellschaftlichem oder politischem Engagement ausgeschlossen waren oder Einkaufsmöglichkeiten nicht nutzen konnten – weil sie nicht über ein eigenes Auto verfügen – könnten auf der Basis von geteilter Mobilität sozial integriert und ihre Möglichkeitsräume erweitert werden. Indem Fahrten gemeinsam stattfinden und organisiert – gebündelt – werden, können CO₂ Emissionen reduziert werden. So lassen sich in nicht geringem Maße Kosten sparen, Mobilität günstig ermöglichen und die Beweglichkeit und Freiheitsgrade von Menschen erweitern (Georgi et. al 2017: 20).

Es wird zunehmend deutlich, dass die Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen wie auch die der nationalen und Landesregierungen allein mit technologischen Innovationen wie der Elektrifizierung (Stichwort Antriebswende) und auch nicht in Verbindung mit organisatorischen Innovationen wie Mobility as a Service (Stichwort Verkehrswende) oder diversen Sharingmodellen erreicht werden können. Vielmehr bedarf es gesellschaftlicher Dynamik, bei der die gesellschaftlichen und institutionellen Akteur:innen selbst ein neues Verhältnis zu Mobilität, Verkehr und insbesondere zu Distanzen entwickeln (Baden-Württemberg Stiftung 2017). Die Folge davon wäre die dynamische Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätskultur, die im Alltag der Menschen und der Organisationen verankert ist

und den Verbrauch von Ressourcen in den Mittelpunkt stellt (siehe Abbildung 1). Erst dann ist es gerechtfertigt, von einer wirklichen Mobilitätswende zu sprechen, weil sich der Alltag, die Routinen und sozialen Praktiken der Menschen in Verbindung mit technologischen und organisatorischen Innovationen und der politischen Gestaltung sowie Regulierung dauerhaft und nachhaltig verändern, was Hajer (2011), in seinem gleichnamigen Buch, als *energetic society* bezeichnet.

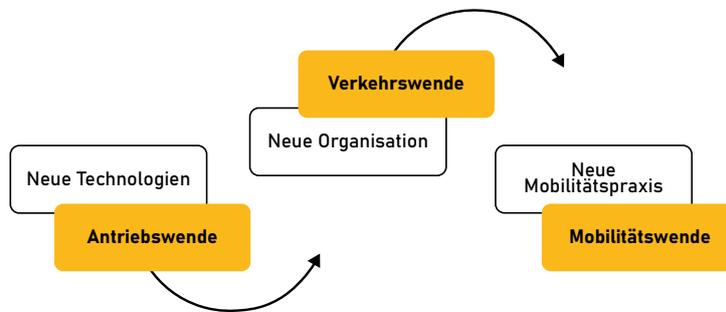


Abbildung 1: Dreiklang aus Antriebs-, Verkehrs- und Mobilitätswende. Quelle: MobiQ.

So können gesellschaftliche Gestaltungskräfte nicht nur mobilisiert, sondern zum Treiber der sozio-technischen Innovation werden. Auf der Alltagsebene können so, unmittelbar erfahrbar für die Bürger:innen, neue Mobilitätspotenziale erschlossen werden, beziehungsweise können sie diese selbst freisetzen und entwickeln. Systemisch gedacht heißt das, es werden gesellschaftliche Synergieeffekte erzeugt, die es Menschen ermöglichen, nachhaltig mobil zu sein ohne dies als Verlust, Defizit oder Überforderung zu erleben (siehe Abbildung 2).

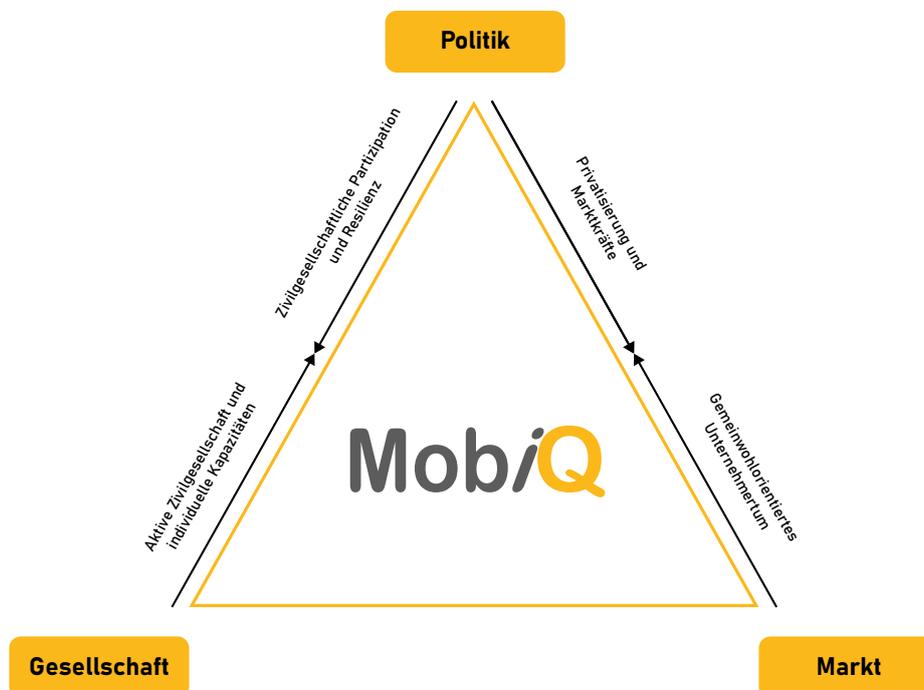


Abbildung 2: Das Reallabor im Spannungsfeld der sozio-technologischen Transformation. Quelle: MobiQ in Anlehnung an Hajer (2011).

MobiQ als Impuls für die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätskultur

Der Mobilitätssektor in Deutschland sieht sich, neben den ökologischen und ökonomischen Belastungen, auch großen sozialen Herausforderungen gegenüber: Es herrscht ein ungleicher Zugang zu unterschiedlichen Mobilitätsformen, der in Abhängigkeit von der jeweiligen Bevölkerungsschicht und ihren ökonomischen und sozialen Lagen steht (Dautbitz 2016). Erreichbarkeiten und Mobilitätsangebote unterscheiden sich enorm zwischen urbanen, sub- und periurbanen sowie ländlichen Regionen (Becker und Bormann 2018). An diesen ökologischen, sozialen und raumstrukturellen Herausforderungen setzen nachhaltige Mobilitätskonzepte an (Hennicke et al. 2021). Sie zielen darauf, den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen gleichermaßen gerecht zu werden und auf Dauer resiliente, effiziente Strukturen zu schaffen, die Mensch und Umwelt weder heute noch in Zukunft übermäßig belasten und die dauerhaft finanziell tragfähig sind (Banister 2008; Sheller 2018).

Nachhaltige Mobilität mehrdimensional gedacht

Vor diesem Hintergrund wird im Reallabor MobiQ der Begriff Nachhaltigkeit mehrdimensional gefasst und nicht auf eine primär ökologische Perspektive verengt. In Anlehnung an Hauff und Brundtland (1987) sowie Nicholson (2004: 12) wird unter nachhaltiger Mobilität eine solche verstanden, die den Bedürfnissen der Gesellschaft nach Freizügigkeit, offenem Zugang zu Ressourcen, Kommunikation, Handel und Beziehungen gerecht wird, ohne dass andere wesentliche menschliche oder ökologische Bedürfnisse heute oder in Zukunft beeinträchtigt werden. Neben der Frage, wie Bewegung im Raum ressourcensparend organisiert werden kann, umfasst dieses Verständnis auch:

- Klimaschutzwirkungen,
- mittel- und langfristige klimafreundliche Verhaltensänderungen im Bereich Mobilität,
- Neugestaltungen in Quartieren, da Mobilität und öffentlicher Raum neu gedacht und somit auch neu gestaltet werden können,
- den Aufbau eines tragfähigen, neuen Mobilitätsangebots,
- und den Transfer der Ergebnisse, sodass die Erkenntnisse zur Implementierung nachbarschaftlicher Mobilität auch in anderen Regionen und Orten anwendbar sind.

Wende der Mobilitätskultur

Für dauerhafte Nachhaltigkeitseffekte ist begleitend zur technologischen Transformation des gegenwärtigen Verkehrssystems auch die soziale Innovation einer zivilgesellschaftlichen Mobilitätskultur notwendig (Baden-Württemberg Stiftung 2017: 239; Mögele und Rau 2020; Nitschke 2021). Mobilität im Sinne von Beweglichkeit (Bonß und Kesselring 2001) wird als ein Grundbedürfnis und Mittel zur gesellschaftlichen Integration und Teilhabe angesehen. Daher darf Mobilität nicht einfach eingeschränkt oder verboten werden, vielmehr müssen Mobilitätssysteme und -strukturen gefördert werden, die es Menschen ermöglichen, vergleichbar beweglich zu sein. Dies kann heute auf sehr unterschiedliche

Weise hergestellt und realisiert werden. Der Besitz eines Fahrzeugs muss nicht, wie häufig in der Vergangenheit, der alleinige Schlüssel zur Beweglichkeit sein (Kesselring 2006a). Vielmehr geht es um den Zugang, oder, wie Rifkin (2000) es in seinem gleichnamigen Buch nennt, *access*, zu Mobilitätstechnologien und -optionen. "Freedom is measured more by access to others in networks than ownership of property in markets. The deeper and more inclusive one's relationships, the more freedom one enjoys. [...] Freedom for an Internet generation is the ability to collaborate with others, without restriction, in a peer-to-peer world" (Rifkin 2014: 276).

Mit den heutigen technischen Möglichkeiten können der Zugang zu sozialen Chancen und die Eingebundenheit in Arbeitsmärkte effizient und nachhaltig gestaltet werden. Verschiedene sozioökonomische Lagen und heterogene Bedürfnisse können so bedacht und passgenaue Lösungen entwickelt werden. Die Methode der Reallabore eignet sich durch ihren transdisziplinären und partizipativen Ansatz insbesondere zur Anwendung in den Bereichen der sozio-ökonomischen Transformation von Mobilität und Nachhaltigkeit. Reallabore bieten „(...) ein Instrumentarium (...), um gesellschaftliche Probleme zusammen mit Wissenschaft und mit Partnern wie Kommunen, Verbänden und wirtschaftlichen Akteuren gemeinsam vor Ort zu bearbeiten. Durch eine wissenschaftliche Begleitung lassen sich so gesellschaftliche Transformationsprozesse wie die Sanierung von Stadtteilen, die Einführung nachhaltiger Mobilitäts- oder Energiesysteme besser verstehen und gestalten“ (Bauer 2015: 5). Im Rahmen von Reallaboren führen Wissenschaftler:innen gemeinsam mit der Bevölkerung vor Ort Interventionen im Sinne von Realexperimenten durch, die dann analysiert werden und wichtige Erkenntnisse über soziale Prozesse und Dynamiken der Transformationsprozesse vor Ort liefern (Schneidewind 2019: 448f; Bergmann et al. 2021).

Interdisziplinäre Zusammenarbeit in drei Reallaboren

Der methodische Ansatz einer gemeinschaftlich verantworteten Implementierung zielt auf einen nachhaltigen Wandel der Mobilitätspraxis der Beteiligten im Reallabor und darüber hinaus ab. Scheinbar kleine Veränderungen durch die aktive Beteiligung zivilgesellschaftlicher Akteure können nachhaltige und tiefgreifende Wirkungen erzielen (Freudental-Pedersen 2020). Im Reallabor MobiQ arbeitet ein transdisziplinär aufgestelltes Team aus Sozialwissenschaftlern der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen, Architektinnen und Stadtplanerinnen der Hochschule für Technik Stuttgart, sowie Mobilitätsexpert:innen des Öko Institut e.V. in Kooperation mit Partnern vor Ort daran, die transformativen Potenziale in den Projektgebieten zu identifizieren und im Sinne einer „energetic society“ (Hajer 2011) zu aktivieren und dynamisch mit den Bürger:innen zu entwickeln.

An drei Standorten in Geislingen an der Steige, Stuttgart-Rot und Waldburg arbeitet das MobiQ-Team daran, gemeinsam mit den Bewohner:innen nachhaltige Lösungen zu entwickeln. Dabei unterscheiden sich die gewählten Orte stark hinsichtlich ihrer verkehrlichen, siedlungsstrukturellen, städtebaulichen, sozialen und ökonomischen Ausgangssituationen. Stuttgart-Rot ist als Großsiedlung für mehrere Tausend Bewohner:innen nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden (Fiechtner und Fiechtner 2020). Die Mittelstadt Geis-

lingen, im Südosten der Region Stuttgart im Landkreis Göppingen gelegen, befindet sich in einer ökonomisch schwierigen Situation mit 4,3 Prozent Arbeitslosigkeit (Agentur für Arbeit Göppingen, 2022). Waldburg ist ein staatlich anerkannter Erholungsort und liegt im ländlichen Raum im Landkreis Ravensburg (Bürgermeisteramt Waldburg 2021).

Methodischer Ansatz: MobiQ schafft Transformationswissen

MobiQ basiert auf einem inter- und transdisziplinären, transformativen und forschenden Reallaboransatz. Ein regulatorischer Experimentierraum eröffnet die Möglichkeit, die Ausgestaltung und Umsetzung nachhaltiger und nachbarschaftlich organisierter Mobilitätsangebote im lokalen Kontext zu erproben und deren Mehrwert erlebbar zu machen. Ziel der Reallabore ist es, Forschung und Praxis eng zu verknüpfen, um unter realen Bedingungen wertvolles Wissen über die Bedarfe der komplexen Wirklichkeit zu gewinnen und praktische Antworten für gesellschaftliche Probleme zu entwickeln. Es soll ein Transformationsprozess initiiert werden, der Bürger:innen und lokale Akteur:innen aus verschiedenen Schichten der Gesellschaft für lebensnahe, bedarfsgerechte, nachbarschaftliche Mobilitätsformen und eine alternative Nutzung des öffentlichen (Straßen-) Raumes sensibilisiert und aktiviert. Dadurch sollen sich deren Mobilitätsverhalten und -muster langfristig verändern (Schäpke et al. 2017: 3ff; Defila und Di Giulio 2018: 10ff).

Wie in Abbildung 3 ersichtlich, übernimmt das Forscher:innenteam in der Begleitung der Reallabore eine Mehrfachrolle: es initiiert, unterstützt, wirkt als neutraler Impulsgeber sowie als forschender Beobachter, der analysiert, evaluiert und Erkenntnisse in den Forschungsprozess zurückkoppelt (Schaumann und Simon-Philipp 2019: 62). Darüber hinaus werden Erfahrungen aus der Praxis und Forschungserkenntnisse kontinuierlich und wissenschaftlich reflektiert.

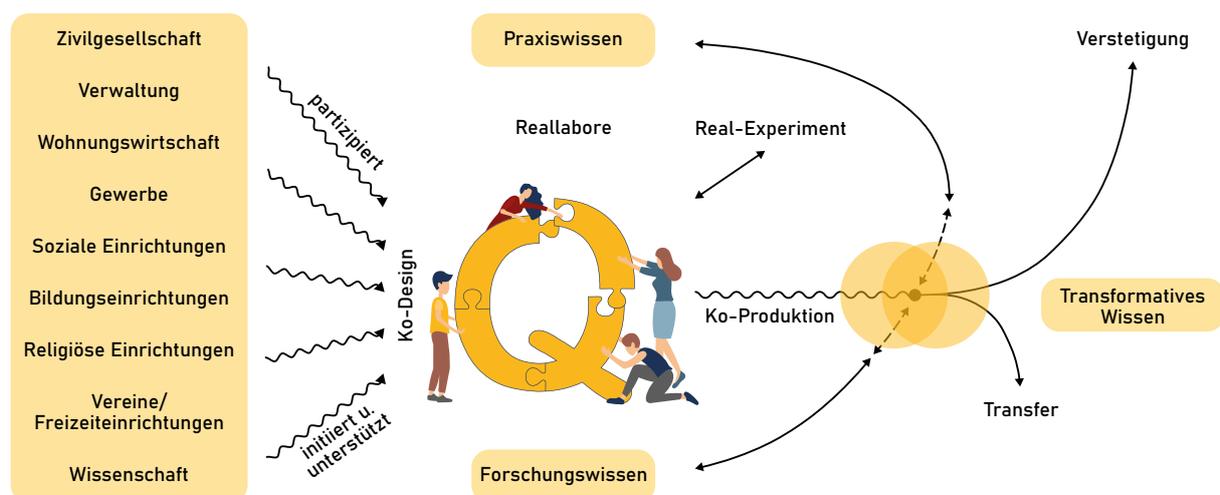


Abbildung 3: Konzept Reallaborarbeit im Projekt MobiQ. Quelle: MobiQ.

Durch die Kooperation von Wissenschaft, Wirtschaft, Politik sowie Verwaltung und dem engmaschigen Zusammenwirken mit der Zivilgesellschaft vor Ort kann die gesellschaftliche Akzeptanz für entwickelte und implementierte Maßnahmen deutlich erhöht werden (Simon-Philipp et al. 2021). Zudem wird das Interesse an einer nachhaltigen und lebenswerten Entwicklung des eigenen Wohnumfeldes und Quartiers gestärkt. Die Schlüsselbegriffe lauten daher: Ko-Design und Ko-Produktion. Es wird nicht für die Bürger:innen, sondern mit ihnen geplant und konstruiert (Bertolini 2017; Schöpke et al. 2017: 3, 25; Sandercock 2003; Defila und Di Giulio 2018: 10f, 40; Beecroft et al. 2018: 76; Nielsen 2006: 89ff).

Analyse bereits realisierter Sharingprojekte

Im Projekt MobiQ wurde die nachfolgend dargestellte analytische Struktur entwickelt, die auf dem Canvas-Modell nach Osterwalder und Pigneur (2011) basiert und durch Aspekte des Promotor:innenmodells nach Witte (1973) sowie Hauschildt und Gemünden (1999) und Handlungsempfehlungen für transformative Prozesse (Jacob et al. 2020) ergänzt wurde. Im Mittelpunkt der Analysen steht das gemeinschaftlich geschaffene Mobilitätsangebot (Wertangebot), für dessen Funktionieren und Tragfähigkeit verschiedene Schlüsselaktivitäten und -ressourcen notwendig werden können (siehe Abbildung 4).

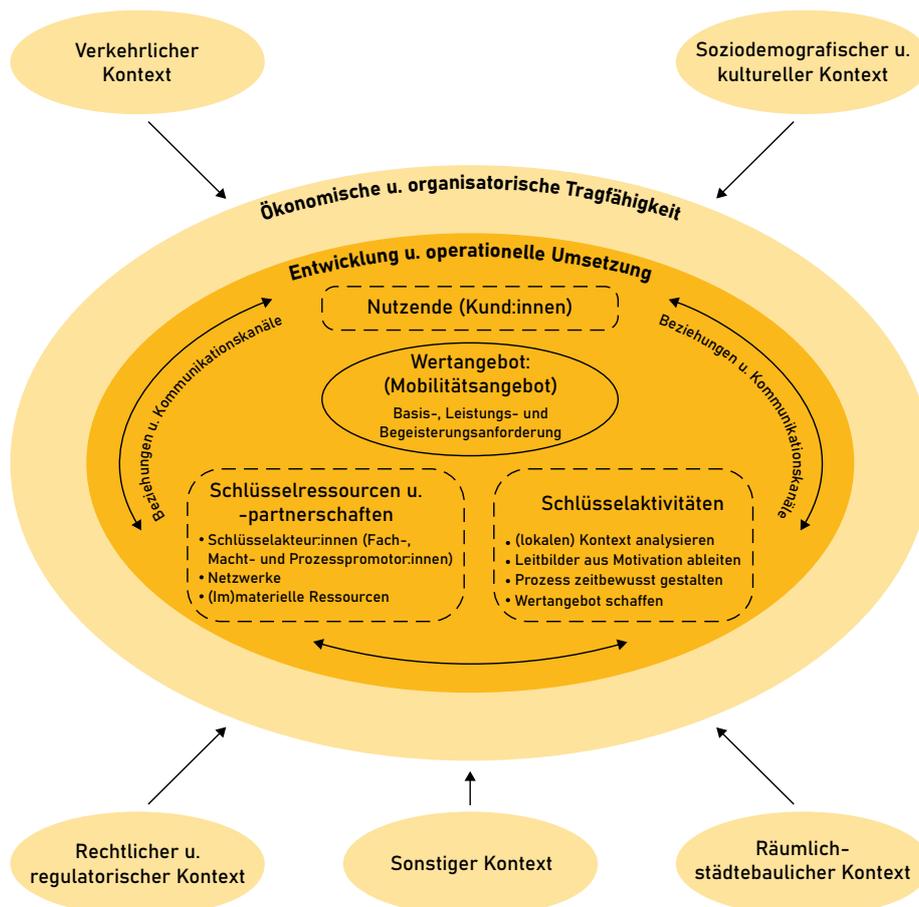


Abbildung 4: Analytische Struktur im Projekt MobiQ. Quelle: MobiQ in Anlehnung an Ostermeier und Pigneur (2011); Hauschildt und Gemünden (1999); Jacob et.al (2020).

Dieses Analyseraster, das als Teil der Ko-Evaluation des Reallabors wieder aufgegriffen wird, wurde auf elf Fallbeispiele nachbarschaftlich organisierter Mobilitätsprojekte angewendet, die ein breites Spektrum an Angeboten, aber auch an räumlichen, verkehrlichen und sozialen Kontexten abbilden. Das Forschungsteam führte dazu individuelle Expert:inngespräche mit Vertreter:innen der Fallbeispiele durch und analysierte Charakteristika der Konzepte und ihre die jeweiligen Entstehungsprozesse.

Räumliche und soziodemografische Kontextanalyse

Zur erfolgreichen Entwicklung spezifischer Lösungen, die an die individuellen Rahmenbedingungen und Bedürfnisse der Reallaborquartiere angepasst sind, bedarf es der intensiven Auseinandersetzung mit den Standorten. Im Rahmen einer Bestandsaufnahme und -analyse durch Kartierung und fotografische Dokumentation wird das Vorhandene erfasst und anschließend interpretiert (Schaumann et al. 2021). Um ein Verständnis für die Untersuchungsgebiete zu erlangen, müssen räumliche, funktionale und gestalterische Aspekte ebenso berücksichtigt werden wie gesellschaftliche, ökonomische und ökologische (Schwalbach 2009: 9; Reicher 2017: 163).

Eine wichtige Rolle spielt die Analyse der bestehenden Verkehrssituation, bei der die unterschiedlichen Straßenkategorien, übergeordneten Rad- und Fußwege sowie Angebote des öffentlichen Nahverkehrs untersucht werden. Für die Einordnung und Spezifizierung der Reallaborquartiere werden darüber hinaus die Topografie sowie die unterschiedlichen Frei- und Grünraumtypologien herausgearbeitet und eine Differenzierung der unterschiedlichen Gebäudenutzungen vorgenommen. Durch Sekundäranalysen bestehender Datensätze zur Familien- und Altersstruktur, zum Migrationshintergrund, zum Wanderungssaldo, zu Wohnformen und Haushaltsgrößen werden die soziodemografischen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen der Quartiere ermittelt. Diese situative Kontextanalyse ermöglicht es, die Qualitäten und Defizite des jeweiligen Standortes sichtbar zu machen und Potenziale sowie Risiken zu identifizieren, um daraus den Handlungsbedarf für das jeweilige Reallabor abzuleiten (Reicher 2017: 163).

Im Rahmen der ergänzenden Akteursanalyse versteht sich das Reallaborprojekt selbst als Akteur:innen im sozialen Gefüge des Quartiers und der unmittelbaren Umgebung (siehe etAbbildung 5). Die Akteure aus verschiedenen Sektoren werden nach dem potenziellen Mitwirkungsgrad im Reallaborprojekt in einem Drei-Kreise-Modell angeordnet. Akteur:innen, die dauerhaft aktiv am Erfolg des Reallabors mitwirken sind dabei im inneren Kreis angeordnet, während solche, die bei einzelnen Aktivitäten oder über einen beschränkten Zeitraum helfen, eher im zweiten oder den äußeren Kreisen notiert werden (Seebacher et al. 2018: 155ff). Die Analyse dient auch der Identifikation von bestehenden Vernetzungen zwischen den Akteur:innen und erleichtert wiederum die Verknüpfung des Projekts mit dem sozialen Gefüge des Quartiers durch die vertiefende soziale Netzwerkanalyse.

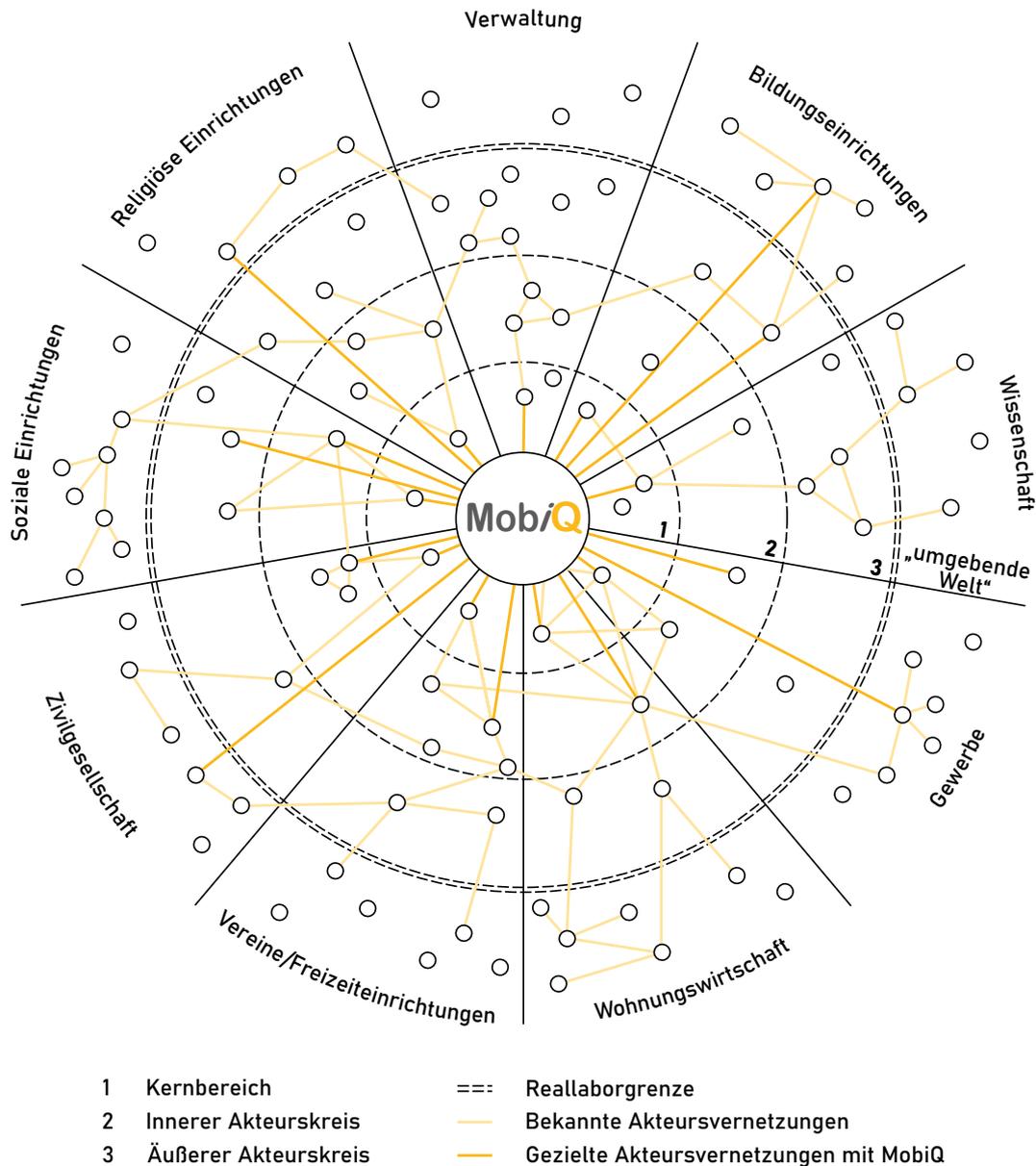


Abbildung 5: Akteursanalyse in MobiQ. Quelle: MobiQ in Anlehnung an Seebacher et al. (2018:156).

Soziomaterielle Netzwerkanalyse

Mit einer sozio-materiellen Netzwerkanalyse werden Informationen ermittelt, wie sich die Projekte der Reallabore in die sozialen Bedingungen und Umwelten vor Ort einfügen und vernetzen lassen (Kesselring 2006b). Die Erhebung der Daten erfolgt je Reallabor durch zehn bis 15 leitfadengestützte Interviews mit Bewohner:innen, möglichen Organisator:innen und Stakeholder:innen. Die Interviewpartner:innen werden direkt aus der Zivilgesellschaft rekrutiert. Diese leitfadengestützten Interviews berücksichtigen die Ergebnisse aus der Analyse der räumlichen Kontextbedingungen insofern, als dass diese zur Erstellung des Leitfadens genutzt wurden (Küsters 2009). Allerdings erklärt diese nicht ausreichend die Lebensrealität der Bürger:innen vor Ort, denn Menschen „entwickeln komplexe Netzwerkstrukturen, in denen soziale Beziehungen, geografische Orte

und virtuelle *Örtlichkeiten* miteinander verknüpft werden“. (Kesselring 2006b: 342). Hier hilft die Kombination aus geografischen und sozialen, egozentrierten, Netzwerkkarten, da hierdurch erkennbar wird, welche Mobilitätspotenziale die sozialen Netzwerkstrukturen in den Quartieren beinhalten. Über die Netzwerkanalyse lassen sich zudem auch die (teilweise) daraus resultierenden tatsächlichen Bewegungsmuster aufdecken und darüber hinaus auch Zusammenhänge zwischen den sozialen Netzwerken und den Mobilitätsmustern ableiten. Wie aus früheren Untersuchungen hervorging, erlaubt diese Herangehensweise eine zunächst typspezifische und dann fallspezifische Annäherung an die Mobilitätsmuster der Reallaborteilnehmer:innen (Kesselring 2006b). Wichtig ist, wie Dimbath et al. (2018) bemerken, dass im Zuge der Fallauswahl im Forschungsverlauf, eine Dokumentation in Form von Dossiers der Interviewpartner:innen angelegt wird.

Erste und vorläufige Ergebnisse

Auf Basis des bereits (in Abbildung 4) beschriebenen Modells wurden erste Hypothesen zu den Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung gemeinschaftlicher Mobilität in Quartieren aufgestellt, die im Rahmen der Evaluation der MobiQ-Reallabore überprüft werden. Sie werden im Folgenden auszugsweise dargestellt.

Mobilitätsangebot: Gemeinschaftlich entwickelte Mobilitätsangebote (Wertangebote) unterscheiden sich je nach Zielgruppe und Kontext, was auch bei erfolgreich etablierten Angeboten die Skalierung und Verbreiterung des Angebots herausfordernd macht.

Nutzung und Nutzende: Viele gemeinschaftlich entwickelte Mobilitätsangebote werden bislang vorwiegend von einer homogenen Gruppe aus eher einkommensstarken und gut gebildeten Personen genutzt. Niedrigschwellige Sharingangebote ohne zu starke Regeln sowie Mitfahrangebote und Fahrdienste mit einem starken sozialen Austausch erreichen vermehrt auch andere soziale Gruppen.

Leitbilder: Eine stark gemeinschaftlich ausgerichtete und von den Beteiligten unterstützte Leitidee setzt Anreize, sich für den Betrieb des gemeinschaftlichen Mobilitätsangebots zu engagieren und stärkt die Akzeptanz, sich gemeinsame Regeln für die Ausgestaltung des Mobilitätsangebots zu geben.

Schlüsselpersonen: Prozesspromotor:innen stammen häufig direkt aus dem Kreis der Initiator:innen des gemeinschaftlichen Angebots. Die Fachexpertise für die Entwicklung und den Betrieb des Angebots stammt teilweise von Externen.

Grundtypen in der Entstehung: Es lassen sich verschiedene Grundtypen identifizieren: Erstens Mobilitätsangebote in gemeinschaftlichen Wohnprojekten, bei denen das Mobilitätsangebot Teil der gemeinschaftlichen Entwicklung des Lebens- und Wohnumfelds ist, zweitens Initiativen von Personen(gruppen), die für sich und andere geeignetere Mobilitätsangebote als die bestehenden schaffen wollen und drittens von der Politik initiierte partizipative Projekte.

Finanzierung und Sicherstellung des Betriebs: Der zentrale Grundpfeiler für den Betrieb gemeinschaftlicher Mobilitätsangebote sind zivilgesellschaftliche Tätigkeiten. Die Finanzierungsstrukturen können zwischen den verschiedenen gemeinschaftlichen Mobilitätsangeboten stark differieren. Besonders die Bereitstellung von Anfangsinvestitionen kann eine zentrale Herausforderung für das Entstehen von gemeinschaftlichen Mobilitätsangeboten darstellen. Insgesamt kommt der finanziellen Unterstützung durch öffentliche Quellen (zum Beispiel über direkte Zuschüsse, über Forschungsprojekte, Spenden et cetera.) eine zentrale Rolle bei der Entstehung und dem Betrieb der Mobilitätsangebote zu.

(Im)materielle Schlüsselressourcen: Über den Grad der Automatisierung und Digitalisierung des Betriebs von Angeboten herrschen unterschiedliche Einschätzungen. Automatisierung und Digitalisierung kann die Organisation des Betriebs zwar vereinfachen, aber auch die Eintritts- und Nutzungsschwelle erhöhen. Diese Erkenntnisse dienen als Grundlage für die gemeinsame Entwicklung und Ko-Produktion neuer Mobilitätskonzepte mit den Bürger:innen vor Ort, über den Sommer 2022.

Reallabor Geislingen

Das Reallabor *Obere Stadt* liegt in der Großen Kreisstadt und Hochschulstadt Geislingen an der Steige, am östlichen Rand der Region Stuttgart. Die an der Bundesstraße B10 gelegene 28.000-Einwohner:innen-Stadt befindet sich sowohl im Einzugsgebiet der Stadt Stuttgart im Nord-Westen als auch der Stadt Ulm im Süden. Der negative Pendlersaldo derjenigen, die außerhalb der Stadt arbeiten charakterisiert das Mobilitätsgeschehen in Geislingen zusammen mit dem starken Durchgangs- und Lieferverkehr auf der B10. Dabei liegen die meisten Zielorte für Pendler:innensaldo entlang der Bahnstrecke Stuttgart-Ulm oder sind über Busverbindungen gut erreichbar. Geislingen verteilt sich auf insgesamt über fünf tiefe Talkessel am Trauf der Schwäbischen Alb. Aufgrund der topografischen Lage mit einigen Sehenswürdigkeiten in der Umgebung und der relativ guten Zuganbindung ist die Stadt besonders an Wochenenden ein Ausflugsziel. Der Standort der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt in der Oberen Stadt sorgt auch für Pendelverkehre von Studierenden mit dem PKW und per Bahn.

Die B10 bringt nicht nur Belastungen durch Lärm und Luftverschmutzung in das Quartier, sondern zerteilt es ebenso wie die gesamte Stadt (siehe Abbildung 6), was enorme Auswirkungen auf die urbane Aufenthaltsatmosphäre und -qualität in Geislingen hat. Die historische Altstadt liegt grob südöstlich der Bundesstraße und weist eine heterogene, mittelalterliche Baustruktur auf, teils mit Fachwerk, die Richtung Norden langsam in eine Blockstruktur übergeht. Diese innerstädtischen Wohnblöcke stammen größtenteils aus der Zeit der Jahrhundertwende um 1900 und wurden für Angestellte und Arbeiter:innen der Württembergischen Metallwarenfabrik (WMF) und der Maschinenfabrik Geislingen (MAG) erbaut. Letztere war südwestlich der B10 angesiedelt, existiert dort aber nicht mehr. Die WMF und die Outlet-City mit der so genannten Fischhalle stellen Anziehungspunkte für Ortsfremde dar. An den Hängen des Talkessels im Westen sind in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts Ein- und Mehrfamilienhäuser entstanden, während im Osten, vor allem in der Schlosshalde um den Bahnhof herum, größere historische Villen und großzügige, ursprünglich als Einfamilienhäuser geplante Gebäude errichtet wurden.

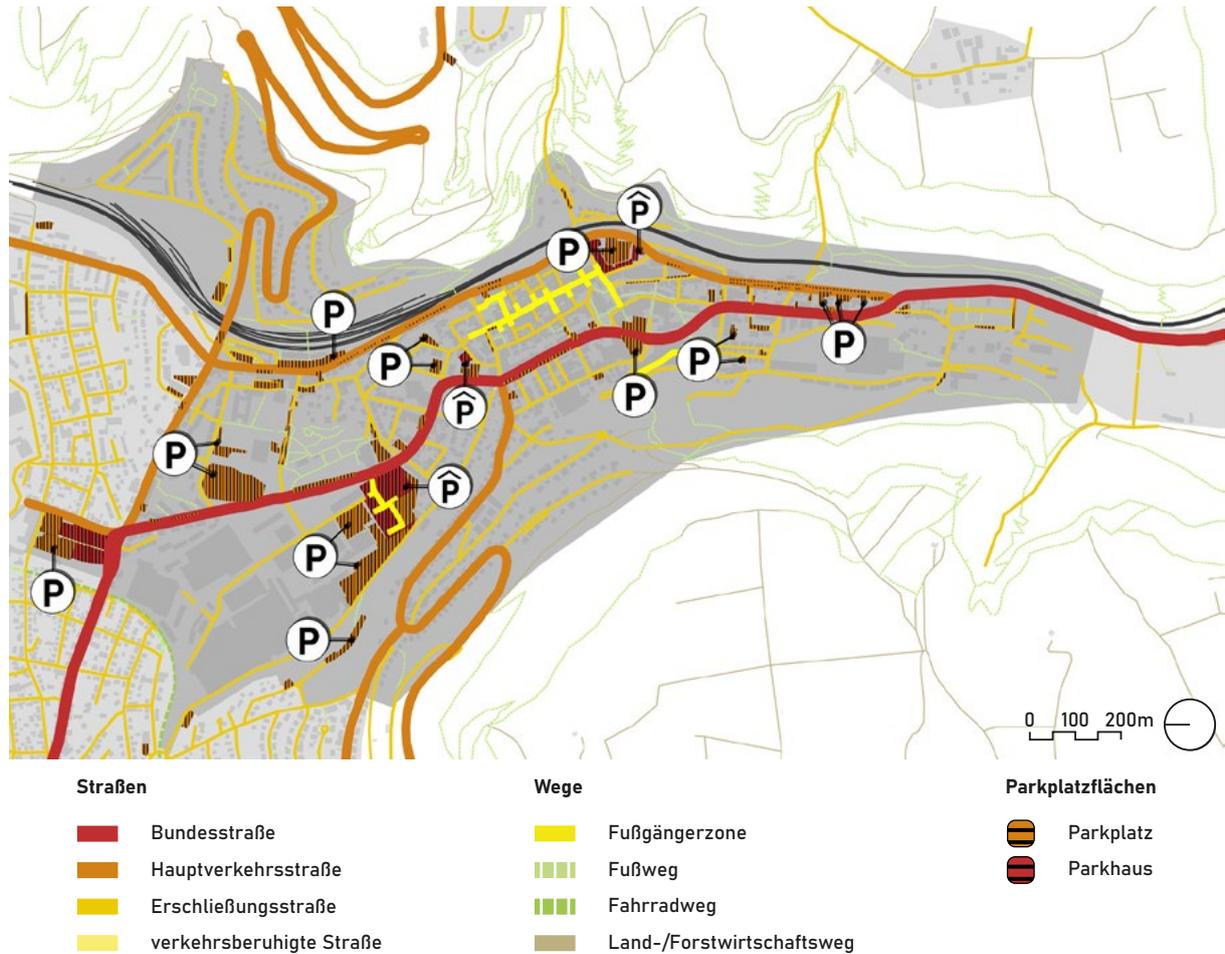


Abbildung 6: Analyse der Straßen und Wege im Reallabor Geislingen. Quelle: MobiQ.

Im Quartier leben rund 6.000 Menschen (Stand: 31.12.2020). Die Bevölkerungsstruktur ist heterogen und kulturell vielfältig. Der Migrationsanteil im Quartier beträgt 45 Prozent. Die größte Altersgruppe stellen die 30 bis 45-Jährigen mit rund 21 Prozent Anteil an der Gesamtbevölkerung dar. Der aktive Teil der Zivilgesellschaft ist in rund 200 Vereinen organisiert. Außerdem gibt es ein vielfältiges Angebot an sozialen Einrichtungen sowie einen Jugendgemeinderat und einen Integrationsrat, die an den Gemeinderat angeschlossen sind. Eine Vereinigung der Gewerbetreibenden sorgt für Quervernetzungen. Einen zentralen Knoten der Zivilgesellschaft vor Ort und wichtigen sozialen Treffpunkt im Quartier stellt das Mehrgenerationenhaus dar. In dieser Einrichtung treffen sich Gruppen zu verschiedensten Aktivitäten, ohne dafür extra Vereine gründen zu müssen. Das Mehrgenerationenhaus wurde als wichtigster Multiplikator und Ausgangspunkt für das weitere Vorgehen identifiziert und MobiQ arbeitet eng mit dem Team dort zusammen.



Abbildung 7: Blick vom Ödenturm über die Obere Stadt. Foto: Julian Bansen.

Reallabor Stuttgart-Rot

Stuttgart-Rot ist ein Stadtteil mit rund 10.000 Einwohner:innen im Bezirk Zuffenhausen. Rot entstand nach dem Zweiten Weltkrieg als Großsiedlung am nördlichen Stadtrand Stuttgarts. Demografisch und kulturell ist es geprägt durch einen hohen Anteil an über 65-jährigen und zahlreiche Menschen mit Migrationshintergrund (63,80 Prozent) (Statistisches Amt Landeshauptstadt Stuttgart 2020). Die Mehrzahl der Gebäude in Rot sind drei-, vier- oder fünfgeschossige Zeilenbauten (siehe Abbildung 8) mit Ost-West-orientierten Wohnungen. Für den westlichen Quartierseingang prägend sind die markanten, denkmalgeschützten Hochhäuser *Romeo und Julia* des Architekten Hans Scharoun.



Abbildung 8: Charakteristische Zeilenbauten im Reallabor Stuttgart-Rot. Foto: Barbara Hefner.

Die meisten Wohnungen in den Zeilenbauten befinden sich im Eigentum Wohnungsbau- gesellschaften, darunter das kommunale Wohnungsunternehmen und Baugenossen- schaften mit sozialer Orientierung. Privater Wohnungsbau ist vor allem in den Randbe- reichen mit Einzelhausbebauung verortet. Im Zuge der Internationalen Bauausstellung StadtRegion Stuttgart 2027 entstehen in den kommenden Jahren im Stadtteil weitere Wohnungsangebote mit einem hohen städtebaulichen, architektonischen und sozialen Anspruch, die unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht werden.

Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote des täglichen Bedarfs befinden sich über- wiegend im Westen der Großsiedlung, sodass einige Bewohner:innen weite Wege in Kauf nehmen müssen. Im Stadtteil gibt es ein breites Angebot an sozialer Infrastruktur wie Kindergärten und Schulen. Das Bürgerhaus Rot stellt den zentralen Treffpunkt dar, in dem öffentliche und private Veranstaltungen stattfinden. Im Rahmen des Städtebauför- derungsprogramms *Soziale Stadt* konnten zahlreiche bauliche und soziale Projekte im Stadtteil umgesetzt und die Infrastruktur weiter verbessert werden (2003 - 2017). Der Bürgerverein Stuttgart-Rot e.V. setzt sich für das soziale Leben im Stadtteil ein und initi- ert Projekte. Beispielsweise konnte mit der *Zuffka*, einer Fahrrad-Rikscha, ein besonde- res, ehrenamtlich getragenes Mobilitätsangebot geschaffen werden. In bisher geführten Interviews wird die Bereitschaft im Stadtteil zum Teilen von (privaten) Fahrzeugen aller Art eher als gering eingeschätzt.

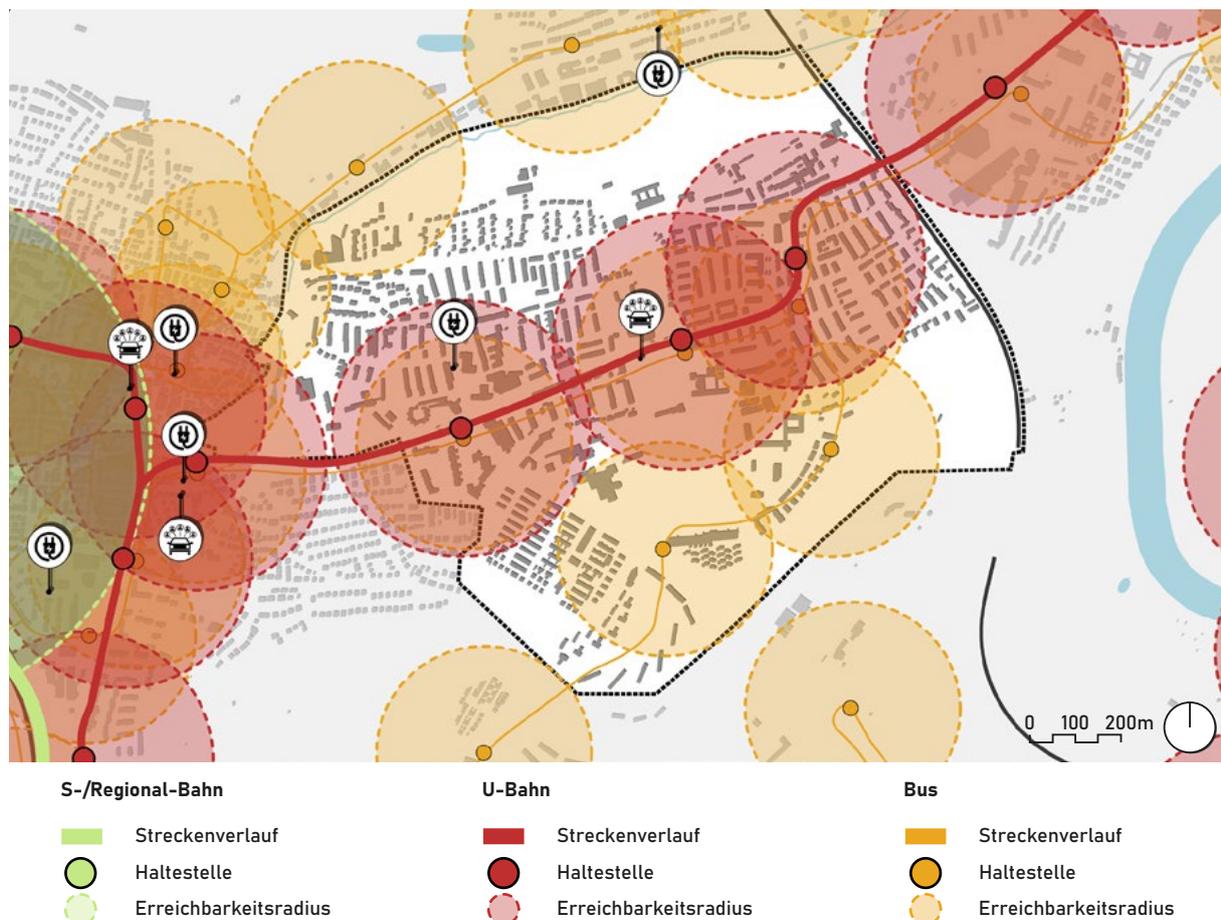


Abbildung 9: Analyse des Nahverkehrs in Stuttgart-Rot. Quelle: MobiQ.

Die Stadtbahnlinie U7 verläuft zentral durch das Quartier und bindet Rot im 10-Minuten-Takt an den Stuttgarter Hauptbahnhof an. Obwohl das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs durch zwei Buslinien ergänzt wird, müssen Bewohner:innen teils größere Strecke zu den Haltestellen zurücklegen (siehe Abbildung 9). Trotz einer Ausleihstation für Car-sharing-Fahrzeuge stieg der Neuzulassungsanteil privater Pkws in den vergangenen Jahren kontinuierlich (Statistisches Amt Landeshauptstadt Stuttgart 2020). Das engmaschige Straßennetz in Rot folgt den Grundprinzipien des organischen Städtebaus der 1950er Jahre, der ruhende Verkehr dominiert den Straßenraum.

Reallabor Waldburg

Waldburg ist eine Gemeinde mit ungefähr 3.000 Einwohner:innen im Randbereich eines bedeutenden Wirtschafts- und Wissenschaftsschwerpunkts (Ravensburg, Weingarten, Friedrichshafen) sowie der touristischen Regionen Bodensee und Allgäuer Berge. Die, noch vor wenigen Jahrzehnten landwirtschaftlich geprägte Gemeinde, ist heute Naherholungsziel und Wohnstandort. Städtebaulich geprägt durch eine weiterwachsende aufgelockerte Bebauung vornehmlich mit Einfamilienhäusern (siehe Abbildung 10). In einem getrennt gelegenen Gewerbegebiet sind mehrere relevante produzierende Betriebe angesiedelt.



Abbildung 10: Einfamilienhäuser und öffentliche Grünflächen in Waldburg. Foto: Lukas Minnich.

Im sozialen Netzwerk Waldburgs spielen Vereine eine zentrale Rolle. Ausgangspunkte für innovative Formate der sozialen Interaktion sind beispielsweise generationsübergreifende Wohnformen, ein digitales Nachbarschaftsnetzwerk und ein Repair Café. Es existiert ein großes Interesse an und Bewusstsein für Nachhaltigkeitsthemen.

Dennoch herrscht vielfach ein Pkw-zentriertes Mobilitätsverhalten vor, wie unter anderem in Interviews festgestellt werden konnte. Es existiert ein ausgeprägtes und wachsendes Aufkommen von Berufs- und Ausbildungspendler:innen. Die öffentlichen Busverbindungen werden von vielen Bewohner:innen nicht als ausreichend wahrgenommen. Fahrräder oder Pedelecs werden meist für Freizeitaktivitäten oder kurze Erledigungen innerorts genutzt, selten für überörtliche Wege zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte. Ein wichtiger Grund dafür sind Lücken in der lokalen und überörtlichen Radweginfrastruktur.

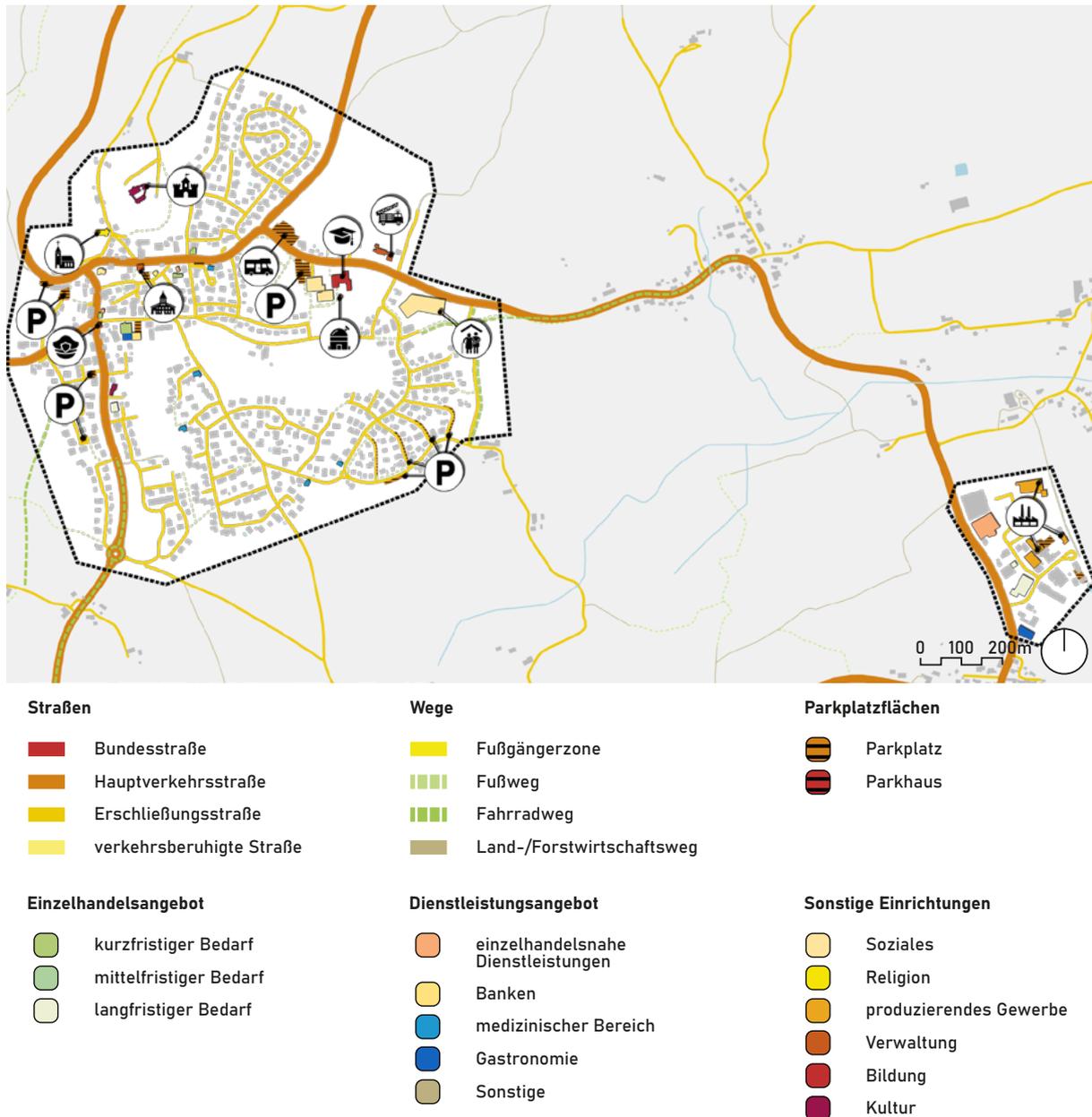


Abbildung 11: Analyse der Gebäudenutzungen und Verkehrswege in Waldburg.
 Quelle: MobiQ.

Im Rahmen der Netzwerkanalyse wurde deutlich, dass bereits jetzt geteilte Mobilität stattfindet, etwa von im Gewerbegebiet tätigen Menschen. Auch Fahrzeugsharing im engeren

sozialen Umfeld wird bereits praktiziert. Eine breitere Anwendung scheint an Einschränkungen der persönlichen Flexibilität in Kombination mit gleichzeitig geringem Problemdruck bei der MIV-Nutzung zu scheitern. Als Lösungsideen werden von Interviewpartner:innen zudem zusätzliche flexible On-Demand-Verkehre im ÖPNV vorgeschlagen.

Unterschiedliche Aktivierungsstrategien der Zivilgesellschaft sind notwendig

Nach einem guten Jahr der intensiven Arbeit im Reallabor MobiQ sind die großen Unterschiede der drei Standorte und ihrer sozio-ökonomischen, raumstrukturellen wie infrastrukturellen und kulturellen Rahmenbedingungen deutlich geworden.

Dies wird insbesondere in Waldburg sichtbar, wo die Wege nicht nur im verkehrlichen, sondern vor allem auch im sozialen Sinn kurz sind. Die dortige Zivilgesellschaft basiert auf sozialer Nähe, sprich, man kennt sich, hat oft auch eine gemeinsame Geschichte. Die Aktiven und die politisch oder auch wirtschaftlich Verantwortlichen sind bekannt und vor allem: zugänglich. Das dortige Team ist auf eine zivilgesellschaftliche Situation getroffen, die handlungsbereit ist. In Stuttgart-Rot und in Geislingen stellt sich die Situation anders dar. Dies hat mit der Komplexität und Größe der Nachbarschaften und damit zu tun, dass man es nicht mit einem ländlich, sondern jeweils mit urban strukturierten Kontexten zu tun hat. Die Aufgabe, zivilgesellschaftliche Potenziale zur Gestaltung nachhaltiger Mobilität zunächst überhaupt zu identifizieren und daraufhin projektspezifisch zu aktivieren, stellt sich anders, nicht zwangsläufig komplexer dar.

Auf der Basis der Kontextuntersuchung, die über eine sozio-materielle Netzwerkanalyse realisiert wurde, ist es gelungen, die jeweiligen Schlüsselakteure zu identifizieren. Dadurch lässt sich die zunächst hoch erscheinende Komplexität (Geislingen verfügt zum Beispiel über rund 200 Vereine) reduzieren. Durch die Netzwerkanalyse konnte zum Beispiel das bereits erwähnte Mehrgenerationenhaus in Geislingen in seiner Rolle als sozialer Knoten innerhalb der Stadtgesellschaft und im Untersuchungsraum bestätigt werden.

Ähnliches lässt sich über Stuttgart-Rot aussagen. Hier erweist sich das im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms Soziale Stadt grundlegend sanierte und neu ausgebauten Bürgerhaus als wichtiger Kristallisationspunkt im Quartier. Als Schlüsselakteure konnten ein engagierter Bürgerverein sowie vielfältige Akteure aus dem Sozialbereich und der sozial orientierten Wohnungswirtschaft identifiziert werden.

Ein bereits etabliertes Mobilitätsprojekt basiert auf einer Serviceidee für Menschen, die nicht selbstständig alle Wege im Stadtteil selbst erledigen können.

In den bisher geführten leitfadengestützten Interviews zeigt sich eine tendenzielle Skepsis gegenüber der Idee (private) Fahrzeuge nachbarschaftlich im Quartier zu teilen. In Verbindung mit der im Reallabor vorgelagerten Analyse von Beispielen aus anderen Städten

und Gemeinden sowie aus dem internationalen Kontext und auf der Basis der Netzwerkanalysen lassen sich im weiteren Vorgehen kontextsensitive Ansätze zur Mobilisierung der Zivilgesellschaft für nachhaltige Mobilität generieren.

Erschwerend kommt allerdings hinzu, dass Reallaboransätze unter den Bedingungen der Covid-19 Pandemie mit besonderen Herausforderungen konfrontiert sind. Hier müssen Ideen entwickelt werden, wie man insbesondere in Milieus und mit sozialen Netzwerken arbeiten kann, die nicht primär aus Digital Natives bestehen und wo Vergemeinschaftung und gemeinschaftliche Aktivität insgesamt auf physischer Kopräsenz basieren. Viele Bürger:innen aus der Mittelschicht waren während der vergangenen zwei Jahre seit Ausbruch der Pandemie gezwungen, im Homeoffice zu arbeiten. Bei Arbeitenden etwa aus dem Bereich der körpernahen Dienstleistungen, aus dem Service, der Gastronomie oder aus der Produktion ist dies häufig nicht der Fall gewesen. Reallabore und die angewendeten Methoden gründen darin, dass Menschen zusammen, vor Ort, in physischer Nähe zueinander an Themen, Projekten, Prototypen, et cetera arbeiten (Schneidewind 2019). Die derzeitige Situation stellt MobiQ, wie auch andere Reallabore, auf den Prüfstand. Im Frühjahr 2022 sind die ersten Workshops einer ganzen Serie geplant. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Pandemie und die damit verbundenen Einschränkungen entwickeln werden.

Für den Verlauf und den Erfolg von MobiQ wird es entscheidend sein, dass das Team und engagierte Bürger:innen zusammen dieses Problem lösen und zu einer dynamischen Aktivierung (Stichwort: *energetic society*) kommen. Der nächste Schritt wird die Identifikation konkreter Ansätze und Projekte sein, die an den realen Problemen der Menschen ansetzen und die lebensweltlich angebunden, sprich *embedded* (Giddens 1996) sind. Sobald dies der Fall ist, kann die nächste Stufe im Labor erreicht werden, das Ausgestalten, Konzipieren und Umsetzen von konkreten Projekten vor Ort und daran anschließend die Auswertung und wissenschaftliche Begleitung. Weitere Informationen können der Projektwebseite www.reallabor-mobiq.de entnommen werden.

Literatur

Agentur für Arbeit Göppingen (2022): Neues Jahr bringt übliches Plus bei der Arbeitslosigkeit. Pressemitteilung Nr. 04/2022–1. Februar 2022.

Baden-Württemberg Stiftung (2017): Mobiles Baden-Württemberg. Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität. Abschlussbericht der Studie. Tübingen, Bielefeld, Stuttgart: Francke und Bertelsmann und Baden-Württemberg Stiftung und Fraunhofer-Verl. (Schriftenreihe der Baden-Württemberg Stiftung).

Banister, David (2008): The sustainable mobility paradigm. In: Transport Policy (15): 73–80.

Bauer, Theresia (2015): Es gilt das gesprochene Wort! Ba-Wü-Labs Go! Stuttgart, 30.04.2015.

- Becker, Udo J. und Bormann, René (2018): Mobilität im ländlichen Raum sichern. Perspektive entwickeln, Identität ermöglichen, Freiräume schaffen, Kostenwahrheit angehen. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik (WISO-Diskurs, 08/2018).
- Becroft, Richard; Trenks, Helena; Rhodius Regina; Benighaus, Christina und Parodi, Oliver (2018): Reallabore als Rahmen transformativer und transdisziplinärer Forschung: Ziele und Designprinzipien. In: Defila, Rico; Di Giulio, Antonietta (Hg.) (2018): Transdisziplinär und transformativ forschen. Eine Methodensammlung. Wiesbaden: Springer VS, 74–99.
- Bergmann, Matthias; Schäpke, Niko; Marg, Oskar; Stelzer, Franziska; Lang, Daniel J. und Bossert, Michael et al. (2021): Transdisciplinary sustainability research in real-world labs: success factors and methods for change. In: Sustain Sci 16 (2), 541–564.
- Bertolini, Luca (2017): Planning the mobile metropolis. Transport for people places and the planet. London: Palgrave Macmillan Education (Planning, environment, cities).
- Bonß, Wolfgang und Kesselring, Sven (2001): Mobilität am Übergang von der Ersten zur Zweiten Moderne. In Beck, Ulrich und Bonß, Wolfgang (Hg.): Die Modernisierung der Moderne. Frankfurt/Main: suhrkamp, 177–190.
- Bürgermeisteramt Waldburg (2021): Die Gemeinde Waldburg. <https://www.gemeinde-waldburg.de/buerger/gemeinde-leben/gemeinde-waldburg/waldburg>, Zugriff am 14.03.2022.
- Cresswell, Tim (2006): On the move: Mobility in the Modern Western World. New York: Routledge.
- Daubitz, Stephan (2016): Mobilitätsarmut: Die Bedeutung der sozialen Frage im Forschungs- und Politikfeld Verkehr. In: Schwedes, Oliver; Canzler und Knie (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. 2. Auflage 2016. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 433–447.
- Defila, Rico und Di Giulio, Antonietta (2018): Reallabore als Quelle für die Methodiktransdisziplinären und transformativen Forschens – eine Einführung. In: Defila, Rico und Di Giulio, Antonietta (Hg.) (2018): Transdisziplinär und transformativ forschen. Eine Methodensammlung. Wiesbaden: Springer VS, 9–11.
- Defila, Rico und Di Giulio, Antonietta (2018): Partizipative Wissenserzeugung und Wissenschaftlichkeit. In: Defila, Rico und Di Giulio, Antonietta (Hg.) (2018): Transdisziplinär und transformativ forschen. Eine Methodensammlung. Wiesbaden: Springer VS, 39–44.
- Dimbath, Oliver; Ernst-Heidenreich, Michael und Roche, Matthias (2018): Praxis und Theorie des Theoretical Sampling. Methodologische Überlegungen zum Verfahren einer verlausorientierten Fallauswahl. In FQS 2018 (19), Art. 34; <http://dx.doi.org/10.17169/fqs-19.3.2810>, Zugriff am 17.03.2022.
- Fiechtner Rainer und Fiechtner Renate (2020): Dritte Bauphase. Der Rotweg ab 1949. <https://stuttgart-rot.info/historie/dritte-bauphase/>, Zugriff am 14.03.2022.
- Freudental-Pedersen, Malene (2009): Mobility in daily life. Between freedom and unfreedom. Farnham: Ashgate Publishing Limited.
- Freudental-Pedersen, Malene (2020): Sustainable urban futures from transportation and planning to networked urban mobilities. In: Transportation Research Part D: Transport and Environment (82), 102–310.

- Freudendal-Pedersen, Malene und Kesselring, Sven (2018): Networked urban mobilities. In Malene Freudendal-Pedersen und Sven Kesselring (Hg.): Exploring networked urban mobilities. Theories, concepts, ideas. 1st. New York, NY: Routledge (Networked urban mobilities series, volume 1), 1–18.
- Georgi, Dominik; Bründler-Ulrich, Susanne; Schaffner, Dorothea; Federspiel, Esther; Wolf, Patricia; Abplanalp, Richard; Minder, Bettina und Frölicher, Jonas (2019): Wirkungen von Sharing und Relevanz für Städte. In Georgi, Dominik; Bründler-Ulrich, Susanne; Schaffner, Dorothea; Federspiel, Esther; Wolf, Patricia; Abplanalp, Richard; Minder, Bettina und Frölicher, Jonas (Hg.): ShareCity. Wiesbaden: Springer Gabler, 20–42.
- Giddens, Anthony (1996): Konsequenzen der Moderne. 7. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Hajer, Maarten (2011): The energetic society: In search of a governance philosophy for a clean economy. Den Haag: PBL Netherlands Environmental Assessment Agency.
- Hauff, Volker und Brundtland, Gro Harlem (1987): Unsere gemeinsame Zukunft. Der Brundtland-Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung. Ungekürzte Ausgabe. Greven: Eggenkamp.
- Hauschildt, Jürgen und Gemünden, Hans Georg (Hg.) (1999): Promotoren. Champions der Innovation. 2., erweiterte Auflage. Wiesbaden, s.l.: Gabler Verlag.
- Hennicke, Peter; Koska, Thorsten; Rasch, Jana; Reutter, Oscar und Seifried, Dieter (2021): Nachhaltige Mobilität für alle. Ein Plädoyer für mehr Verkehrsgerechtigkeit. München: oekom verlag.
- Jacob, Klaus; Wolff, Franziska; Graaf, Lisa und Heyen, Dirk Arne (2020): Transformative Umweltpolitik. Ansätze zur Förderung gesellschaftlichen Wandels. Unter Mitarbeit von Bettina Brohmann und Rainer Grießhammer. Dessau (UBA-Texte, 07/2020).
- Kesselring, Sven (2006a): Pioneering Mobilities: New patterns of movement and motility in a mobile world. In: Environment and Planning A 38 (2): 269–279.
- Kesselring, Sven (2006b): Topographien mobiler Möglichkeitsräume. Zur sozio-materiellen Netzwerkanalyse von Mobilitätsspionieren. In Bettina Hollstein und Florian Straus (Hg.): Qualitative Netzwerkanalyse. Konzepte, Methoden, Anwendungen. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 333–358.
- Kesselring, Sven; Freudendal-Pedersen, Malene und Zuev, Dennis (Hg.) (2020): Sharing mobilities: New perspectives for the mobile risk society. New York NY: Routledge (Networked urban mobilities).
- Küsters, Ivonne (2009): Narrative Interviews. Grundlagen und Anwendungen. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften (Hagener Studietexte zur Soziologie).
- Mögele, Michael und Rau, Henrike (2020): Cultivating the “car state”: a culturally sensitive analysis of car-centric discourses and mobility cultures in Southern Germany. Sustainability: Science, Practice and Policy, 16(1): 15–28.
- Nicholson, Charles (2004): Mobility 2030: meeting the challenges to sustainability. The sustainable mobility project. Full report 2004. Conches-Geneva: World Business Council for Sustainable Development.

- Nielsen, Lise Drewes (2006): The methods and Implications of Action Research. In: Action and Interactive Research. Beyond practice and theory. With assistance of Kurt Aagaard Nielsen, Lennart Svensson. Maastricht: Shaker Verlag GmbH, 89–115.
- Nitschke, Luca (2021): Vehicles of resistance? – Non-commercial carsharing and the socio-ecological mobility transition. Dissertation, Technische Universität München.
- Nitschke, Luca (2020): Reconstituting Automobility: The Influence of Non-Commercial Carsharing on the Meanings of Automobility and the Car. In Sustainability 12 (17): 1–19. <https://EconPapers.repec.org/RePEc:gam:jsusta:v:12:y:2020:i:17:p:7062-d:406014>, Zugriff am 18.03.22.
- Osterwalder, Alexander und Pigneur, Yves (2011): Business Model Generation. Ein Handbuch für Visionäre, Spielveränderer und Herausforderer. 1. Auflage. Frankfurt, New York: Campus Verlag. <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&scope=site&db=nlebk&db=nlabk&AN=832895>, Zugriff am 18.03.22.
- Reicher, Christa (2017): Städtebauliches Entwerfen. 5. Aufl. 2017. Wiesbaden: Springer Vieweg (SpringerLink Bücher).
- Rifkin, Jeremy (2000): Access - das Verschwinden des Eigentums. Warum wir weniger besitzen und mehr ausgehen werden. Frankfurt am Main: Campus-Verlag.
- Rifkin, Jeremy (2014): The zero marginal cost society. The internet of things, the collaborative commons, and the eclipse of capitalism. 1. ed. New York, NY: Palgrave Macmillan.
- Sandercock, Leonie (2003): Out of the Closet: The Importance of Stories and Storytelling in Planning Practice. In Planning Theory & Practice, 2003 (4:1): 11–28.
- Seebacher, Andreas; Alcántara, Sophia und Quint, Alexandra (2018): Akteure in Reallaboren – Reallabore als Akteure. In: Defila, Rico und Di Giulio, Antonietta (Hg.) (2018): Transdisziplinär und transformativ forschen. Eine Methodensammlung. Wiesbaden: Springer VS, 155–159.
- Schäpke, Niko; Stelzer, Franziska; Bergmann, Matthias; Singer-Brodowski, Mandy; Wanner, Matthias; Caniglia, Guido und Lang, Daniel J. (2017): Reallabore im Kontext transformativer Forschung. Ansatzpunkte zur Konzeption und Einbettung in den internationalen Forschungsstand. (No. 1/2017) Leuphana Universität Lüneburg, Institut für Ethik und Transdisziplinäre Nachhaltigkeitsforschung.
- Schaumann, Elisabeth; Bühr, Hannah und Simon-Philipp, Christina (2021): Transformation des öffentlichen Raums. Planungen, Prozesse und Mitwirkungsmöglichkeiten in Stadt(teil)zentren. Transforming Cities 2021 (4).
- Schaumann, Elisabeth und Simon-Philipp, Christina (2019): Die Entwicklung von Stadtteilzentren - Transformationsprozesse und Reallabore. In: RaumPlanung, Fachzeitschrift für räumliche Planung und Forschung, 3/4–2019: 58–63.
- Schneidewind, Uwe (2019): Die große Transformation: Eine Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels. 4. Auflage: Dezember 2019. Frankfurt am Main: Fischer Verlag GmbH.
- Schwalbach, Gerrit (2009): Stadtanalyse. Basel, Berlin: Birkhäuser (Basics Städtebau).

Sheller, Mimi (2018): *Mobility justice. The politics of movement in the age of extremes*. London, Brooklyn, NY: Verso.

Simon-Philipp, Christina; Stoltenberg, Luise und Krüger, Thomas (Hg.) (2021): *Mitten in der Stadt – Transformation urbaner Zentren*. Themenheft Forum Stadt, 2021 (3).

Statistisches Amt Landeshauptstadt Stuttgart (Hg.) (2020): *Statistikatlas Stuttgart. Datentabelle Stadtteile*. Stuttgart.

Whitelegg, John (2016): *Mobility. A new urban design and transport planning philosophy for a sustainable future*. North Charleston, SC: CreateSpace Independent Publishing Platform.

Witte, Eberhard (1973): *Organisation für Innovationsentscheidungen. Das Promotoren-Modell*. Göttingen: Schwartz (Schriften der Kommission für Wirtschaftlichen und Sozialen Wandel, 2).



Mobilitätswende im Quartier. Illustration: Johanna Springer.

Beweg Dein Quartier

Co-kreative Entwicklung von Stadträumen als Game-Changer für die Mobilitätswende

Move Your Hood

Co-creative Development of Urban Spaces as a Game Changer for the Mobility Transition

Björn Ahaus, Astrid Großmann, Tobias Kurtz, Jana Wegener

Keywords: Mobilitätswende; Transformation; Beteiligung; Reallabore
Mobility transition; transformation; participation; living labs

Abstract

Beweg Dein Quartier erprobt zusammen mit den Städten Essen und Offenbach zwei co-kreative Beteiligungsprozesse zur gemeinsamen Gestaltung der Mobilitätswende. In einem Mix aus dialog-orientierten Beteiligungsformaten sowie co-kreativen Reallabor-Elementen setzt das Projekt in der *Phase 0* an und entwickelt Visionen und konkrete Umsetzungsprojekte für nachhaltige Mobilität und mehr Lebensqualität vor Ort. In kollaborativen Prozessen gemeinsam mit Bürger:innen, Stakeholder:innen, Verwaltung und Expert:innen entwickelt das Projektteam bestehend aus Beteiligungsforscher:innen der Ruhr-Universität Bochum und dem Stadtentwicklungsbüro urbanista aus Hamburg Maßnahmen für die Mobilität in zwei Quartieren in Essen und Offenbach. Der Beitrag stellt das Prozessdesign vor, geht auf Erfahrungen und Rollenbeschreibungen der beteiligten Akteur:innen ein und ordnet die Ergebnisse für die praktische Umsetzung an der Schnittstelle transformativer Forschung und Stadtentwicklung ein.

Together with the cities of Essen and Offenbach, the project *Move Your Hood* is testing two co-creative participation processes to jointly shape the mobility transition. In a mix of dialog-oriented participation formats as well as co-creative experimental elements, the project starts in *phase 0* and develops visions and concrete implementation projects for sustainable mobility and more quality of life. In collaborative processes together with citizens, stakeholders, administration and experts, the project team consisting of participation researchers from the Ruhr University Bochum and the urban development office urbanista from Hamburg develops measures for mobility in two neighborhoods in Essen and Offenbach. The article presents the process design, discusses experiences and different role descriptions of the actors involved and classifies the results for practical implementation at the interface of transformative research and urban development.

Björn Ahaus, Projektteam Beweg Dein Quartier (Ruhr-Uni-Bochum), Grüne Hauptstadt Agentur / Stadt Essen, Projekt Be-MoVe - Arbeit an co-kreativen Reallaboren für Fuß- und Radverkehr

Tobias Kurtz, Stadt- und Regionalplanung, Fachreferent im Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement der Stadt Offenbach, Städtebauförderprogramm Sozialer Zusammenhalt

Jana Wegener, wissenschaftliche Mitarbeiterin am Centrum für Umweltmanagement, Ressourcen und Energie (CURE) der Ruhr-Universität Bochum im Projekt Beweg Dein Quartier

Astrid Großmann, Beweg Dein Quartier bei urbanista, Städtebaureferendarin Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Hamburg

Gemeinsam Mobilität neu denken und Stadträume entwickeln

Die Mobilität von morgen ist in aller Munde. Schließlich spielt sie eine Schlüsselrolle bei der Gestaltung unserer zukünftigen Herausforderungen – Lebensqualität, Umweltqualität, Klimaschutz, soziale Teilhabe, der wirtschaftliche Erfolg und damit die Zukunftsfähigkeit unserer Städte und Quartiere hängen maßgeblich von ihr ab. Doch auch wenn es, besonders im städtischen Raum, vielerorts eine Zielvision gibt - kompakte, mobile, grüne, durchmischte, lebenswerte, barrierefreie und emissionsarme Quartiere der Zukunft mit Platz für Begegnung und Miteinander (BMI 2020) – gestaltet sich der Weg dahin schwierig.

Die Mobilitätswende stellt eine der großen aktuellen Transformationen in der Stadtentwicklung dar, für deren Gestaltung die etablierten Praktiken nicht ausreichen und reine Top-down-Strategien nicht nachhaltig erfolgreich sein werden.

Hier setzt *Beweg Dein Quartier* an. Der Beitrag stellt das Prozessdesign vor, geht auf Erfahrungen und Rollenbeschreibungen der beteiligten Akteur:innen und ihrer vielfältigen Schnittstellen miteinander ein und identifiziert Erkenntnisse im Hinblick auf transformative Forschung als Chance für die Stadtentwicklung.

Das Projekt *Beweg Dein Quartier*

Das Projekt will die Visionen für die Zukunft der Mobilität verhandeln – im Dialog und beim Ausprobieren gemeinsam mit den Menschen vor Ort in den Quartieren zweier deutscher Städte. Hier will *Beweg Dein Quartier* Mobilität neu denken, Möglichkeitsräume eröffnen, neue Gewohnheiten etablieren und gemeinsam mit vielen Partner:innen Projekte für eine bessere Mobilität der Zukunft und mehr Lebensqualität vor Ort entwickeln.

Das Thema Mobilität wird dabei nicht isoliert, sondern als integraler Bestandteil des Alltags betrachtet, um gemeinsam getragene Lösungen zu entwickeln. Es geht also weniger um große Infrastrukturvorhaben, sondern um den Dialog über Mobilität und mögliche Veränderungen – für eine nachhaltige, nutzergenerierte Transformation.

Der *Beweg Dein Quartier*-Prozess setzt dabei in der „Phase 0“ (Köddermann 2020) an, das heißt bevor städtische Planungsabteilungen tätig werden. Der Prozess besteht aus verschiedenen aufeinander abgestimmten Formaten, die ein gemeinsames Ziel verfolgen: Die Mobilität im Quartier zu fördern und die Qualität des öffentlichen Raumes für alle zu verbessern. Das gemeinsame Entwickeln von Projektansätzen, das Ausprobieren von alternativen Mobilitätsoptionen und neuen Gestaltungsansätzen im öffentlichen Raum stehen im Vordergrund. Dabei liefen die Prozesse in beiden Städten mit ähnlichen Bausteinen und Formaten ab, die mithilfe gewonnener Erkenntnisse stets angepasst sowie auf das jeweilige Quartier zugeschnitten wurden.

Aufgrund der Covid-19-Pandemie musste das Projekt im Sinne seiner ursprünglichen Projektskizze verändert und entsprechend der neuen Situation angepasst werden. Die eigentlich geplante starke Vor-Ort-Präsenz musste an vielen Stellen reduziert oder durch Online-Formate ergänzt beziehungsweise ersetzt werden.

Beweg Dein Quartier erstreckt sich über einen Zeitraum von drei Jahren und wird im Rahmen des Programms Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) umgesetzt und finanziert. Koordiniert wird das Projekt vom Centrum für Umweltmanagement, Ressourcen und Energie (CURE) mit Expert:innen für Partizipation in Klima- und Infrastrukturfragen sowie dem Hamburger Büro urbanista, das auf langjährige Erfahrung bei der Umsetzung partizipativer Stadtentwicklungsprojekte blicken kann. Zwei Städte sind Praxispartnerinnen des Projekts: Im ersten Jahr stand das Essener Nordviertel und Umgebung im Fokus des Prozesses und im zweiten Jahr das Offenbacher Nordend, dessen Prozess exemplarisch im Fokus dieses Artikels stehen wird. Um den Transfer der Ergebnisse in andere Städte zu stärken, findet im Jahr 2022 ein Erfahrungsaustausch in Form einer Transferkonferenz statt.

Beweg Dein Quartier im Offenbacher Nordend und Hafen

Das Offenbacher Nordend ist ein kompaktes, gemischtes, innerstädtisches Quartier, geprägt von kultureller Vielfalt, Kreativität und Veränderungen - eine Nachbarschaft in Bewegung und Heimat für 13.000 Menschen. Das Hafengelände und die Hafeninsel, die sich nördlich anschließen, wurden in den letzten Jahren zu einem neuen Wohn- und Bürogebiet entwickelt.

Projektverlauf Offenbach

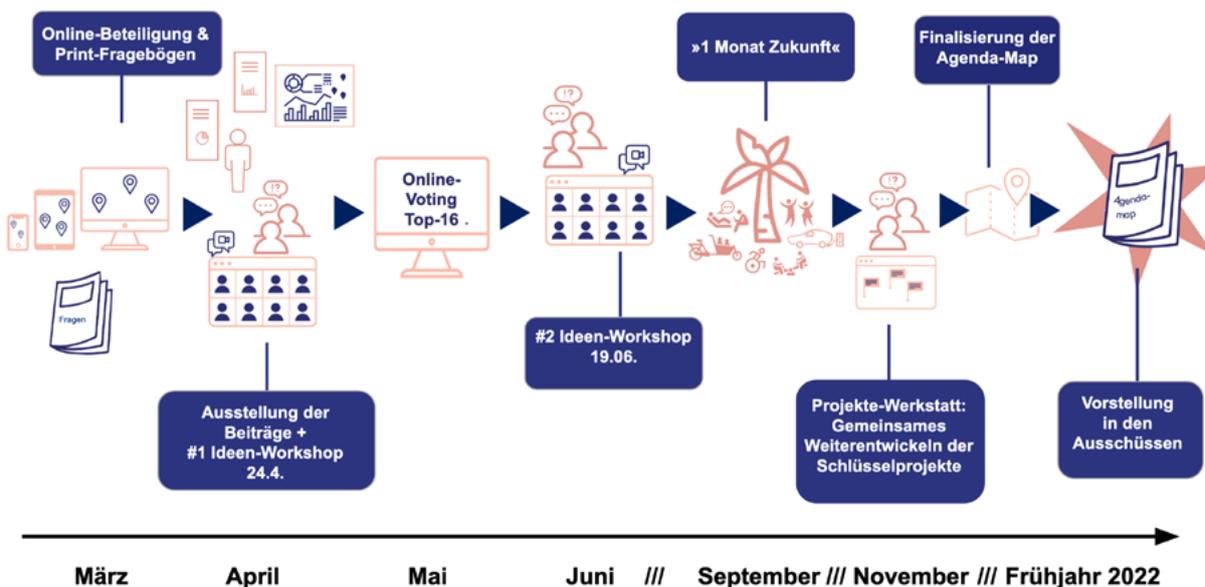


Abbildung 1: Projektverlauf Offenbach. Quelle: urbanista.

Basis des *Beweg Dein Quartier*-Projekts in Offenbach (wie in Essen) war eine kartenbasierte Online-Umfrage zu den täglichen Wegen im Projektgebiet - ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV (siehe Abbildung 2). *Wo läuft's gut? Wo hakt's? Woran fehlt's? Was braucht Deine Nachbarschaft, damit Du besser vorankommst und der Raum für alle lebenswert ist?* Diese und weitere Fragen waren Startpunkt der Umfrage, die sowohl online als auch analog ausfüllbar war. Die Ergebnisse wurden als Ausstellung mit Kommentaroption sowohl vor Ort als auch online präsentiert. Der Umfrage ging eine intensive Phase der Akteur:innen-Aktivierung voraus, um vorhandene Kräfte innerhalb des Quartiers zu mobilisieren und bereits existierendes Wissen und Grundlagen mit einfließen zu lassen.

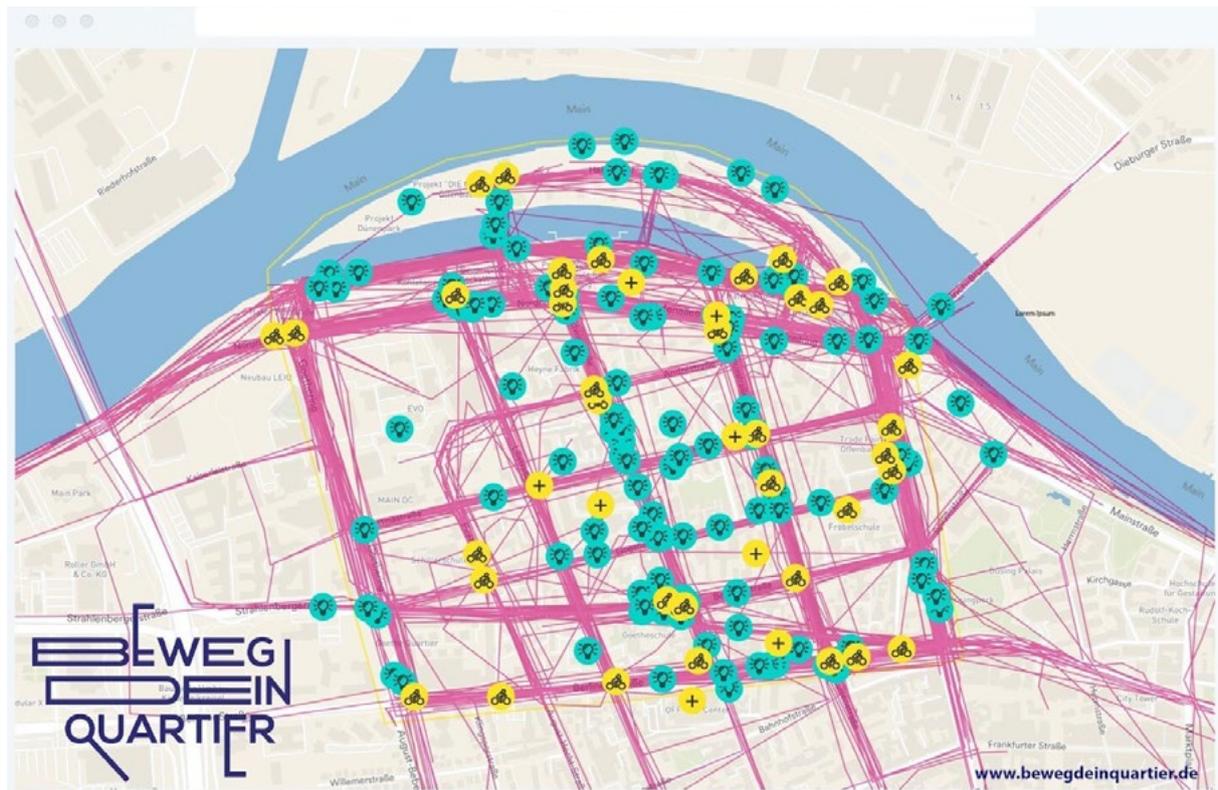


Abbildung 2: Exemplarische Ergebnisse der Online-Umfrage. Quelle: urbanista.

Auf Basis der Umfrage wurden in einem Online-Workshop – gemeinsam mit Bürger:innen, Vertreter:innen der Verwaltung und weiteren Akteur:innen der Stadt – 36 erste Projektansätze für das Quartier entwickelt, die die aktive Mobilität fördern und die Qualität des öffentlichen Raumes für alle verbessern sollen. Im Anschluss wurde daraus mithilfe einer zweiwöchigen öffentlichen Online-Abstimmung eine Top-16 ermittelt, die in einem zweiten Online-Workshop vorgestellt und gemeinsam mit Bewohner:innen und Expert:innen aus dem Bereich der Stadt- und Interventionsplanung auf ihre Möglichkeiten für temporäre Umsetzung im Quartier überprüft wurden.

Umgesetzt und erprobt wurden einige der temporären Projektansätze schließlich im Realexperiment *1 Monat Zukunft* im September. *Gemeinsam testen, ausprobieren, anders machen* lautete das Motto. Dabei wurden Straßensperrungen, Spielstraßen, drei Car-Sharing-Stationen und eine Fußgängerachse temporär eingerichtet, um die Chancen einer

nachhaltigen Mobilitäts- und Quartiersentwicklung sichtbar und erlebbar zu machen (siehe Abbildung 3–5). Ein weiteres Element von *1 Monat Zukunft* waren die sogenannten *Mobilitätsheld:innen*, die einen Monat lang mithilfe eines kostenlosen Mobilitätspakets nachhaltige Mobilität erprobten und über ihre Erfahrungen berichteten.



Abbildung 3: *1 Monat Zukunft – Ludwig macht Platz.* Quelle: Offenbach, Simon Malz.



Abbildung 4: *1 Monat Zukunft – Temporäre Spielstraße.* Quelle: Tarik Moufid.



Abbildung 5: 1 Monat Zukunft – temporäre Car-Sharing-Station. Quelle: Offenbach, Simon Malz.

Mit den hieraus gewonnenen Erfahrungen wurden im finalen Workshop des *Beweg Dein Quartier*-Prozesses in Offenbach die Schlüsselprojekte gemeinsam mit schon vorher im Prozess beteiligten Bürger:innen, weiteren zufällig ausgewählten Bürger:innen, Vertreter:innen der Verwaltung sowie externen Fachberater:innen aus dem Bereich Verkehrs- und Mobilitätsplanung gemeinsam weiter diskutiert und ausgearbeitet. Alle Teilnehmenden brachten dabei ihre jeweiligen Expertisen ein. Die Ergebnisse werden in einer *Agenda Map* aufbereitet.

Agenda Map

Die Schlüsselprojekte stehen im Fokus der *Agenda Maps*, den qualifizierten Ideen- und Konzeptsammlungen als Ergebnisse der Beteiligungsprozesse für das Offenbacher Nordend und das Essener Nordviertel (Beweg Dein Quartier/ Stadt Essen 2021). Sowohl strategische Ansätze als auch umfangreiche Neuplanungen großer Verkehrsknotenpunkte und kleine, punktuelle Vorschläge wie mobile Blühinseln oder Trinkbrunnen werden in den *Agenda Maps* dargestellt (siehe Abbildung 7 und 8). Projektideen wie eine multifunktionale Quartiersgarage bündeln verschiedene Mobilitätsangebote und schaffen Alternativen für den ruhenden Verkehr. So spannen die Schlüsselprojekte den Bogen von Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr über die Erhöhung der Aufenthaltsqualität bis hin zur Erweiterung öffentlicher Mobilitätsangebote.

Die *Agenda Map* wird nach Fertigstellung veröffentlicht und als qualifizierte Ideen- und Konzeptsammlung jeweils dem Stadtrat und der Verwaltung übergeben. Diese haben zu-

vor in einem Beteiligungsversprechen festgelegt, wie mit den Ergebnissen verfahren wird. Eine klare Kommunikation und ein Erwartungsmanagement zum Umgang mit den Ergebnissen sind wichtig, um falsche Erwartungen zu vermeiden und die Zufriedenheit mit dem Prozess zu stärken. Die *Agenda Map* ist als inhaltlich verhandelbare Willensbekundung zu verstehen. Die Verbindlichkeit oder die Realisierungsmöglichkeiten der im Prozess eingegangenen Ideen und Konzepte ist eine Frage späterer politischer Entscheidungen und Beschlusslagen.

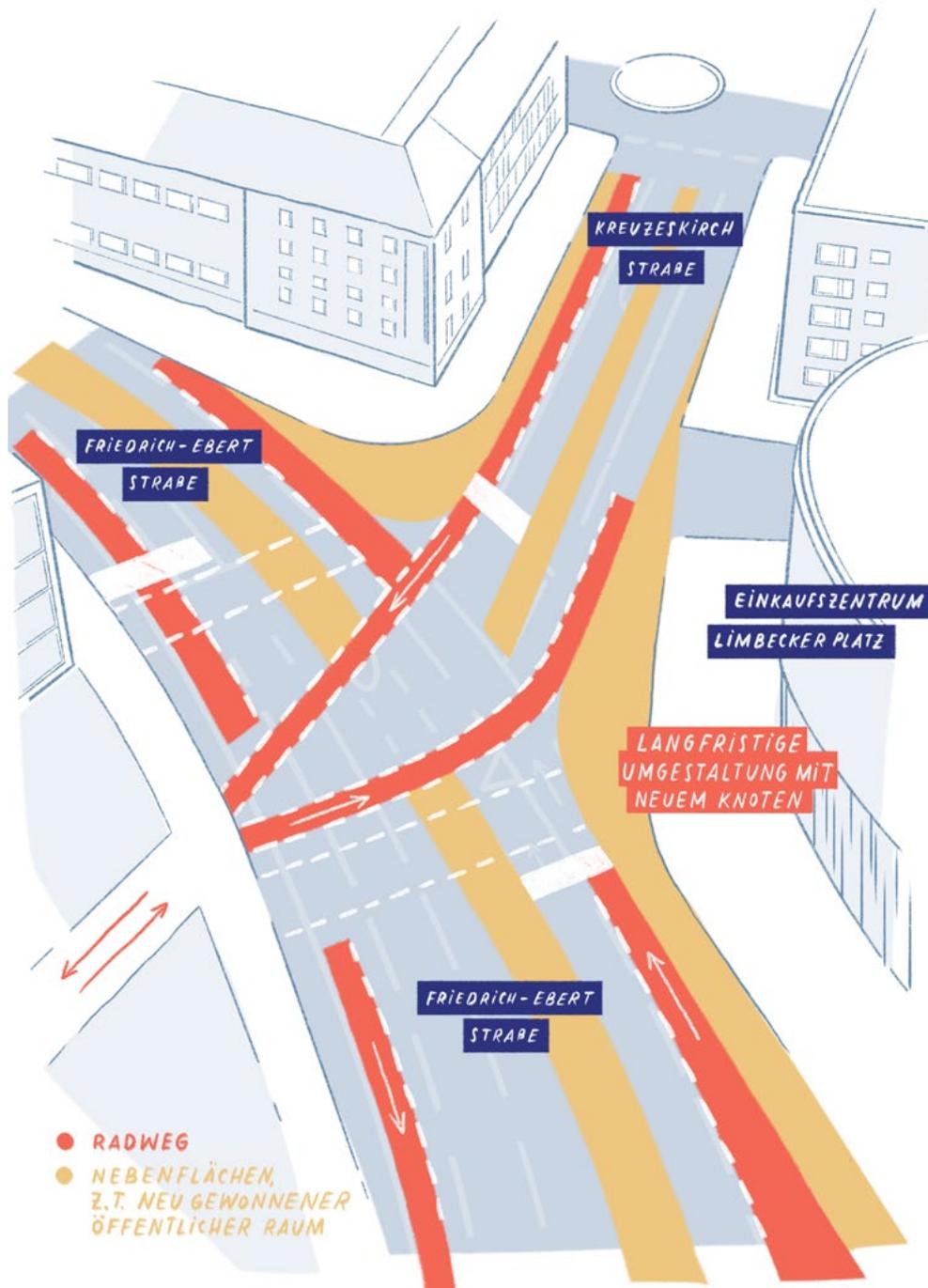


Abbildung 6: Beispiel-Illustration einer neuen Fahrradkreuzung aus der *Agenda Map* Essen.
Illustration: Johanna Springer.

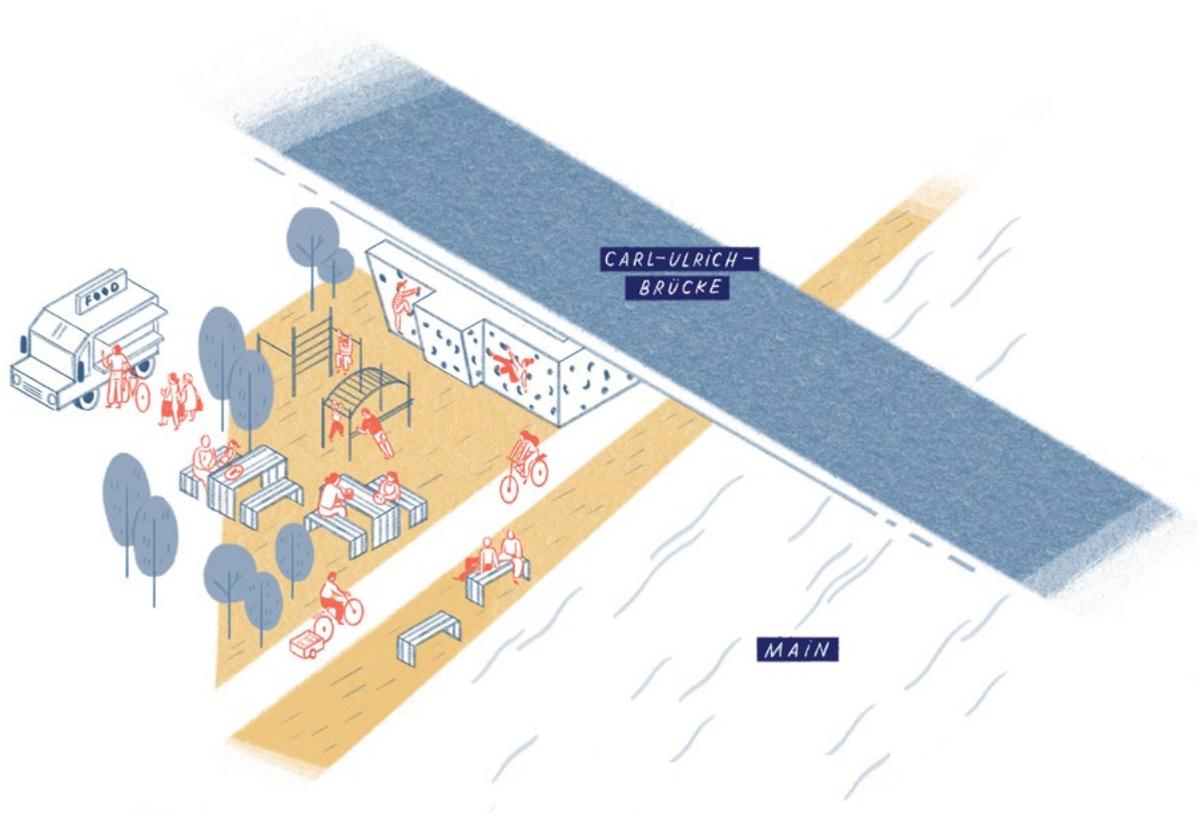


Abbildung 7: Beispiel-Illustration eines neu gestalteten Freiraums aus der *Agenda Map* Offenbach.
Illustration: Johanna Springer

Die Akteur:innen und ihre Rollen

Das Projekt *Beweg Dein Quartier* wird im Kern von urbanista und CURE getragen, entfaltet aber ein großes Netzwerk unterschiedlichster Akteur:innen – von Einzelpersonen in einem Quartier bis hin zum Bundesumweltministerium (Abbildung 8). Sie alle tragen in unterschiedlichen Rollen zur Umsetzung des Vorhabens bei und werden zum besseren Verständnis der sich ergebenden Schnittstellen hier kurz vorgestellt. Für urbanista, CURE und die Stadt Offenbach können die Autor:innen die Innenperspektive einnehmen, während die anderen Akteur:innen eher von außen beschrieben werden.

CURE: Der Forschungspartner des Konsortiums, das Centrum für Umweltmanagement, Ressourcen und Energie (CURE), ansässig an der Ruhr-Universität Bochum (RUB), hat die Projektleitung inne und ist für die Koordination und das Berichtswesen gegenüber dem Fördergeber verantwortlich.

Als transformativ Forschende zwischen Wissenschaft und Praxis führt das Forschungsteam eine Vielzahl unterschiedlicher Rollen im Projektkontext aus, neben der Vermittlung gegenüber dem Projektträger fallen darunter die Organisation und Moderation von Veranstaltungen, Öffentlichkeitsarbeit und Mobilisierung von Akteuren, sowie die Durchführung wissenschaftlicher Erhebungen und Veröffentlichungen.

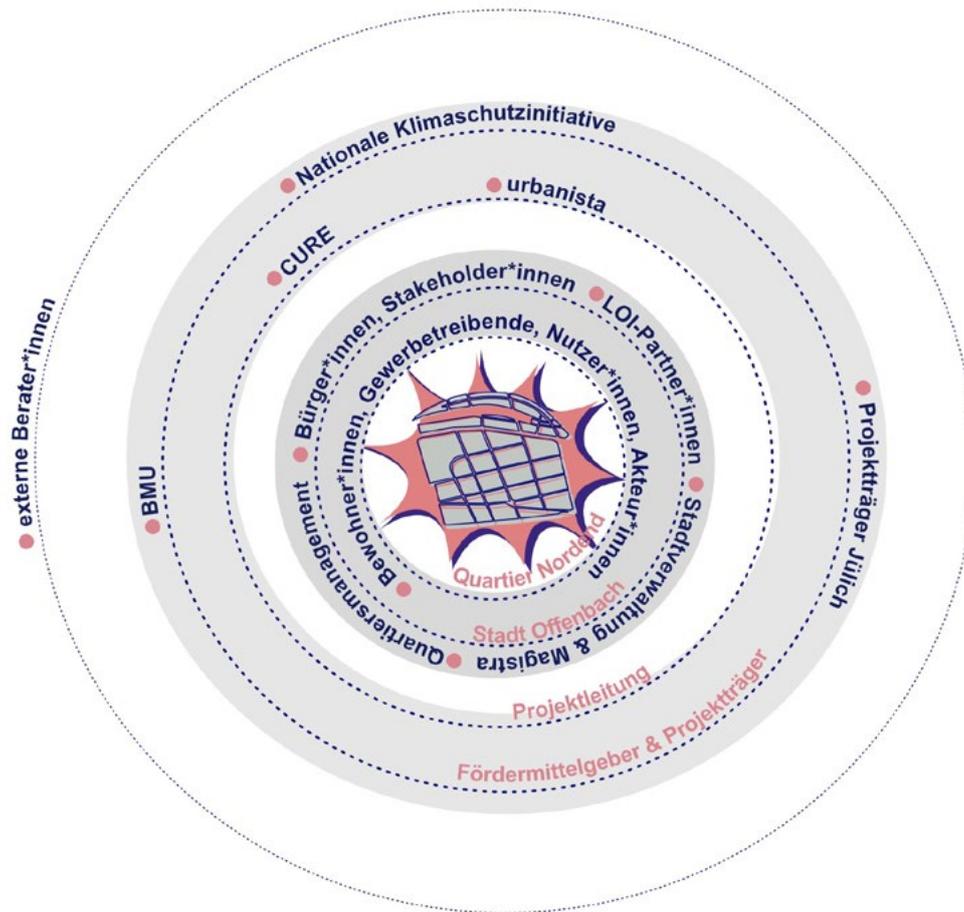


Abbildung 8: Übersicht der Akteur:innen im Projekt Beweg Dein Quartier. Quelle: Astrid Großmann.

Wie in vielen vergleichbaren Reallaboren entsteht so auch hier ein Spannungsfeld zwischen der aktiven Initiierung und Gestaltung und der wissenschaftlichen Reflexion und Evaluation (Schäpke et al. 2017: 12; Kamlage et al. 2021: 256). Die Gleichzeitigkeit dieser Anforderungen, in Kombination mit der begrenzten Projektdauer und dem hohen organisatorischen Aufwand, bringen die Forschungspartner:innen fortlaufend in einen durch zeitliche Beschränkungen bedingten Abwägungsprozess zwischen der Bearbeitung beider Ziele.

Darüber hinaus konnten einige klassische wissenschaftliche Methoden wie zum Beispiel teilnehmende Beobachtungen im Hintergrund des Geschehens im Rahmen des Realexperiments nur in beschränktem Maße durchgeführt werden, da die Forschenden im Beteiligungsprozess häufig eine aktive Rolle gegenüber der Öffentlichkeit einnahmen. Dadurch wurden eher zeitlich nachgelagerte Befragungen als Erhebungsmethode gewählt. Das Format *1 Monat Zukunft* erforderte eine fortlaufende Organisation und Ansprechbarkeit vor Ort. Hier wurden zu dafür geeigneten Zeitpunkten spontane Interviews mit Passant:innen und Akteur:innen durchgeführt, um die Wahrnehmung von und die Wirkung auf Unbeteiligte einzufangen.

Urbanista: Das Projekt wird zudem vom Büro urbanista geleitet, das seinen Schwerpunkt im Bereich Stadtentwicklung und urbane Zukunftsstrategien hat. Urbanista ist federführend zuständig für die Konzeption, Koordination und Durchführung des *Beweg Dein Quartier-Prozesses* und seiner Formate. Als Stadtentwicklungsbüro mit langjähriger Erfahrung in der Begleitung und Umsetzung partizipativer Stadtentwicklungsprojekte ist urbanista im *Beweg Dein Quartier-Prozess* zuständig für die Konzeption der verschiedenen co-kreativen Formate (ob online oder vor Ort), ihrem Zusammenspiel sowie ihrer Koordination und Durchführung. Dabei übernimmt es auch die Konzeption und Gestaltung des kommunikativen Rahmens, wie des Projekt-Erscheinungsbildes, der Projektwebseite oder Social Media.

Mit seiner Raumplanungsexpertise nimmt urbanista zum einen die Rolle der Übersetzerin von Bürger:innen-Ideen in den Raum ein und begleitet beim gemeinsamen Zeichnen von Zukunftsbildern. Zum anderen bedient es die Rolle der Vermittlerin und Übersetzerin zwischen Verwaltung, externen Expert:innen und Bürger:innen. Somit besetzt es eine neuralgische Scharnierfunktion zwischen Forschungsteam und Stadtverwaltung und den Akteur:innen des Quartiers. Eine Funktion, die ein gewisses Spannungsfeld vor allem an der Schnittstelle Bürger:innen und Stadtverwaltung mit sich bringt – zwischen der Advokat:innen-Rolle gegenüber den Bürger:innen-Ideen und dem Wissen um Rahmenbedingungen und Herausforderungen bei der Umsetzung.

Stadt Offenbach: Die Stadt Offenbach war neben der Stadt Essen als Praxispartner im Projekt beteiligt. Verbunden mit dieser Rolle war die Vorauswahl eines Quartiers, die Unterstützung des Projekts in der Vorbereitung und Umsetzung der einzelnen Veranstaltungen vor Ort sowie die Zusicherung der Absicht, sich mit den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses ernsthaft und transparent auseinanderzusetzen. Aufgrund der Einbindung des Nordends in das Städtebauförderprogramm *Sozialer Zusammenhalt* wurde auch die Projektbegleitung für *Beweg Dein Quartier* im Referat Stadtentwicklung angesiedelt, mit Unterstützung durch das Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz sowie das Referat Verkehrsplanung. Das Projekt wurde zudem bereits in der Bewerbungsphase durch einen *Letter of Intent* und später über das Beteiligungsversprechen auf politischer Ebene verankert.

Aus Sicht der Verwaltung brachte das Projekt die besondere Konstellation, dass nicht die Stadt selbst eine Planung und damit verbunden einen Beteiligungsprozess initiiert, sondern dass dieser von Seiten eines externen Projektteams angestoßen, strukturiert und umgesetzt wurde. Die Stadt musste dadurch ein Stück weit Kompetenzen abgeben und sich auf einen Prozess einlassen, der nicht vollständig durch sie gesteuert werden konnte und entsprechend auch unerwartete Ergebnisse hervorbringen konnte. Zugleich hat sie sich aber dazu verpflichtet, den Prozess nach Möglichkeit zu unterstützen. Diese Ausgangslage machte für die verwaltungsseitige Projektbegleitung einen gewissen Spagat notwendig, da einerseits um Wohlwollen innerhalb der Verwaltung geworben werden musste, das Projekt in der Öffentlichkeit als städtisches Vorhaben wahrgenommen wurde, zugleich aber nicht zu viel Einfluss auf den Verlauf genommen werden sollte.

Hier spielt es sicher auch eine Rolle, dass ein ergebnisoffenes Realexperiment aus wissenschaftlicher Sicht auch scheitern kann und so einen Lernprozess ermöglicht (Meyer et al. 2021: 376), was für städtische Planungsprozesse nur eingeschränkt gilt.

Quartiersmanagement Offenbach: Im Offenbacher Nordend besteht seit vielen Jahren ein Quartiersmanagement, welches seit 2019 auch das Städtebauförderprogramm *Sozialer Zusammenhalt* begleitet. Mit seinen vorhandenen personellen, organisatorischen und technischen Ressourcen sowie seinem Netzwerk vor Ort hat es das Projekt in der Vorbereitung und Umsetzung unterstützt und beraten.

Bürger:innen: Das Projektgebiet in Offenbach ist gekennzeichnet durch eine heterogene Bevölkerungsstruktur im Hinblick auf Aspekte wie Alter, Einkommen oder Migrationshintergrund. Hier möglichst viele Menschen im Quartier zu erreichen, war eine der zentralen Herausforderungen des Beteiligungsprozesses.

Das Projekt *Beweg Dein Quartier* gibt den Bürger:innen eine wesentliche Rolle bei der Ausgestaltung der Verkehrswende in ihrem eigenen Lebensumfeld, als Expert:innen für die Beurteilung der bestehenden Verhältnisse und als aktive Partner:innen bei der Gestaltung des Wandels. Entsprechend wurde eine Vielfalt an Beteiligungsmöglichkeiten eingesetzt, von eher konsultierenden Formaten wie der Umfrage oder der Kommentierung der Ergebnisse bis hin zu deliberativen Formaten, wie mehreren Workshops. Im Fokus stand dabei ein co-kreativer Ansatz: Als Expert:innen des Quartiers konnten Bürger:innen auf Augenhöhe mit anderen Expert:innen diskutieren, beraten, entwerfen und als *Mobilitätsheld:innen* aktiv neue Mobilitätsformen testen und im Rahmen von *1 Monat Zukunft* Aktionen auf der Straße mitgestalten.

Multiplikator:innen und Wissensträger:innen: Bereits in der Antragsphase wurden lokale Gruppen aus dem Quartier und/oder mit Mobilitätsbezug angesprochen, die zum Teil als LOI (*Letter of Intent*)-Partner:innen und damit als grundsätzliche Unterstützer:innen für das Projekt gewonnen werden konnten (wie der Fuss e.V. oder der VCD). Zum Start des Projekts wurden zum einen Schlüsselpersonen und Gruppen angesprochen, die bereits in Projekte zum Thema Mobilität und öffentlicher Raum vor Ort involviert waren, um bereits vorhandenes Wissen in das Projekt von Beginn an einzuspeisen. Zum anderen wurden potenzielle Multiplikator:innen aktiviert, die Informationen zum Projekt und Einladungen zur Beteiligung weitergeben konnten, vor allem auch an Gruppen, die sich mit anderen Methoden nur schwer erreichen lassen (wie Kinder und Jugendliche). Zudem haben sie sich teilweise auch aktiv eingebracht und das Projekt in ihrer Advokaten-Rolle durch lokales Wissen und Netzwerke unterstützt.

Externe Akteur:innen und Berater:innen: Zusätzlich zu den genannten Akteur:innen wurden strategisch weitere Expert:innen an einigen Stellen des Prozesses eingebunden: Expert:innen aus dem Bereich Intervention und Stadtentwicklung sowie Verkehrs- und Mobilitätsplanung berieten Teilnehmende der Workshops bei der Konzeption von Projekten. Sie inspirierten mit kurzen Vorträgen und Beispielprojekten und bereicherten so den Prozess und die Qualität der Projekte mit zusätzlichen Expertisen. Außerdem wurden im Rahmen des Reallabors *1 Monat Zukunft* lokale Künstler:innen und Forschende aus dem Projektgebiet damit beauftragt, Interventionen zu konzipieren und umzusetzen.

Auch Student:innen der HfG produzierten in einem dazugehörigen Seminar Analysen und Designentwürfe zum Projektgebiet.

Fördermittelgeber BMU: Das Projektteam bringt die Ziele der NKI in den Prozess ein und spiegelt diese gegenüber der Öffentlichkeit wider. In der Berichterstattung gegenüber dem Fördergeber sind die potenziellen beziehungsweise erreichten Treibhausgas-Einsparungen (THG-Einsparungen) durch die umgesetzten Maßnahmen zentral. Das Projekt wird als sogenanntes innovatives Klimaschutzprojekt gefördert und zielt damit darauf ab, innovative Ansätze zu entwickeln und pilothaft zu erproben – verfügt aber nicht selbst über investive Mittel und kann so nur die Erprobungsphase, nicht jedoch die Umsetzung der entwickelten Ideen leisten. Die Umsetzung liegt bei der Kommune.

Schnittstellen und Herausforderungen im Prozess

Die Vielzahl an Akteur:innen in einen geordneten, zielgerichteten, zugleich aber kreativen und ergebnisoffenen Prozess zu führen, war eine der zentralen Herausforderungen des Projekts. Da alle Beteiligten sehr unterschiedliche Ausgangsbedingungen mitbrachten, entstanden vielfältige Schnittstellen, mit je eigenen Vermittlungsaufgaben: Sowohl innerhalb des Projektteams aus Universität und Planungsbüro als auch außerhalb zwischen Projektteam und Öffentlichkeit, zwischen Forschung und Verwaltung aber auch zwischen einer partizipativen Herangehensweise und den Rahmenbedingungen von Förderprogrammen.

Co-kreativ Mobilitätswende gestalten

Das gemeinsame Diskutieren und Entwerfen auf Augenhöhe ist Grundprinzip von *Beweg Dein Quartier*. So entstehen innerhalb des Projekts Schnittstellen zwischen fast allen teilnehmenden Akteur:innen des Quartiers sowie den Projektleitenden und externen Expert:innen. Besonders in den gemeinsamen Workshops, in denen mit dem Wissen und der Expertise der Vielen Projektideen entwickelt und diskutiert werden, werden so Veränderungen angestoßen und gestaltet.

Dabei ist der Beitrag der verschiedenen Akteur:innen konsultativ-deliberativ – passend zum jeweiligen Prozessbaustein und dessen Erfordernissen und Möglichkeiten. So erfolgte beispielsweise die Umfrage zu den alltäglichen Wegen vor allem über ein Online-Tool, in das die Bürger:innen ihre Daten selbstständig eingaben. Deren Ergebnisse wurden vom Projektteam ausgewertet und in einer Ausstellung dokumentiert, die vor Ort diskutiert und online kommentiert und ergänzt werden konnte. Die Entwicklung von Projektideen fand unter Einbindung aller Akteur:innen in der gemeinsamen, moderierten Diskussion statt. Dabei hatte auch die Rolle der Planer:innen und technischen Expert:innen immer Gewicht im Prozess und ergänzte das Wissen und die Idee der Bewohner:innen um ihre Expertise und half zu vermitteln und zu übersetzen.

Das Los der Advokat:innen

Durch eine frühzeitige, thematisch offene und inklusive Beteiligung mit Zivilgesellschaft und Stadtverwaltung erfolgte bei *Beweg Dein Quartier* die Bündelung lokaler Wissensbestände. Dabei hatte das Projektteam das Ziel, die vielfältigen Interessen in dem jeweiligen Quartier strukturiert in einem unparteilichen und fairen Beteiligungsprozess zusammenzubringen. Gemeinsam wurden konkrete Ziele und eine Vielzahl an unterschiedlichen Projekten erarbeitet, die den Ansprüchen und Wünschen der Bewohner:innen, aber auch den gesetzten Zielen des BMU entsprechen. Schließlich werden die Projektideen aufbereitet an die Stadtverwaltung und die politischen Gremien der Kommune sowie die Öffentlichkeit übergeben, auf Grundlage der demokratischen Entscheidungsprozesse in Planungen der Kommune aufgenommen und je nach deren Ergebnissen verworfen oder realisiert.

Durch die Advokaten-Rolle mit verschiedenen Zielen ergibt sich für das Projektteam immer wieder ein Spannungsfeld, in dem die verschiedenen Zielsetzungen austariert werden müssen.

Wer verfolgt welche Ziele, ist wem gegenüber rechenschaftspflichtig? Die Projektgruppe als Advokatin der ambitionierten Ziele der Nationalen Klimaschutzinitiative und der Bürger:innen-Beiträge muss diese an der Schnittstelle zur Verwaltung einbringen und dort mit deren legitimen Anforderungen aushandeln. Schließlich muss der Fortgang der Projektentwicklung und des Beteiligungsprozesses nachvollziehbar den Menschen vor Ort vermittelt werden.

Grenzen der Messbarkeit der Treibhausgas-Reduktion

Wie eingangs erwähnt, wird das vom BMU geförderte Projekt (auch) an seinem Potenzial zur Treibhausgas-Einsparung gemessen. Anhand von Wirkketten soll beurteilt werden, inwiefern die Maßnahmen eine eingetretene Wirkung erreichen. Im Projekt *Beweg Dein Quartier* können diese Einsparwirkungen vor allem auf der Ebene der Veränderungen von Nutzungsroutinen betrachtet werden, beispielsweise Verhaltensänderungen hin zu einer klimafreundlicheren Verkehrsmittelwahl. Die Herausforderung hierbei besteht darin, dass innerhalb der kurzen Projektlaufzeit keine fundamentalen Veränderungen bei einer großen Menge von Menschen zu erwarten sind beziehungsweise nicht erhoben werden können. Der Ansatz der *Mobilitätsheld:innen*, deren Verhaltensänderungen in einer Vorher-Nachher-Umfrage erhoben wurden, konnte hierzu in begrenztem Rahmen Erkenntnisse beitragen, die jedoch unter dem starken Einfluss des durch die Corona-Pandemie ausgelösten Ausnahmezustands standen und sich vor diesem Hintergrund schwer in potentielle Einsparwirkungen gegenüber des Ausgangszustands übersetzen lassen.

Zudem zielen viele der entwickelten Projektideen auf eine langfristige Veränderung im Stadtraum ab und erfordern entsprechende Planungshorizonte. Bauliche Veränderungen können wiederum nur indirekt auf eine Verhaltensänderung einwirken, insofern sie zunächst ein potenzielles Angebot schaffen, dessen tatsächliche Nutzung durch die Ziel-

gruppe dadurch noch nicht garantiert ist. Die Akzeptanz kann sich erst über lange Zeiträume hinweg zeigen, die im Rahmen der Projektdauer nicht abbildbar sind. Um hierüber eine Aussage treffen zu können, wäre eine Erhebung messbarer Effekte nach mehreren Jahren nach der Projektphase erforderlich. Es können allerdings zu den entwickelten Schlüsselprojekten THG-Einsparpotenziale ermittelt werden.

Ergebnisoffener Forschungsprozess und Verwaltungshandeln

Der Projektbegleitung auf Verwaltungsseite kam im Projekt die Aufgabe zu, zwischen den Projektpartnern und weiteren Beteiligten aus der Stadtverwaltung zu vermitteln und parallel zum öffentlichen Beteiligungsprozess einen stadtinternen Kommunikationsprozess zu installieren, um alle, die potentiell einen Beitrag leisten sollten, kontinuierlich auf dem Laufenden zu halten.

Durch die Ergebnisoffenheit des Projekts war es zu Beginn schwer greifbar, in welche Richtung sich das Projekt entwickeln würde und welche Anforderungen an städtisches Handeln daraus erwachsen könnten. Aus Sicht der Verwaltung war es im Hinblick auf die Nachhaltigkeit des Forschungsprojekts wichtig, darauf zu achten, keine unrealistische Sammlung von Projekten zu generieren, sondern möglichst frühzeitig Synergien zu vorhandenen Planungen etwa aus dem ISEK oder anderen Konzepten und Projekten zu identifizieren und diese ins Projekt einzuspeisen.

Im Zuge der Projektumsetzung wurde zunehmend deutlich, dass der Testlauf *1 Monat Zukunft* eine sehr zentrale Rolle für das Projekt spielen würde. Es war der Moment, in dem das Forschungsprojekt vor Ort sichtbar werden konnte. Zur Vorbereitung dieses Testlaufs mussten verschiedene städtische Stellen beteiligt werden, wie zum Beispiel das Ordnungsamt für Sondernutzungen im öffentlichen Raum, die Straßenverkehrsbehörde, für Straßensperrungen und Beschilderungen oder auch das Referat für Stadtgestaltung und Stadtgrün für die Nutzung städtischer Grünflächen und Einbauten im öffentlichen Raum. Dabei klärte sich oftmals erst Schritt für Schritt, wer einzubeziehen war, wer ggf. Erlaubnisse oder Genehmigungen erteilen musste und welche Voraussetzungen dafür zu erfüllen wären. Die Herausforderung bestand insbesondere darin, dass die Aktionen erst relativ kurz vor der Umsetzung konkretisiert werden konnten und nur wenig Zeit zur Abstimmung sowie für formale Genehmigungsprozesse verblieb. Vor allem für die Aktionen im Straßenraum wurden daher bereits ohne konkrete Planung Sperrungen beantragt, in der Hoffnung und mit der Maßgabe, dass das finale Vorhaben sich in diesen Rahmen einfügen würde. Dieses Vorgehen hat gut funktioniert und der direkte und sehr konkrete Austausch zwischen den verschiedenen städtischen Stellen hat einen gegenseitigen Lernprozess angestoßen. Diese Form der pauschalen Vorabklärung funktionierte jedoch nicht für alle Genehmigungsprozesse. Aus Sicht der Verwaltung war dies die intensivste Projektphase, da hier sehr viele nicht-standardisierte Vorgehensweisen zu finden waren und manche Themen nicht zur vollständigen Zufriedenheit aller Beteiligten geklärt werden konnten. Die für Stadtentwicklungsprojekte sehr kurze Umsetzungszeit wird jedoch voraussichtlich immer ein konfliktreicher Punkt bei ähnlichen Projekten bleiben.

Erkenntnisse für transformative Forschung in Kommunen

Das Forschungsprojekt hat Lernprozesse auf allen Ebenen und bei allen Beteiligten angestoßen. Diese umfassen die Kernthemen Mobilität und Partizipation, insbesondere aber auch die ganz konkreten Schritte der Projektumsetzung sowie die notwendigen Rahmenbedingungen, die zum Gelingen transformativer Forschungsprojekte beitragen und ihre nachhaltige Wirkung sicherstellen.

Impulse von Einwohner:innen und Zivilgesellschaft

Die große Stärke des Ansatzes besteht in der gemeinsamen co-kreativen Projektideenentwicklung in der Phase 0. Das heißt bevor offizielle Planungen beginnen, werden mit Bürger:innen bedarfsorientiert und durch lokales Wissen in dialog-orientierten Workshops Projektideen entwickelt und temporär erprobt. Die gemachten Erfahrungen fließen dann wiederum in die finale Ausformulierung der Projektideen ein. Solche frühzeitigen und experimentellen Beteiligungsformate besitzen das Potenzial, die Planungskultur hin zu einer bedarfsorientierteren Planung zu verändern, die durch die Erprobung Impulse in die Stadtgesellschaft geben und Erkenntnisse aus der temporären Erprobung für die finale Umsetzung berücksichtigen kann.

Die Projektideen dienen als Legitimationsgrundlage. Als Beispiel kann hier die Superblock-Idee in Offenbach genannt werden, die einen umfangreichen Ansatz zur Verkehrsberuhigung und Umnutzung des Straßenraums des Nordends vorsieht. Diese Idee kam einerseits aus der Bürgerschaft, zum anderen gab es auch bereits in der Stadtverwaltung Überlegungen dazu. Die Bearbeitung der Idee im Rahmen des Beteiligungsprozesses von Beweg Dein Quartier kann als Anstoß und Legitimation dienen, diese Idee weiterzverfolgen.

Einbettung des Projekts

Die Quartiersauswahl sollte bei einem solchen Projekt gemeinsam erfolgen zwischen Partnerkommune und Projektteam, mit einem Schwerpunkt auf Seiten der Kommune, mit ihrem lokalen Wissen um laufende Prozesse und Bedarfe. Wie so oft werden Projektideen nicht alle komplett neu erfunden und im Rahmen der Projektarbeit auch nicht vollständig abgeschlossen. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses von Beweg Dein Quartier wurden teilweise vorhandene Ideen aufgegriffen und weiterentwickelt, das Eisen weitergeschmiedet. So ist in Essen zum Beispiel die Idee einer verbesserten Fußgängerquerung zur Verbindung zweier Abschnitte der Fußgängerzone mit Vorrang für den Fußverkehr durch die Beteiligung konkretisiert worden und befindet sich nun in der Planung zur Umsetzung. Wichtig ist insofern den Beteiligungsprozess in laufende Verkehrs- und Stadtentwicklungsprozesse einzubinden. In Essen ist das Projekt im größeren Kontext der Entwicklung eines Mobilitätsplans zu sehen, der mit einem breiten Beteiligungsprozess entwickelt wird und zum Ziel hat, das städtische Modal-Split-Ziel von 75 Prozent der zurückgelegten Wege beim Umweltverbund bis 2035 zu erreichen. Konkreter räumlich schlägt sich das in der Quartiersauswahl mit hohen Entwicklungsbedarfen und -dynamiken nieder. In Essen

beinhaltet der Kontext unter anderem ein neues Innenstadt-Konzept, die Realisierung des Radschnellwegs Ruhr und der Citybahn bis 2025 sowie die erfolgte Schaffung einer Umweltspur am Cityring. In Offenbach wurde mit dem Nordend ein Quartier gewählt, das seit einigen Jahren im Rahmen der Städtebauförderung im Fokus steht, mit Projekten zur Verbesserung der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr sowie zur besseren Anbindung an die direkten Nachbarstadtteile und an die Region.

Nachhaltigkeit und Weiterverfolgung der Projekte

Durch das Beteiligungsversprechen wurde die Mandatierung mit den beteiligten Städten auf Ebene der Dezernent:innen vereinbart. Die Städte haben sich verpflichtet, einen Teil der entwickelten Projektideen unter Einbindung der kommunalpolitischen Gremien aktiv weiterzuverfolgen. Im Fall von Offenbach sind das mindestens fünf der 16 Schlüsselprojekte. Nach dem Abschluss der Entwicklung des Maßnahmenpaketes und dem Ende der Projektlaufzeit stellt sich die Frage der Nachhaltigkeit. Fühlt sich jemand verantwortlich, regelmäßig nachzufragen, ob an der Umsetzung der Projektideen gearbeitet wird? Welche Rolle haben die Menschen im Quartier, die beteiligt waren? Zusammen mit Kommunalpolitik, Quartiersmanagement, Runden Tischen (Interessengemeinschaften aus Stadtteil-Akteuren oder ähnliche Netzwerke) ist es wichtig, dass auch aus der Bürgerschaft gewünschte Projekte weiterverfolgt und durch Öffentlichkeitsarbeit im Bewusstsein gehalten werden. So besteht die Chance, nicht nur die Verwaltung als Kümmerin damit zu beauftragen und das Thema auf der Agenda zu halten. Seitens der Verwaltungen ist es wichtig, die Projekte in die Vorhabens- bzw. Jahresplanungen aufzunehmen: wenn die Projekte dort verankert und mit Jahreszahl versehen sind, kann sichergestellt werden, dass die Projekte weiterverfolgt und umgesetzt werden. Schließlich ist klar, dass die politische Agenda der jeweiligen Kommune mitentscheidet. Im Bereich der Mobilität lässt sich festhalten, dass die Mobilitätswende vielerorts hohe Priorität besitzt. In beiden Projektkommunen werden in den Projektgebieten wichtige Verkehrsprojekte verfolgt. Es erscheint daher sinnvoll, Quartiere auszuwählen, in denen Transformationsprozesse stattfinden und konkrete Planungen verfolgt und umgesetzt werden.

Beschleunigung des Umsetzungsprozesses

Häufig ist eine Herausforderung für Beteiligungsprozesse, dass bei den Bürger:innen nach einer intensiven Phase des Austauschs über einen längeren Zeitraum nicht viel von dem ankommt, was hinter den Kulissen geschieht. Um Umsetzungsprozesse vor dem Hintergrund begrenzter Personal- und Finanzkapazitäten in Stadtverwaltungen zu beschleunigen, könnte eine Möglichkeit darin bestehen, auch für die weitere Umsetzung Projektmittel einzuplanen und damit Agenturen einzusetzen, die auch über investive Mittel verfügen können. Auf Seiten der Stadt bleibt dabei nur die Aufgabe der Kontrolle, während die Arbeit für die weitere Planung und Umsetzung abgegeben werden kann. Entsprechend ausgerichtete Förderprogramme können dabei hilfreich sein. Weitere Vorteile bei diesem Vorgehen bestehen darin, dass dadurch Stadtplanungsbüros als zusätzliche Akteurinnen mit technischer Expertise eingebunden werden, die vermitteln, übersetzen, in den Raum denken.

Transformatives Forschen braucht Support

Es hat sich gezeigt, dass es für transformative Forschung an der Schnittstelle zur Stadtentwicklung, innerhalb des Projektteams eine planerische Expertise braucht. Diese kann zwischen den Akteur:innen – Forschenden, Bürger:innen und der Praxis – durch konkrete räumliche Plandarstellungen und das Wissen um Prozessabläufe vermitteln. Ein Planungsbüro mit Erfahrungen in partizipativen Prozessen bringt zudem Wissen um Formate und Konzepte sowie Ressourcen mit, um die Prozesse vor Ort (gemeinsam mit dem Forschungsteam und Praxispartner:innen) umzusetzen und zwischen den Akteur:innen zu übersetzen.

Zusätzliche Partner:innen, von denen ein solches Projekt besonders profitiert, sind externe Expert:innen, die punktuell im Prozess hinzugeschaltet wurden. Sie bringen neue Impulse und zusätzliches Wissen ins Projekt, das den Diskurs wie die Qualität der entstehenden Projekte bereichert. Als besonders hilfreich haben sich zudem zusätzliche Akteur:innen vor Ort erwiesen; im Fall von Beweg Dein Quartier vor allem das Quartiersmanagement der Nachbarschaft. Deren Erfahrungen, Kontakte und Ressourcen haben dem Projekt vor Ort zum Erfolg verholfen.

Was transformative Forschung vor Ort leichter macht

Durch die Konjunktur der Reallabore und Planungsansätze wie die Pop-Up-Radwege etwa in Berlin besteht auch die Chance auf einen Wandel der Forschungs- und Planungskulturen. Partizipative Transformationsansätze bieten die Möglichkeit, anstehende Transformationsprozesse mit der Einbindung von lokalem Wissen aus der Bürgerschaft, wissenschaftlichem Wissen aus der Forschung und Expertenwissen etwa von Planer:innen zu gestalten, durch Reallaboransätze zu erproben – damit auch schneller sichtbar und erlebbar zu machen – und dann aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse in dauerhafte Gestaltungen zu überführen.

Für Kommunen bietet sich durch derartige Projekte die Möglichkeit, Erfahrungen mit eher kurzfristigen und zum Teil spontanen Ansätzen zu sammeln, übliche Vorgehensweisen zu reflektieren und sich damit auch für neue, kooperative Ansätze zu öffnen.

Diese Ansätze zu verstetigen und mit den langfristigen Maßnahmen zu verknüpfen, ist im Hinblick auf die Nachhaltigkeit von Projekten ganz wesentlich.

Literatur

- Köddermann, Peter (2020): Phase 0 – Wann beginnt Stadtplanung? In: Phase Null: Theaterplatz Aachen. Aachen: Baukultur Nordrhein-Westfalen. <https://baukultur.nrw/projekte/phase-0/>, Zugriff am 21.01.2022.
- BMI (Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat) (2020): Die Neue Leipzig Charta. https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/2020/eu-rp/gemeinsame-erklaerungen/neue-leipzig-charta-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=6 (PDF), Zugriff am 21.01.2022.
- Kamlage, Jan-Hendrik; Knobbe, Sonja; Goerke, Ute und Mengede, Anna (2021): Transformative Forschung im Rheinischen Revier – Aufbau einer partizipativen Governance zur nachhaltigen Bioökonomie. In: Herberg, Jeremias; Staemmler, Johannes und Nanz, Patrizia (Hg.): Wissenschaft im Strukturwandel. Die paradoxe Praxis engagierter Transformationsforschung. München: oekom verlag, 239–266. DOI: 10.14512/9783962388256. https://publications.iass-potsdam.de/rest/items/item_6000851_3/component/file_6000856/content (PDF), Zugriff am 14.01.2022.
- Meyer, Kerstin; Esch, Dajana und Rabadjieva, Maria (2021): Reallabore in Theorie und Praxis: Reflexion des Forschungsdesigns im Hinblick auf die nachhaltige Transformation urbaner Räume. In: Raumforschung und Raumordnung/ Spatial Research and Planning 79 (4): 366–381. <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/240609/1/1769540911.pdf>, Zugriff am 20.01.2022.
- Schäpke, Niko et al. (2017): Reallabore im Kontext transformativer Forschung: Ansatzpunkte zur Konzeption und Einbettung in den internationalen Forschungsstand. Lüneburg: Leuphana Universität, IETSR Discussion papers in Transdisciplinary Sustainability Research 1/ 2017. <https://www.econstor.eu/handle/10419/168596>, Zugriff am 14.01.2022.

Weiterführende Informationen:

Beweg Dein Quartier – Projekt-Website <https://bewegdeinquartier.de/>

Beweg Dein Quartier – Agenda Map Essener Nordviertel und Umgebung (2021) https://www.essen.de/leben/umwelt/nachhaltigkeit/beweg_dein_quartier.de.html

Kamlage, Jan-Hendrik; Ahaus, Björn und Wegener, Jana (2019): Neue Ansätze zur Mobilitätswende in Bestandsquartieren deutscher Städte: Integrierter Einsatz von strukturierten Planungsprozessen und offenen Informations- und Mitmachangeboten. In: KommP spezial 4/ 2019: 176–179.



DIY-Skatepark Mallinckrodt Brücke. Foto: artrmx.

Was hat Skaten mit Stadtentwicklung zu tun?

What Does Skating Have to Do With Urban Development?

Svenja Noltemeyer, Viola Schulze Dieckhoff

Keywords: DIY-Skatepark; Stadtentwicklung; transformative Praktik; Kunst; Partizipation
DIY skate park; urban development; transformative practice; art; participation

Abstract

Die vierwöchige *Transurban Residency*, die im Sommer 2021 in Dortmund stattfand, ist ein Beispiel für ein transformatives Forschungsprojekt. Das Projekt des Urbanisten e.V. und der Dortmunder Skateinitiative hatte das Ziel, die Wirkbeziehungen zwischen Skaten und Stadtentwicklung zu ergründen und gleichzeitig einen neuen Gemeinschaftsort für Dortmund entstehen zu lassen. Der folgende Artikel ist ein praxisorientiertes Produkt aus dem Projekt: Er ist die Dortmund spezifische Antwort auf die Frage, *welche Wirkbeziehungen zwischen Skaten und Stadtentwicklung* bestehen und gleichzeitig eine skizzenhafte Dokumentation einer Transformation eines Ortes aber auch dem politischen Bild von Skaten in Dortmund.

The 4-week TRANSURBAN residency, which took place in Dortmund in the summer of 2021, is an example of a transformative research project. The project of the Urbanisten e.V. and the Dortmund Skate Initiative had the goal to explore the impact relationships between skating and urban development and at the same time let a new community place emerge for Dortmund. The following article is a practical product of the project: It is the Dortmund specific answer to the question what are the relationships between skating and urban development and at the same time a documentation of a transformation of a place but also the political image of skating in Dortmund.

Viola Schulze Dieckhoff absolviert gegenwärtig ihr städtebauliches Referendariat, nachdem sie mehrere Jahre als wissenschaftliche Mitarbeiterin an der FH Erfurt und der TU Dortmund tätig war. Zudem engagiert sie sich im Verein die Urbanisten. Sie macht sich für Urban Commons und Postwachstumsplanung mittels transformativer Aktionen stark.

Viola Schulze Dieckhoff is currently doing her Städtebauliches Referendariat, after having been a research assistant at the FH Erfurt and TU Dortmund University. She is also involved in the association die Urbanisten. She promotes urban commons and post-growth planning through transformative actions.

Svenja Noltemeyer ist Gründerin des Büros für Möglichkeitsräume und Vorstandsmitglied im Verein die Urbanisten. Als Raumplanerin beschäftigt sie sich mit kreativer und prozessorientierter Stadtentwicklung. Ihr Schwerpunktthema ist die Belebung von Leerständen.

Svenja Noltemeyer is the founder of the Büro für Möglichkeitsräume and a board member of the association die Urbanisten. As a spatial planner, she deals with creative and process-oriented urban development. Her main focus is the revitalization of vacant spaces.

Das Dortmunder Experiment der TRANSURBAN Residency

Als Urbanisten sind wir gemeinsam transformativ forschend in Dortmund und dem Ruhrgebiet tätig. Wir wollen die geheime Rezeptur funktionierender und zukunftsweisender Gemeinschaftsorte ergründen und die Entstehung dieser gleichzeitig fördern, indem wir kollektives Denken und Handeln im Raum immer wieder mittels künstlerischer Interventionen anstoßen. Die 4-wöchige TRANSURBAN Residency, die im Sommer 2021 in Dortmund stattfand, ist für uns ein Beispiel für ein solch transformatives Forschungsprojekt. Das Projekt hatte das Ziel, die Wirkbeziehungen zwischen Skaten und Stadtentwicklung zu ergründen und gleichzeitig einen neuen Gemeinschaftsort für Dortmund entstehen zu lassen. Skaten fassten wir im Projekt als künstlerische Praktik, die die Aneignung des Raums zum Skaten in Gänze erfasst, also auch den Rampenbau. Denn Skater:innen nutzen und produzieren Stadt gleichzeitig. Im Einklang mit den Regeln, gern auch darüber hinaus. Wie sie das tun, hat sich in der Vergangenheit immer wieder verändert. Neues kam hinzu, Altes blieb oder veränderte sich, sodass wir heute eine Vielfalt an Möglichkeiten zum Skaten in Städten vorfinden (Kilberth 2021). Gerade DIY-Skateparks bauen auf aktive Gemeinschaften auf, die die Gestaltung ihres Umfeldes aktiv herbeiführen.

Skaten als Kunstform ist folglich ein prädestiniertes Forschungstool im Kontext transformativer Forschung, da es mit den vorherrschenden Regeln bricht, den Raum transformiert und immer wieder Neues in der Stadt entstehen lässt.

Über die vierwöchige *Transurban Residency* hinweg wurde ein Raum prozesshaft gestaltet, Rampen und Mobiliar gebaut, Veranstaltungen konzipiert und vor allem auch geskated. Während dieser Zeit konnte gezeigt werden, dass die Skater:innen Dortmunds neue Wege in der Dortmunder Stadtentwicklung anstoßen und DIY-Skateparks großes Potenzial für das Entstehen einer lebendigeren Beteiligungskultur vor Ort haben. Gleichzeitig schaffte es das Projekt, dieses Potenzial direkt nutzbar zu machen und einen neuen Ort, neues Wissen und Vertrauen zwischen Menschen hervorzurufen. Das ist für uns transformatives Forschen. Der folgende Artikel ist dabei ein Produkt aus dem Projekt: Er ist die Dortmund spezifische Antwort auf die Frage, *welche Wirkbeziehungen zwischen Skaten und Stadtentwicklung* bestehen und gleichzeitig eine Dokumentation einer Transformation eines Ortes aber auch dem politischen Bild von Skaten in Dortmund.

Gemeinschaftliche Aktivitäten gestalten Wandel

Der Wandel zu einer neuen, wachstumsunabhängigen Stadtentwicklung, die sich nicht vordergründig am Wachstum des Bruttoinlandprodukts orientiert (Brokow-Loga und Eckardt 2020; Lange et al. 2020; Lamker und Schulze Dieckhoff 2019), kann über drei Transformationslogiken erfolgen: Symbiose, Bruch und Freiraum (Wright 2017). Diese unterscheiden sich in Bezug auf ihre Strategien und die involvierten Akteur:innen. Am Beispiel der jüngsten DIY-Skategeschichte der Stadt Dortmund lässt sich dies illustrieren:

Im Jahr 2018 entstand mit *Utopia* auf einer innerstädtischen Brachfläche in Dortmund einer der ersten großen DIY-Skateparks in Deutschland. Der Park entstand in *Symbiose* mit den umliegenden und bestehenden städtischen Strukturen und musste diesen schließlich auch weichen. Heute entstehen aus der Hand eines privaten Projektentwicklers Studierendenwohnungen auf der Utopia-Fläche. Dennoch offenbarte Utopia das Potenzial und die Kraft eines DIY-Parks und der dahinterstehenden Szene für die gemeinschaftliche Gestaltung des öffentlichen Raums. Der kreative Akt des Skatens und des selbstorganisierten Bauens von Rampen transformierte den Ort durch intensive Aneignung des bis dato brachliegenden Raums und ermöglichte langfristig einen Perspektivwechsel auf Skater:innen als Stadtmacher:innen von Dortmund (siehe Abbildung 1).



Abbildung 1: DIY-Skatepark Utopia. Foto: Arne Flemming.

Nach der Auflösung von Utopia eignete sich die dort erstarkte Skateboardszene schließlich einen neuen Raum an, ohne formalisierten Rahmen (siehe Abbildung 2). Trotz des *Regelbruchs* werden sie dort derzeit als informelle Kümmerer:innen geduldet. Erfolgsfaktoren für die Entwicklung des informellen DIY-Skateparks sind zum einen das Wissen über DIY-Skateparks und zum anderen die Vertrauensbasis zwischen diversen städtischen Akteur:innen. Beides ist hauptsächlich während der zwei Utopia-Jahre entstanden.

Im Rahmen der TRANSURBAN Residency wurde nun ein Freiraum legal und vertraglich vereinbart von der Emschergenossenschaft zur Verfügung gestellt (siehe Abbildung 3). Der während der Residency entstandene DIY-Skatepark wurde durch die Kooperation verschiedener Vereine – Skateboardinitiative Dortmund, die Urbanisten und der Kunstverein artrmx – mit dem Künstler Roberto Cuellar und verschiedenen Wissenschaftseinrichtungen ermöglicht.

Er liegt inmitten eines Transformationsraums, zwischen imposanter baulicher Infrastruktur und natürlichen Landschaftsräumen. In den nächsten 10 Jahren werden hier altindustrielle Industrie- und Gewerbeflächen wie die ehemalige Kokerei Hansa, das ehemalige Stahlwerk Union und der Dortmunder Hafen zu neuen Freizeit-, Arbeits- und zum Teil Wohnorten entwickelt.



Abbildung 2: DIY-Skatepark Wonderland. Foto: Viola Schulze Dieckhoff



Abbildung 3: Skateräume, Foto: Luisa Gehnen.

Bereits während der TRANSURBAN Residency und dem DIY-Prozess konnten Anregungen zur geplanten Emscherpromenade und zur Internationalen Gartenausstellung Metropole Ruhr 2027 bei den zuständigen Stellen eingebracht werden. Und auch auf dem angrenzenden, ehemaligen Stahlwerksgelände konnten Kontakte intensiviert und neue Verabredungen getroffen werden.

Alle drei Interventionen einer wachstumsunabhängigen Stadtentwicklung durch die Dortmunder Skater:innen – in Form von Symbiose, Bruch und Freiraum – machen neue Wege in der Stadtentwicklung sichtbar und Lust darauf, diese gemeinsam anzugehen und zu erproben. Konsum und Geldflüsse sind hier keine Erfolgsfaktoren, sondern es ist die kollektive Nutzung eines Raumes, der nicht ausschließt, sondern einlädt, ohne dass konsumiert werden muss. Skater:innen werden hier zu Stadtmacher:innen, die Transformation erfolgreich anstoßen, indem sie unterschiedliche Aneignungsstrategien mit ihrer Kunst kombinieren. Insbesondere die Residency zeigte, dass durch die Prozesse rund um die Entstehung des DIY-Skateparks Angsträume zu Gemeinschaftsräumen werden, sich diese der Stadtgesellschaft öffnen und hier Ideen für die Entwicklung der umliegenden Quartiere diskutiert werden können.

Selbermachen als Bestandteil städtischer Lebensqualität

Wenn Bürger:innen zu Prosument:innen der Stadt werden, also Produzent:in und Konsument:in in einem sind, kommen sie aus der reinen Beobachtungs- und Kommentierungsfunktion heraus ins Machen. Und dies trifft nicht nur auf die verschiedenen oben beschriebenen DIY-Skateparks zu. Auch kollaborative Gestaltungsformen wie Urban Gardening und Guerilla Gardening, Street Art Festivals et cetera stehen sinnbildlich für das Engagement oft ehrenamtlicher Bürger:innen für ihre Nachbarschaften und können als urbane Allmenden zu realen Postwachstumsalternativen der Mitmachstadt werden.

In einer Mitmachstadt übernehmen die Bürger:innen selbst Verantwortung. Sie sind aktiv und gestalten öffentliche Räume in informellen Prozessen nach ihren eigenen Bedürfnissen. Durch Neugier, Wertschätzung und gegenseitiges Vertrauen entstehen so neue Wege der Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen städtischen Akteur:innen. Als Welten des kollektiven Regelbruchs sind sie oft, aber sicherlich nicht nur, Orte der Innovation und Transformation zu mehr Lebensqualität für alle, da hier mit Neuem und Unbekanntem experimentiert wird. Altes wird neu zusammengesetzt, es wird um Wissen gerungen und dieses geteilt. Die Interventionen beinhalten oft künstlerische Positionen, die herkömmliche Strukturen hinterfragen. So ändern sich auch Sehgewohnheiten und Routinen des Alltags und motivieren und ermutigen Bürger:innen Stadt selbst mitzugestalten (Tribble 2021; Mohr 2018).

Folgerichtig wird diese neue Beteiligungskultur, die auf Mitmachen und Mitgestalten von Stadträumen setzt, seit diesem Jahr auch durch den *Bundespreis kooperative Stadt* gefördert (<https://koop-stadt.de/>). Der Preis prämiert innovative Strukturen der Kooperation von Verwaltung und Zivilgesellschaft, wobei gerade DIY-Projekte im öffentlichen Raum

ein Paradebeispiel dieser geförderten Mitmachstadt darstellen. Auch unsere eigene langjährige Erfahrung mit DIY-Projekten und zuletzt mit TRANSURBAN zeigt, dass diese das große Potenzial haben, Menschen über Jahre hinweg in Planungsprozesse einzubeziehen und Möglichkeiten zu finden, wie Anwohner:innenschaft mit den Eigentümer:innen vertrauenswürdig zusammenkommen können. Und Vertrauen ist eine der wesentlichen Grundlagen der Demokratie und damit der europäischen Stadt. In Dortmund gilt es nun, diese neue Beteiligungskultur weiter zu verstehen, zu beleben und umzusetzen.

Vom Konsens zum Konflikt in der Stadtentwicklung

Die jüngste, oben skizzierte DIY-Skategeschichte Dortmund zeigt neben dem Transformationspotenzial aber auch wie schwierig und konfliktreich es ist, sich selbstorganisiert zu beteiligen und in einen offenen und transparenten Kommunikationsprozess zwischen Verwaltung, Politik, Wissenschaft und Zivilgesellschaft zu treten. Zwar sind Konflikte per se nicht schlecht, zeigen sie doch, dass politische Aushandlungsprozesse wertvolle Grundlagen unserer Demokratie sind. Doch so einfach ist dieser Weg nicht, weg vom Erringen eines Konsenses, was lange als Maxime der Beteiligungskultur gesetzt war, hin zu einem produktiven und Konflikt liebenden Aushandeln von Stadt (Kühn 2021).

Die wachsende DIY-Kultur löst herkömmliche Strukturen der Repräsentation auf. An ihre Stelle treten global verbundene Gruppen und Bewegungen, die eine Mitmachstadt und in unserem Fall DIY-Skateparks einfordern. Gleichzeitig sind die Ressourcen aller Akteur:innen oft knapp bemessen und schnell werden selbstorganisierte Projekte lediglich als kreatives Aushängeschild im Citymarketing, beispielsweise Utopia in den Marketingvideos der Stadt Dortmund, genutzt, nicht aber eine veränderte Beteiligungskultur proaktiv angestrebt. Gerade die Wissenschaft möchte hier in Form von Reallaboren und Theoriebildung zur Hilfe eilen und die wichtige transformative Rolle von künstlerisch-kreativen Interventionen der Bürger:innen in der Stadtentwicklung beschreiben sowie neue Beteiligungsformate entwickeln (Schulze Dieckhoff 2020). Es gilt: Beteiligung ist und war hier nie eine Selbstläuferin mit klar definierten und allgemeingültigen Erfolgsfaktoren, sondern muss ständig neu gedacht und verhandelt werden. Dabei muss auch sichergestellt sein, dass übergeordnete Zielsetzungen der Stadtentwicklung und Stadtplanung realisiert werden und Wege in eine gerechte und lebenswerte Zukunft entstehen.

Kunst und Experiment als Brücke zwischen alter und neuer Stadt

TRANSURBAN initiierte nun einen solchen Raum, in dem Vertrauen und Wissen wachsen konnten und eine neue Beteiligungskultur verhandelt und angestoßen wurde. Hierbei spielt die Kunst eine entscheidende Rolle: Künstlerische Arbeiten, kreative Methoden und vielschichtige Betrachtungsebenen nehmen Menschen ganz anders mit als konventionelle Methoden der Wissenschaft und Planung. Hier passiert emotionaler Zugang und experimentelles Lernen vor Ort, statt wie in stadtplanerischen Methoden jenseits künstlerischer Verhandlung verkopfte Auseinandersetzung in geschlossenen Räumen, vor der viele Menschen Angst oder Unlust verspüren. Hier kann und sollte in Zukunft die Psychologie und Organisationsentwicklung noch mehr zu Rate gezogen werden.

Kunst ermöglicht durch Experimente im öffentlichen Raum eine spielerische Auseinandersetzung damit, was die Planung für die Menschen vor Ort konkret bedeutet und wie sie sich beteiligen können. Künstlerische Interventionen dienen als transformative Aktion, als Ausgangspunkt des Dialogs über Entwicklungen, schaffen Strukturen für Ko-Produktion (Schulze Dieckhoff 2020) und können raumspezifische städtebauliche Handlungspapiere passgenau inhaltlich ergänzen.

Die Kunst bietet also eine Hilfestellung und Brücke zwischen Selbermachen von Stadt und herkömmlichen Planungsstrukturen und den damit einhergehenden Aushandlungsprozessen.

Das Selbermachen (DIY) als Teil einer neuen Beteiligungskultur in Dortmund könnte Grundlage für die kooperative Stadtentwicklung sein, in der Pachtverträge geschlossen, Ermessensspielräumen im Planungsrecht zugunsten von gemeinwohlorientierten Stadtmacher:innen genutzt, in der temporäre Interventionen geduldet, Kooperationsvereinbarungen angewendet und Sondernutzungssatzungen im Sinne der Bürger:innen ergänzt werden. In seiner Neujahrsrede hob der Dortmunder Oberbürgermeister die lebendige Skate-Szene und das Potential offener Experimentierräume hervor. Vielleicht weil er im Sommer gesehen hat, was möglich ist an solch offenen Orten und mit ungewöhnlichen Allianzen.

Wir plädieren deshalb dafür, Skaten und DIY-Skateparks als Kunst und Kunst als Teil von Stadtentwicklung ernst zu nehmen, um kommunikativ, integrierend und übergreifend öffentliche Räume zu nutzen. Und um das offene, herzliche und bodenständige Miteinander weiter zu stärken, das in Dortmund gang und gäbe ist und warum alle Besucher:innen gerne wiederkommen. Wir empfinden die Verankerung dieser – mehr oder weniger – neuen informellen Beteiligungskultur des Do-it-Yourself als sinnvoll für die Stadtentwicklung Dortmunds.

Literatur

- Brokow-Loga, Anton und Eckardt, Frank (Hg.) (2020): Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik. München: Oekom.
- Kilberth, Veith (2021): Skateparks. Räume für Skateboarding zwischen Subkultur und Versportlichung. 1st ed. Bielefeld: transcript Verlag (Urban Studies). Online verfügbar unter <https://elibrary.utb.de/doi/book/10.5555/9783839457085>.
- Kühn, Manfred (2021): Agonistic planning theory revisited: The planner's role in dealing with conflict. In: *Planning Theory* 20 (2), S. 143–156. DOI: [10.1177/1473095220953201](https://doi.org/10.1177/1473095220953201).
- Lamker, Christian und Schulze Dieckhoff, Viola (2019): Sechs Thesen einer Postwachstumsplanung. DOI: [10.13140/RG.2.2.30670.20800](https://doi.org/10.13140/RG.2.2.30670.20800).
- Lange, Bastian; Hülz, Martina; Schmid, Benedikt und Schulz, Christian (Hg.) (2020): Postwachstumsgeographien. Raumbezüge diverser und alternativer Ökonomien. 1.

Auflage. Bielefeld: Transcript Verlag. Sozial- und Kulturgeographie, 38.

Schulze Dieckhoff, Viola (2020): Transformative Planungspraktiken. Katalysator für den Wandel. In: politische ökologie (Hg.): Möglichkeitsräume. Raumplanung im Zeichen des Postwachstums. Unter Mitarbeit von ARL - Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft. München: oekom verlag.

Wright, Erik Olin (2017): Reale Utopien. Wege aus dem Kapitalismus. Unter Mitarbeit von Michael Brie. Deutsche Erstausgabe. Berlin: Suhrkamp Verlag.



iResilience Auftaktplenium in Dortmund, Juni 2019. Quelle: iResilience, sfs.

Dem Klimawandel ko-kreativ begegnen!

Kollaborative Formate der quartiersbezogenen Klimavorsorge aus dem Projekt iResilience

Facing Climate Change co-creatively!

Collaborative neighborhood-based formats of climate precaution from the project iResilience

Anne Roth, Christine Linnartz, Stephanie Bund, Ann-Cathrin Welling, Luc Knödler

Keywords: Urbane Klimaresilienz; Reallabor; Soziale Innovation; kollaborative Stadtentwicklung; Ko-Planung

Urban climate resilience; living labs; social innovation; collaborative urban development; co-creation

Abstract

Der Klimawandel betrifft innerstädtische Quartiere besonders. Um souverän mit dessen Folgen umgehen zu können, braucht es sowohl die Widerstands- als auch die Veränderungsfähigkeit der Räume und Akteur:innen. Deshalb erprobte das Forschungsprojekt *iResilience* kollaborative Planungsformate. Durch sie sollen neue Kooperationen zwischen lokalen Akteur:innen angestoßen und dem Klimawandel vor Ort begegnet werden. Zentrales Format im Projekt sind die lokalen Aktionsgruppen (LAG). Mit den LAGs *Kasemattenstraße für Morgen* und der *Wasser-Tanke* werden die Bandbreite des Formates und die Unterschiede in den Arbeitsprozessen dargestellt. Anschließend wird reflektiert, inwiefern das Konzept der LAG in der (Projekt-)Praxis anwendbar ist. Im Fokus steht dabei die Relevanz der (Klima-)Betroffenheit vor Ort, die Bedeutung einer Umsetzungsperspektive sowie das Vorhandensein einer vermittelnden Instanz innerhalb des LAG-Prozesses.

Climate change particularly affects inner-city neighborhoods. In order to be able to deal with its consequences, both resilience and capacity for change of spaces and actors are highly needed. Therefore, the research project *iResilience* experiments with collaborative planning formats. The aim is to initiate new co-operations between local actors and to face climate change locally and collectively. The main format in the project is that of local action groups (LAG). The LAGs *Kasemattenstraße für Morgen* and *Wasser-Tanke* present the range of the format and the differences in the work processes. Subsequently, the article reflects on the extent to which the LAG concept is applicable in (project) practice. The focus is on the relevance of the local climate affectedness, the importance of an implementation perspective and the existence of a mediating body within the LAG process.

Anne Roth, Deutsches Institut für Urbanistik.

Christine Linnartz, Stadt Köln und StEB Köln.

Stephanie Bund, TU Dortmund.

Ann-Cathrin Welling, Stadt Dortmund.

Luc Knödler, Fachgebiet Architektur und Landschaft der HafenCity Universität Hamburg.

Mehr urbane Klimaresilienz durch den Reallabor-Ansatz

Die Folgen des Klimawandels wie Starkregenereignisse, Trockenheit und anhaltende Hitzeperioden stellen die Gesellschaft schon heute vor bisher nicht gekannte Herausforderungen. Vor allem den Städten kommt bei der vorausschauenden Anpassung an den Klimawandel eine zentrale Rolle zu. Für die Stadt der Zukunft zeichnet sich in den Diskursen zu Nachhaltigkeit, Stadtentwicklung, Klimawandelanpassung und aktuell auch in der Pandemiebekämpfung ein komplexes Anforderungsspektrum ab:

- unsichere Zukunftstrends und heterogene Vulnerabilität;
- ausstehende Innovationen bei der Integration, Koordination und Kooperation von Politikebenen, Ressorts, Fachdisziplinen, (neuen) Stakeholdern und (neuen) Geschäftsmodellen;
- soziale Innovationen als Komplement und Korrektiv zu technisch-naturwissenschaftlichen Innovationen;
- inter- und transdisziplinäres Mitgestalten von Transformationsprozessen.

Das 2021 veröffentlichte Memorandum *Urbane Resilienz – Wege zur robusten, adaptiven und zukunftsfähigen Stadt* spiegelt dieses Spektrum deutlich wider (BMI 2021).

Mit der Bekanntmachung *Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt* des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) unterstützt das Ministerium Kommunen seit 2016 dabei, im Verbund mit der Wissenschaft, innovative Prozesse, Konzepte und Instrumente zu entwickeln und zu erproben, mit denen die (Klima-)Resilienz unserer Städte und der Stadtgesellschaft kontinuierlich gestärkt werden kann.

Mit urbaner Klimaresilienz sind die *Widerstands- und Veränderungsfähigkeiten* einer Stadt gegenüber klimatisch induzierten Naturgefahren, Wetterereignissen und/ oder klimatischen Entwicklungen gemeint. Die Entwicklung und Erprobung neuer Lösungen und Handlungspraktiken zur Verbesserung der Klimaresilienz ist Kern des im Rahmen der Leitinitiative geförderten Forschungsprojekts iResilience. Dazu wurden in Zusammenarbeit mit den Städten und Stadtentwässerungsbetrieben in Köln und Dortmund drei Reallabore als Pilotgebiete geschaffen: Köln-Deutz, Dortmund Jungferntal und Dortmund Hafen. Anhand der Themen Überflutungsvorsorge, Hitze und Gesundheit sowie Urbanem Grün hat das Forschungsteam in drei Jahren (2019 – 2021) neue Formate der kollaborativen Planung (Ko-Planung) zur Entwicklung von Klimaanpassungsmaßnahmen ausprobiert.

Im Unterschied zu der bisherigen Klimaanpassungspolitik und -praxis, die sich überwiegend auf die Aufrechterhaltung des Status quo (Widerstandsfähigkeit von Systemen) konzentriert hat (UBA 2014: 113), fokussiert sich iResilience mit seinen Formaten auf die Veränderungsfähigkeit und die *Anpassungskapazität* der lokalen Akteur:innen (siehe Abbildung 1). Die individuellen und kollektiven Anpassungskapazitäten werden durch sechs Dimensionen determiniert: Ressourcenausstattung, soziales Kapital, Anpassungsbewusstsein, Governance, Soziodemografie und Wissen (UBA 2014: 138 ff). Das Projekt fokussiert mit seiner Forschung also weniger auf das *Was*, die entwickelte Klimaanpas-

sungmaßnahme, sondern auf das *Wie*, den kollaborativen Erarbeitungsprozess, welcher durch die Interaktionen der Akteur:innen im Rahmen der Ko-Planung positiv auf die Anpassungskapazitäten einwirkt und die Lebensqualität in den Quartieren verbessert.

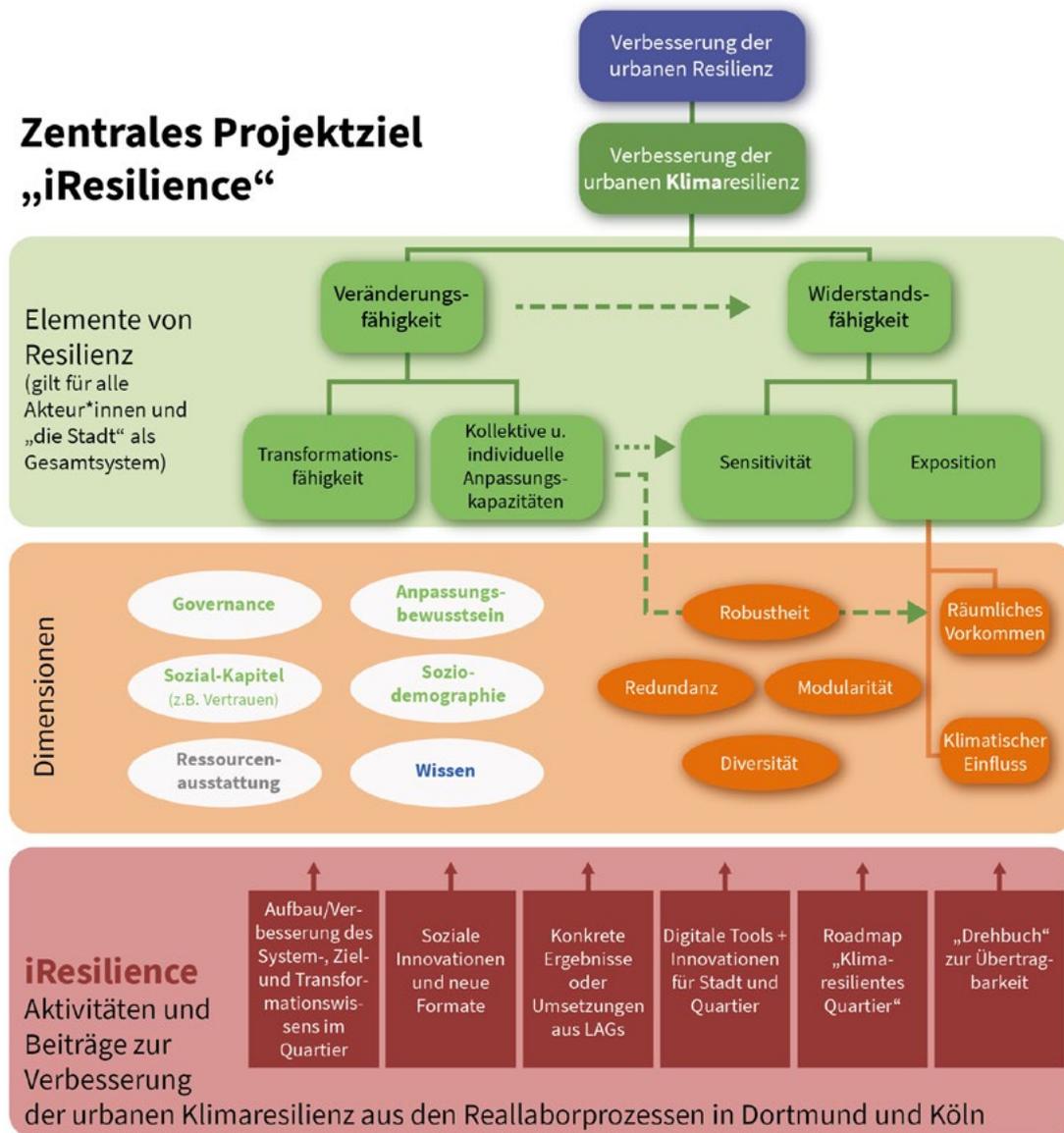


Abbildung 1: Zielhierarchie iResilienz/ Urbane Klimaresilienz. Quelle: iResilienz, Difu in Anlehnung an UBA 2014.

Für die Ko-Planung war der Reallabor-Ansatz von zentraler Bedeutung. Reallabore gelten als ein innovatives Format der Kooperation, Wissensgenerierung und Wissensteilung zwischen Personen unterschiedlicher Fachdisziplinen und Gesellschaftsbereichen. „Reallabore arbeiten im Modus transdisziplinärer Forschung, das heißt in ihnen arbeiten Wissenschaftler:innen und Praxisakteur:innen auf Augenhöhe zusammen, gestalten Forschungsprojekte und Ergebnisse gemeinsam durch Ko-Design & Ko-Produktion sowie die Differenzierung und Integration unterschiedlicher Wissensbestände, Methoden und Konzepte“ (Schäpke et al. 2017: 5).

Vor diesem Hintergrund war für die durch *iResilience* entwickelten Formate die Frage zentral, wie die Akteur:innen im geschützten Arbeitsraum des Reallabors vom „Wissen zum Handeln [...] kommen“ (MWK 2013: 31, siehe auch Ukowitz 2017). Es wurde untersucht, welche Formate Soziale Innovation befördern. Die Förderung sozialer Innovation umfasst dabei nicht nur einen höheren Partizipationsgrad in Planungsprozessen.

Vielmehr sollten die Menschen in den drei Reallaboren durch die Formate unterstützt werden, Wissen zu teilen und neues Wissen zu generieren, Eigenverantwortung zu übernehmen, Verantwortung zu teilen, neue Entscheidungsstrukturen zu entwickeln und bestehende zu nutzen sowie Netzwerke zu knüpfen.

Darüber hinaus sollte übertragbares Handlungswissen generiert werden, das „auch an andere Orte und in die gesellschaftliche Breite getragen werden kann“ (MWK 2013: 31, siehe auch Ukowitz 2017).

Ko-Planung im Projekt *iResilience*

Das Forschungsteam arbeitete im Rahmen der drei Reallabore mit unterschiedlichen Personenkreisen zusammen: Vertreter:innen aus den Quartieren, der Wirtschaft, der Politik, der Verwaltung und Stadtentwässerung und Eigenbetrieben sowie bürgerschaftlichen Initiativen. Es initiierte und begleitete unterschiedliche Ansprache-, Kommunikations- und Ko-Planungs-Formate. Der Arbeitsphase in den Formaten ging eine intensive Vorbereitung voraus, in welcher mit den Stadtverwaltungen und Stadtentwässerungsbetrieben der Städte Köln und Dortmund die Konzeption und Inhalte der Ko-Planungsprozesse gemeinsam formuliert wurden. Ko-Planungsprozesse ermöglichen allen Beteiligten im Reallabor, inklusive dem Projektteam, ein gemeinsames Planen, Entwickeln und Erproben von Klimaanpassungsmaßnahmen. Das (Selbst-)Erproben dürfen und gemeinsame Lernen sind wichtige Ziele der Ko-Planung.

Abbildung 2 veranschaulicht beispielhaft die unterschiedlichen Ebenen der transdisziplinären Zusammenarbeit in einen Zeitstrahl von 2019 bis 2022. Auf der obersten Ebene, dem Plenum, werden sowohl das ganze Reallabor als auch alle Themen (Starkregen, Hitze und Gesundheit sowie Urbanes Grün) übergreifend betrachtet. Es kommen Fachkundige, Anwohnende, Immobilieneigentümer:innen, Gewerbetreibende und städtische Vertreter:innen wie Verwaltung und Stadtentwässerungsbetriebe zusammen, um über die Herausforderungen des Klimawandels auf der Ebene des Quartiers zu sprechen und übergreifende Lösungsansätze zu sammeln. Auf der mittleren Ebene, den thematischen Arbeitsgruppen (them. AG) wird auf je ein Thema fokussiert. Hier steht das Finden von konkreten Orten (zum Beispiel Starkregen-Hotspots) und Herausforderungen (zum Beispiel erhöhter Hilfebedarf von alleinstehenden älteren Menschen in Hitzeperioden) im Fokus.

In den lokalen Aktionsgruppen (LAGs), die die unterste Ebene darstellen, werden die identifizierten Orte oder Herausforderungen analysiert und passgenaue Lösungen gemeinsam vorbereitet (zum Beispiel bauliche Maßnahmen) oder pilothaft umgesetzt (zum Beispiel soziale Innovationen wie eine Hitzesprechstunde).

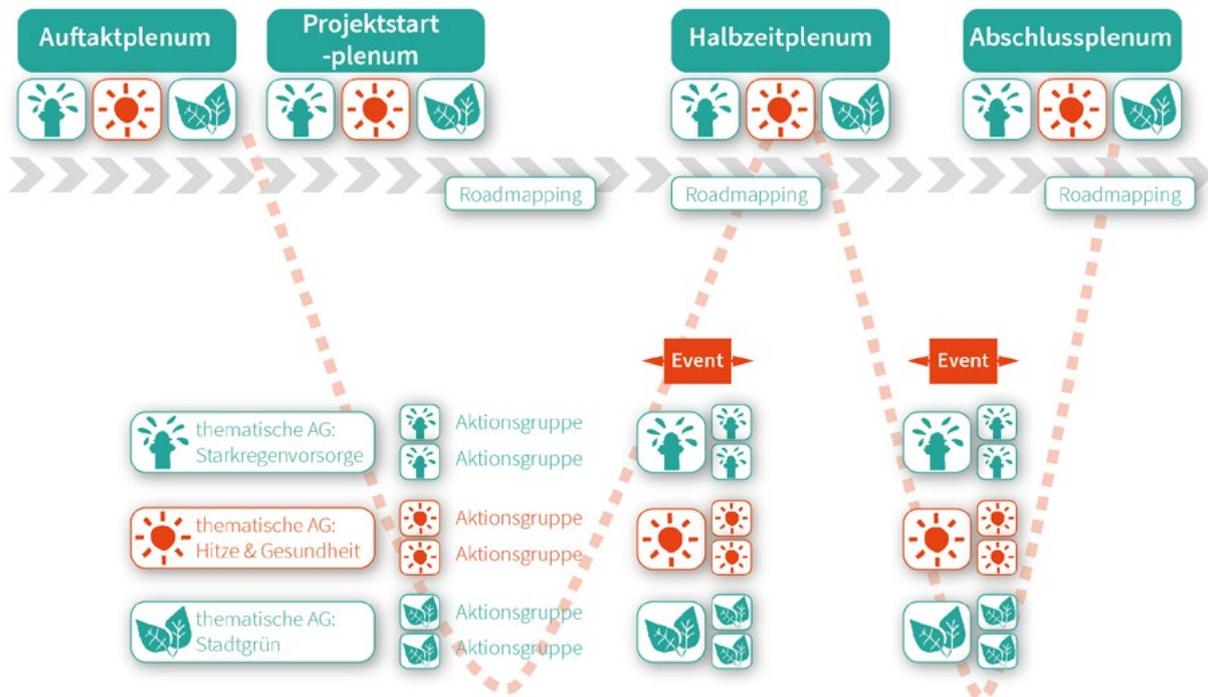


Abbildung 2: Ko-Planungsformate im Projekttablauf. Quelle: iResilience, sfs.

Ein wesentlicher Fokus bei iResilience lag auf der Initiierung und Begleitung der LAGs.

Mit Ko-Planung ist, insbesondere in diesem Format gemeint, dass unterschiedliche lokale Akteursgruppen gemeinsam öffentlich-private, gemeinschaftliche oder auch private Lösungen zur Klimavorsorge zusammen entwickeln.

Um eine qualitative Bewertung des Formates vornehmen zu können wurden Definitionsmerkmale (Was ist eine LAG?) und Hypothesen (Wann ist diese erfolgreich?) entwickelt. Zu ihnen zählte einmal die eigene Betroffenheit durch eines der genannten Themen. Diese Betroffenheit sollte sich lokal verorten lassen. Basis hierfür waren die eigene Erfahrung der Akteur:innen und die durch das Forschungsteam bereitgestellten kleinräumigen Klima- und Klimawirkungsanalysen und Starkregengefahrenkarten. Somit sollte sich der Teilnehmerkreis auf lokal ansässige und zuständige Personen beschränken, die ein Eigeninteresse an der Zusammenarbeit und Lösung eines Problems hatten, demnach intrinsisch motiviert waren. Weiterhin mussten diese Teilnehmenden aus mindestens zwei Akteursgruppen kommen, davon mindestens ein:e lokal ansässige:r oder betroffene:r Akteur:in.

Damit ein gemeinsamer Ko-Planungsprozess entstand, waren mehrere Treffen pro LAG vorgesehen. In der Zusammenarbeit innerhalb der LAG gab es keine Hierarchien, denn die Teilnehmenden arbeiteten *Seite an Seite* miteinander und lernten voneinander. Als Initial für eine LAG war jeweils ein:e Akteur:in vorgesehen, welche die inhaltliche Patenschaft übernahm. Die Themenpat:in brachte die Idee ein und initiierte und forcierte, gemeinsam mit dem Projektteam, den kollaborativen Arbeitsprozess. Im Projekt iResilience entwickelten sich LAGs zu jedem Thema.

Grundlage hierfür waren rund 25 Ideen aus den Plena und den thematischen Arbeitsgruppen. Diese stammten meist direkt aus der Bevölkerung, aber auch aus den Stadtverwaltungen beispielsweise den Stadtentwässerungsbetrieben oder den Umweltämtern. Wenn sich genügend Interessierte, Betroffene oder Zuständige für eine Idee fanden, wurde eine LAG gegründet. Die qualitative und quantitative Bandbreite der LAG-Prozesse und erarbeiteten Ergebnisse ist – trotz der Corona-Pandemie – enorm. Es gibt ein breites thematisches und strukturelles Spektrum (Dauer, Anzahl der Teilnehmenden, Intensität und andere). Wirft man einen Blick auf die einzelnen Ergebnisse der LAGs, zeigt sich, dass die Teilnehmenden der LAGs die Potenziale zur Vernetzung, des Lernens und *Wissenteilens*, der Übernahme von (neuer) Verantwortung, unter anderem durch den Ko-Planungsprozess, unterschiedlich ausgeschöpft haben. Auch die erarbeiteten Maßnahmen sind sehr unterschiedlich. Sie reichen von einem Konzept für die bauliche Umgestaltung einer Straße (Kasemattenstraße für Morgen – siehe unten) bis zur direkten Umsetzung von Maßnahmen (zum Beispiel das Bauen von Hochbeeten oder Entwicklung von Informationsmaterial).

Kasemattenstraße für Morgen in Köln Deutz

Fokus der LAG *Kasemattenstraße für morgen!* war die laut Simulationen der StEB Köln (Stadtentwässerungsbetriebe Köln) überflutungsgefährdete Kasemattenstraße, die einen topographischen Tiefpunkt mit Einstaugefahr bildet (siehe Abbildung 3). Auch die projekt-eigene, kleinräumige Hitzesimulation (siehe Abbildung 4) zeigt eine hohe Belastung. Beides war für die zuständige StEB Köln ausschlaggebend, die Kasemattenstraße als Ort für eine LAG vorzuschlagen, um Ideen für eine klimaresiliente Umgestaltung zu entwickeln. So übernahm sie die Rolle der Themenpatin. Gemeinsam mit dem Forschungsteam wurde die Idee weiterverfolgt und Teilnehmende für eine LAG akquiriert: Zuständige aus den relevanten Fachämtern der Stadt Köln fanden sich schnell. Die Anwohnenden zu überzeugen, war schwieriger: Ansprachen, die sich auf die Sensibilisierung gegenüber lokalen Starkregengefahren fokussierten, liefen zunächst ins Leere. Über eine thematische Öffnung (Aufwertung des urbanen Raums) und verschiedenste Ansprache-Formen (zum Beispiel Infostände; Events) konnten Anwohnende für das Vorhaben gewonnen werden. Anfängliche Skepsis lösten bei den Bürger:innen die fehlenden Finanzmittel des Projekts aus, da eine Umsetzung ungesichert schien. Auch fühlten sich die Anwohnenden von Starkregen bislang nicht betroffen.



Abbildung 3: Starkregengefahrenkarte der StEB Köln, einsehbar unter hw-karten.de. Quelle: StEB Köln.



Abbildung 4: Simulierte Hitzebelastung für Köln-Deutz. Quelle: iResilience, Geo-Net

Das Projektteam hat im Prozessverlauf den Kommunikationsfokus auf die Aufwertung der Fläche gelegt: Steigerung der Aufenthaltsqualität in dem von Starkregen besonders betroffenen Bereich (Parkplatzfläche) zum Beispiel durch die Entsiegelung. Das Thema Klimaanpassung (insbesondere Überflutungsgefährdung) wurde bei der Kommunikation mitgedacht, aber nicht in den Vordergrund gestellt. Besonders bei der Gewinnung von Teilnehmenden aus der Bevölkerung war das Forschungsprojekt als intermediärer Akteur gefragt: Hier musste zwischen der Fragestellung einer klimaresilienten Umgestaltung der Straße (Fragestellung und Motivation StEB Köln und städtischer Fachämter) und der Schaffung von Aufenthaltsqualität (Motivation der Bevölkerung) vermittelt werden.

Die insgesamt fünf Treffen (siehe Abbildung 5) fanden in Teilen Vor-Ort oder pandemiebedingt als Videokonferenz statt. Eine feste, den LAG-Prozess gestaltende Gruppe wurde durch sporadisch teilnehmende Akteur:innen punktuell ergänzt. So blieb der Prozess auch für neue Ideen offen, erschwerte jedoch gleichzeitig das gemeinsame Arbeiten, da so Fragestellungen und Ideen teilweise mehrfach diskutiert wurden.

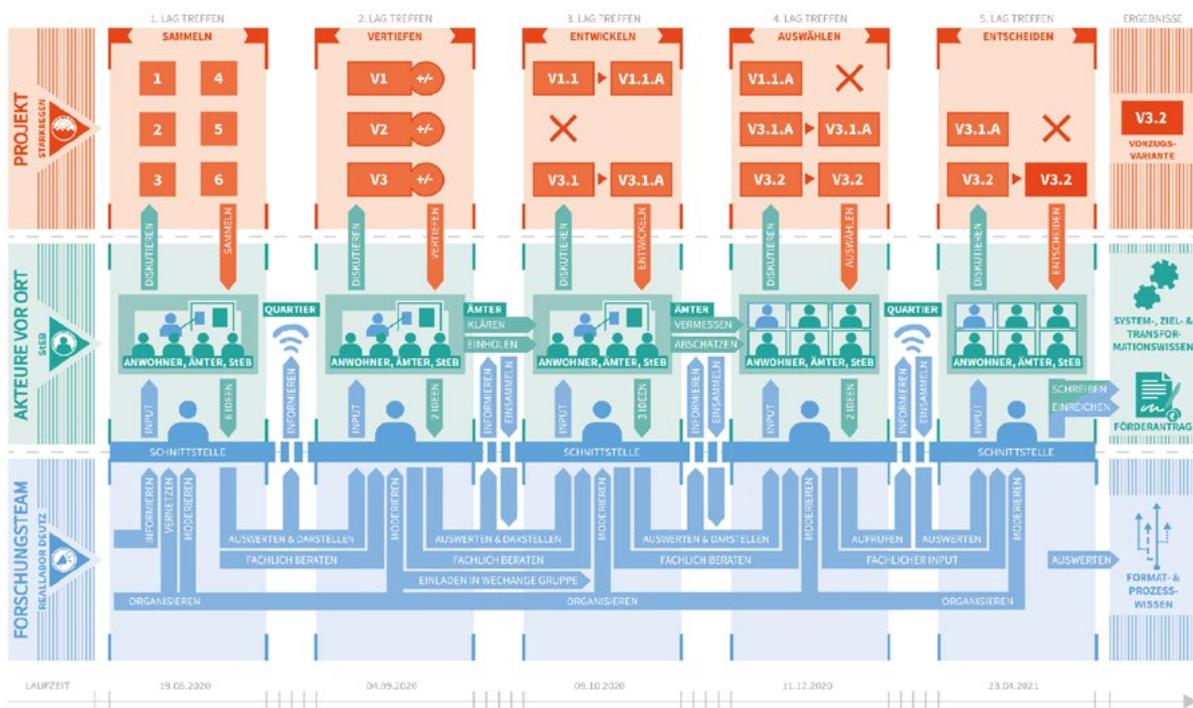


Abbildung 5: LAG-Prozess Kasemattenstraße für Morgen. Quelle: iResilience, HCU.

Das erste Treffen Vor-Ort startete nach einer Projektvorstellung mit einer Ideensammlung zur Flächenumgestaltung. Die Starkregenproblematik vor Ort aus Sicht der StEB wurde räumlich verdeutlicht und die Erwartungshaltung der Teilnehmenden abgefragt. Jede:r Einzelne konnte ihre/seine Ideen anhand von Karten vorstellen.

Im nächsten Prozessschritt wurden vom Forschungs-Team alle Ideen gesichtet, thematisch geclustert und zeichnerisch vom Projektpartner HCU (HafenCity Universität Hamburg) dargestellt. Diese Entwurfsvarianten bildeten die Basis für die weitere Arbeit und

wurden gemeinsam in der Gruppe in den Treffen weiterentwickelt. Aus den vorgeschlagenen Ideen wurde ersichtlich, dass das Wissen zum Thema Starkregen seitens der Zivilgesellschaft unzureichend und weiterer fachlicher Input nötig ist. Zentrale Elemente der Ideensammlung waren die Schaffung eines Platzes gesäumt mit urbanem Grün sowie die Reduzierung oder der Entfall von Flächen für den motorisierten Verkehr.

Das zweite Präsenztreffen konzentrierte sich auf die Vermittlung von Wissen zu Starkregen: Durch das Projektteam wurde dargestellt, mit wieviel Wasservolumen im schlimmen Starkregenfall zu rechnen ist und welche Folgen sich für Straßenraum und anliegende Gebäude ergeben. Mit Hilfe von diesem Wissen wurden Rückschlüsse auf die Entwurfsvarianten gezogen. Das dritte Vor-Ort-Treffen diente zur Kombination des erworbenen Wissens. Die Gruppe verständigte sich darüber hinaus auf das Ziel, eine Vorzugsvariante erarbeiten zu wollen. Um diese Variante zu erstellen und auszuwählen, wurden Parameter gesammelt, unter anderem Tauglichkeit zur Starkregenvorsorge, Erhalt der Bestandsbäume, Versorgungsleitungen im Untergrund, verkehrliche Situation, Aufenthaltsqualität, zusätzliches Grün. Insbesondere die verkehrliche Situation und die Aufenthaltsqualität konnten die Anwohnenden einschätzen und Hinweise geben. Besonders in diesem Treffen zeigte sich, dass das Wissen aller gleichwertig mit eingebracht werden konnte, was einen Arbeitsprozess Seite an Seite ermöglichte. Abgeleitet von den Parametern wurden die Varianten vom Forschungsteam angepasst.

Das vierte Treffen musste digital stattfinden. Hier wurden alle Varianten unter den Parametern besprochen, gleichberechtigt Vor- und Nachteile benannt und Favoriten ausgemacht. Herausgekommen ist eine Vorzugsvariante (siehe Abbildung 6). Eine digitale Umfrage, die das gesamte Quartier adressierte, bestätigte diese Auswahl.



Abbildung 6: Gemeinsam entwickelte Vorzugsvariante. Quelle: iResilience, HCU.

Im fünften Treffen wurden die Umfrageergebnisse besprochen und das weitere Vorgehen geplant. Der ausgewählte Entwurf wurde von zwei LAG-Mitgliedern, einem Anwohner und einem Verwaltungsmitarbeiter, und dem Projektteam der Politik vorgestellt. Parallel reichte das Projektteam mit dem Amt für Straßen- und Verkehrsentwicklung der Stadt Köln eine Skizze in einem Förderprogramm ein und bereitete den erforderlichen politischen Beschluss vor. Die treibende Kraft dahinter ist das Forschungsprojekt als intermediärer Akteur.

Wasser-Tanken im Dortmunder Hafenviertel

Die Idee *Wasser-Tanken* im Hafenviertel aufzustellen entwickelte sich während einer Quartiersveranstaltung zu *Urbanem Grün*. Zentral war die Frage, wie Regenwasser nachhaltig zur Bewässerung von öffentlichem Urbanem Grün genutzt werden kann. Ein Teilnehmer brachte den Vorschlag *Wasser-Tanken für das Hafenviertel* ein. Er hatte bereits in Münster sogenannte *Wasser-Tanken* – geschlossene Wassercontainer mit Überlaufschutz – aufgestellt. Dies sollte eine Verantwortungsübernahme der lokal Ansässigen für Grünstrukturen im direkten Wohn- und Lebensumfeld erleichtern und das soziale Miteinander und Gemeinschaftsgefühl fördern. Im Rahmen des Projekts *iResilience* fand er die Möglichkeit, seine Idee bekannt zu machen und wurde Themenpate für eine LAG. Er und das Forschungsteam luden im Nachgang der Veranstaltung alle Teilnehmenden und weitere Projekt-Interessierte ein. Zusätzlich erfolgte ein Aufruf über den projekteigenen Instagram-Account. Durch diese Ansprache konnten weitere Bürger:innen sowie Vertreter:innen aus sozialen Einrichtungen, Vereinen, Gemeinschaftsgärten, Urban Gardening-Projekten sowie aus dem Quartiersmanagement und der Quartiersarchitektur als Akteure für die LAG gewonnen werden.

Das Forschungsteam war Gastgeber des ersten LAG-Treffens im März 2021. Der Themenpate war der Experte und erläuterte neben technischen Daten, der Funktionsweise und der Optik auch das Verfahren der Aufstellung. Die Wasser-Tanke wird an das Fallrohr eines Gebäudes oder ähnlich angeschlossen, um das Regenwasser der Dachfläche aufzufangen. Das Regenwasser kann dann zur Bewässerung von Pflanzen genutzt werden und wird so im natürlichen Wasserkreislauf gehalten. Vorteilhaft ist, dass Wasser im öffentlichen/ privaten Raum zur Verfügung steht und genutzt werden kann. Weitere positive Effekte sind, dass durch den Prozess – Ort finden, Wasser-Tanke aufstellen, Grün pflegen – eine Vernetzung in der Nachbarschaft stattfinden kann. Alle Teilnehmenden konnten ihre Fragen, zum Beispiel zu Bauweise, Überlaufschutz, Vandalismus, stellen und mit dem Themenpaten klären. Mögliche Standorte für Wasser-Tanken wurden gemeinsam identifiziert. Ein Vertreter des Quartiersmanagements konnte bereits in Aussicht stellen, dass die *Wasser-Tanken* gegebenenfalls durch den Quartiersfonds förderfähig sind. Das Forschungsteam fasste im Nachgang alle Informationen zusammen, koordinierte eine Route und Treffpunkte für eine gemeinsame Begehung der potenziellen Standorte und terminierte diesen. Die LAG-Mitglieder überlegten sich die Standorte sowie die Anzahl der benötigten Tanks und erarbeiteten die Grundlagen für den Förderantrag.

Im April 2021 wurden gemeinsam mögliche Standorte besucht. Dazu zählten zwei öffentliche Gemeinschaftsgärten sowie zwei halböffentliche Gärten sozialer Einrichtungen – überall würde eine Wasser-Tanke das Gießen deutlich erleichtern. Ein weiterer Wunsch-Standort befand sich vor einem Privathaus, wegen der geringen Gehwegbreite, konnte dieser nicht realisiert werden. Für die anderen Standorte wurde die Größe der jeweiligen Wasser-Tanken berechnet und Detailfragen geklärt, zum Beispiel zur Zugänglichkeit oder zur Platzierung des Regensammlers, also dem Anschlussstück von Fallrohr zum Container (siehe Abbildung 8). Bei der gemeinsamen Auswahl des Wasser-Tanken-Materials wurden individuelle Wünsche, wie Holzverkleidung oder Gestaltbarkeit mit einbezogen.

Nachdem die Wasser-Tanken-Standorte festgelegt wurden, stellte die LAG im Mai 2021 unter Federführung eines LAG-Mitglieds aus einem ansässigen Trägerverein einen Förderantrag beim Quartiersfonds Nordstadt des Amtes für Stadterneuerung der Stadt Dortmund. Nach Bewilligung durch die Bezirksvertretung konnte im Juli 2021 mit den Arbeiten an den Standorten begonnen werden. Die Planung und den Aufbau setzte der Themenpate mit den LAG-Mitgliedern und weiteren Engagierten um. Je nach Standort wurden die Regenspeicher mit Holz verkleidet, bemalt oder bepflanzt (siehe Abbildung 7). Zudem wurden seitens der LAG-Mitglieder Schilder entworfen, um über nachhaltige Regenwassernutzung zu informieren.



Abbildung 7: Links: Wasser-Tanke beim Gartenprojekt im Blücherpark.
Rechts: Anschlussdetail an Fallrohr. Quelle: iResilience, sfs und nordwaerts.

Nach Fertigstellung aller Wasser-Tanken folgte ein offizieller Pressetermin. Durch die Anwesenheit der Bezirksbürgermeisterin wurde das Engagement der Beteiligten politisch gewürdigt. Mittlerweile hat der Themenpate und einzelne Mitglieder der LAG Wasser-Tanke eine eigene Webseite.

Das Netzwerk Wasser-Tanke breitet sich über die Quartiergrenze Hafencity aus: Zahlreiche Interessierte aus unterschiedlichen Zusammenhängen engagieren sich mittlerweile für weitere Wasser-Tanken in Dortmund (siehe Abbildung 8).

Das Projekt iResilience wurde umfassend ausgewertet. Basis dafür waren einerseits Interviews mit den beteiligten Akteur:innen aus den LAGs, sowie teaminterne Reflexionstreffen zur eigenen Arbeit. Abschließend soll nun reflektiert werden, inwiefern das Konzept der LAG in der Projektpraxis anwendbar war. Im Fokus stehen dabei die Relevanz der (Klima-) Betroffenheit vor Ort, die Bedeutung einer Umsetzungsperspektive sowie das Vorhandensein einer vermittelnden Instanz innerhalb des LAG-Prozesses. Diese drei Thesen, welche zu Beginn des Artikels bereits angerissen wurden, werden nun tiefer beleuchtet, sowie die beiden LAGs *Kasemattenstraße* für morgen und Wasser-Tanke miteinander verglichen.

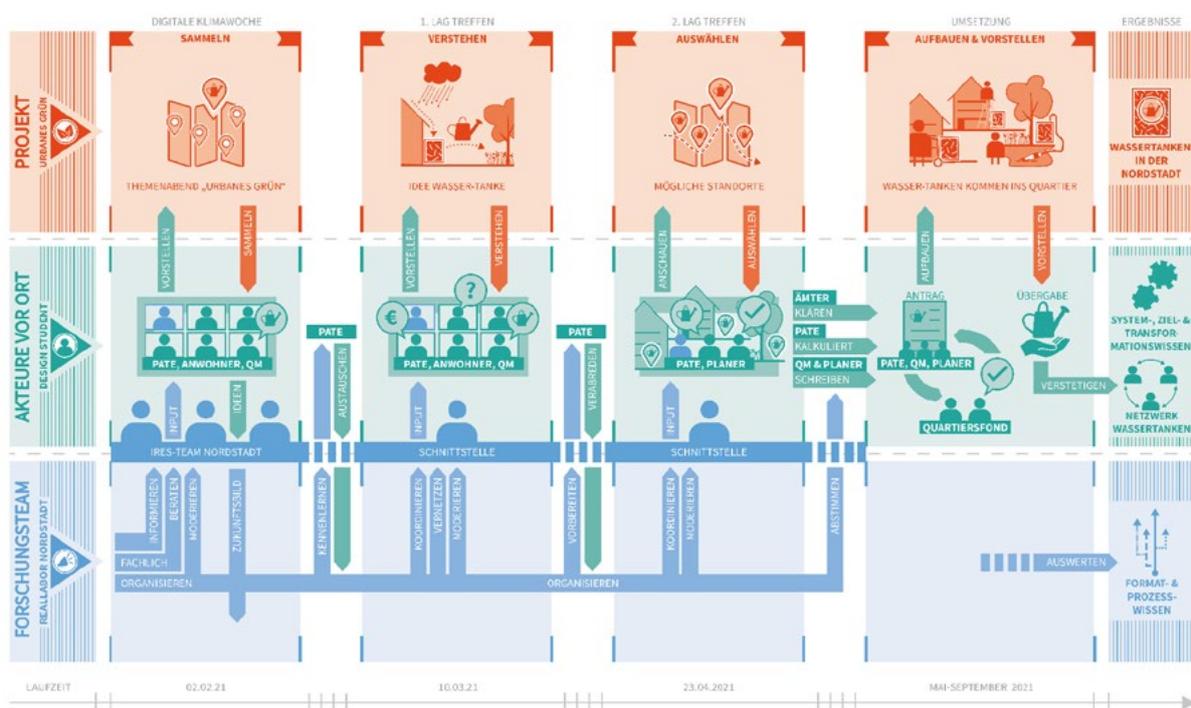


Abbildung 8: LAG-Prozess Wasser-Tanke. Quelle: iResilience, HCU.

These 1 – Die eigene Betroffenheit durch Klimafolgen motiviert zur Teilnahme

Ein Merkmal des LAG-Konzepts ist die direkte Betroffenheit der Akteur:innen, die sich zusammenfinden, um an einer Idee kooperativ zu arbeiten. Die Funktion der Betroffenheit wurde zwar im Projektvorfeld nicht näher definiert, die Betroffenheit kann aber Bindeglied zwischen den einzelnen Personen und somit identitätsstiftend sein oder Motivationstreiber für die Beteiligung – oder bestenfalls beides.

Grundlage der Reallaborarbeit war die Reflexion der Klimafolgen für die Quartiere mit den lokalen Akteur:innen. So wurden in den ersten Projektmonaten kleinräumige Hitze-karten erstellt, die die straßenzug- und hinterhofspezifische Ist-Situation sowie die prognostizierten Hitze-Entwicklungen verdeutlichen. Zudem standen in beiden Städten entsprechende Starkregengefahrenkarten zur Verfügung. Die Karten wurden in den Plenen vorgestellt und wo es thematisch passte, bei der Entwicklung von Ideen zu LAGs vom Forschungsteam herangezogen. Den lokalen Akteur:innen wurde somit aufgezeigt, dass eine objektive Betroffenheit an bestimmten Orten gegeben ist. Dies sollte zur Mobilisierung und zur Gründung von LAGs dienen. Es können aber aus dem Projekt heraus keine Rückschlüsse gezogen werden, dass die durch Daten belegte, also objektive Betroffenheit bei den Bürger:innen einer Betroffenheit gleichkommt, die motivierend wirkt. Dies zeigt sich im Übrigen ebenso bei der Ansprache von Vermieter:innen und Wohnungsgenossenschaften. Anders scheint es bei den Verwaltungsmitarbeitenden zu sein: Eine entsprechende Datenbasis ist ein Argument, sich mit den Orten entsprechend zu befassen.

Es hat sich gezeigt, dass für verschiedene Akteursgruppen unterschiedliche Anspracheformen und unterschiedliche Möglichkeiten zur Motivation genutzt werden müssen. Die Datenlage war für die StEB Köln und die Fachämter der Stadt Köln an der Kasemattenstraße Motivation genug. Bei den Anwohnenden jedoch hat dies nicht gereicht: Hier lag keine Erfahrung einer überfluteten Straße vor, sodass erst der thematische Schwenk auf die Aufenthaltsqualität motivierend wirkte. Bei der LAG *Wasser-Tanke* stellt sich die Betroffenheitssituation anders dar. Ein Studierender präsentierte eine einfache Lösung zur Regenwasserbewirtschaftung und wird zum Themenpaten, mit der Idee passgenaue Wasser-Tanken für das Quartier und die lokalen Akteur:innen aufzustellen und in Betrieb zu nehmen. Der Themenpate handelt nicht aus einer individuellen, eigenen Betroffenheit heraus, sondern setzt sich für Urbanes Grün ein. Die LAG-Mitglieder waren motiviert sich an dem Prozess zu beteiligen, da sie einen persönlichen Nutzen im Quartier haben, unabhängig davon, ob ihnen die vorher fehlende Wasserverfügbarkeit bewusst war oder nicht.

Eine objektive Betroffenheit führt bei den Professionellen zu einer Handlungsbereitschaft, bei Ehrenamtlichen/Privateen braucht es die gefühlte Betroffenheit oder/und einen Nutzen.

Daten und Fakten laufen ins Leere, zumindest wenn diese nicht durch eigene Erfahrungen verifiziert werden können.

These 2 – Die Umsetzung ist nicht Teil der Ko-Planung, aber ohne Umsetzbarkeit keine LAG

Ko-Planung ist ein längerer Prozess – der Zeit und Energie von allen haupt- und ehrenamtlichen LAG-Mitgliedern fordert. Welche Rolle spielt in diesem Format die Umsetzungsperspektive auf die erarbeiteten Ergebnisse?

Das Forschungsteam wurde bereits zum Projektstart, bevor die LAGs überhaupt angegangen wurden, mit der Frage nach der Umsetzung konfrontiert. Insbesondere die Anwohnenden spiegelten dem Team, dass ein ehrenamtliches Engagement ihrerseits nur gewährleistet werden kann, wenn finanzielle Mittel für eine Realisierung der Ergebnisse vorhanden sind. Deutlich zu kommunizieren, dass keine frei zu investierenden Projektmittel eingeplant waren, war für viele enttäuschend, aber notwendig, um keine falschen Hoffnungen zu wecken. Das Forschungsteam berücksichtigte die Frage nach der Realisierbarkeit fortan explizit und je nach Fragestellung. Neben den nötigen finanziellen Ressourcen braucht es oftmals auch personelle Ressourcen oder/und politische Unterstützung zur Umsetzung. Dies stets im Blick zu haben war für das Forschungsteam eine Herausforderung.

Die LAG *Kasemattenstrasse für morgen* ist die umfangreichste und komplexeste Fragestellung mit einem ebenso komplexen Ergebnis – was aus Bürger:innen-Sicht eher realisierungsfern wirkt. Deswegen wurde die Diskussion einer potenziellen Ergebnisumsetzung transparent geführt: Gemeinsam wurde zum Beispiel nicht nur besprochen, dass das Ergebnis zusammen der Politik vorgestellt wird, sondern auch dass das Projektteam potenzielle Fördermitteltöpfe ausfindig macht und bei der Antragstellung unterstützt. So konnten im Prozess Fragen zur Umsetzbarkeit beantwortet werden, mit dem Erfolg, dass die lokalen Akteur:innen die ganze Zeit am Ball geblieben sind.

Die LAG *Wasser-Tanke* war hingegen die einzige, die bereits mit Auftritt des Themenpaten finanzielle Ressourcen zur Umsetzung hatte – aus diesem Grund stand die Mobilisierung der lokalen Akteur:innen für die LAG vor ganz anderen Voraussetzungen, denn die Ergebnisoffenheit des Prozesses war eingeschränkt. Der LAG-Prozess lief daher vergleichsweise (zu anderen LAGen) sehr komprimiert und die Umsetzung konnte erfolgen.

Auch andere Beispiele aus dem Projekt zeigen, wie wichtig Umsetzungsperspektiven sind, damit lokalen Akteur:innen sich beteiligen.

Neue Formate, die einiges von den Akteur:innen verlangen und langfristig die sozio-kulturelle Praxis verändern sollen, brauchen kurzfristige Erfolge, das heißt Umsetzung.

Ein Gefühl des für die Schublade Arbeitens demotiviert, verhindert die Teilnahme und eine LAG kommt nicht zustande.

These 3 – Ohne Vermittler:in keine Ko-Planung

Eine weitere These ist, dass es ohne eine Vermittler:in zwischen den Akteur:innen keinen kooperativen Arbeitsprozess gibt. Das erscheint als naheliegender Befund. Vergewegenwärtigt man sich jedoch, wie Klimaanpassung auf der Quartiersebene aktuell verhandelt wird, so wird klar, dass die ansässigen Akteur:innen aus Zivilgesellschaft, Verwaltung und Politik nur selten im direkten Austausch miteinander stehen. Somit braucht es eine Vermittler:in, welche die relevanten Akteur:innen, deren Wissen, Ideen und Handlungsspielräume akti-

viert und in einem strukturierten Arbeitsprozess zusammenbringt. Trotz ihrer Unterschiede kann sowohl für die Kasemattenstraße für Morgen als auch für die Wasser-Tanken die Bedeutung einer vermittelnden Instanz als aktive Prozessermöglicher:in, Prozessbegleiter:in sowie teilweise als Prozesstreiber:in festgestellt werden. Die LAG fungierte hierbei als vermittelnder Rahmen. In ihm kommen die Akteur:innen auf neutralem Grund zusammen. Keiner von ihnen hat die Rolle der Gastgeber:in beziehungsweise des Prozessverantwortlichen inne. Diese Rolle wurde durch das Forschungsteam übernommen. Wie oben beschrieben reichten die Aufgaben dabei von der Koordination und Vorbereitung der Arbeitstreffen, über die Bereitstellung wichtiger Grundlageninformationen und der fachlichen Qualifizierung der Ideen bis hin zu der Moderation und Dokumentation der einzelnen Treffen.

Mehrwert für Quartiere

Durch die LAGs könnte ein vielschichtiger Mehrwert für die Quartiere generiert werden. Dieser entsteht im Wesentlichen durch das Zusammenspiel des angebotenen organisatorischen Rahmens, der Vernetzung der Akteur:innen, der Möglichkeit einer vertrauensvollen Kooperation, der inhaltlichen Qualifizierung der Ideen und der lokalen Verankerung der Prozesse. Mit Blick auf die Thesen wird aber klar, dass dies nicht voraussetzungslos ist. Die objektive Betroffenheit durch Starkregen und Hitze reicht, gerade mit Blick auf die Motivation der Bevölkerung, nicht aus. Ohne die konkrete Erfahrung, zum Beispiel Wasser im Keller, oder die Verknüpfung mit anderen Zielsetzungen wie beispielsweise die Aufwertung der Quartiersfreiräume, bleibt das Wissen um die persönliche Betroffenheit abstrakt und veranlasst nicht zum kooperativen Handeln.

Auch eine nur vage beziehungsweise fehlende Umsetzungsperspektive der entwickelten Maßnahmen wirkt sich negativ auf die Bereitschaft der Akteur:innen aus, gemeinsam an Lösungen für ihr Quartier mitzuwirken. Hier haben sich einfache Lösungen als schneller umsetzbar erwiesen. Wie jedoch die LAG Kasemattenstraße für Morgen zeigt, kann, mit einer entsprechenden Akteurskonstellation und Prozessbegleitung, auch in und mit Planungsprozessen kooperativ und zielführend agiert werden. In der Gegenüberstellung wird deutlich, dass die Aussicht auf finanzielle Unterstützung – in Dortmund durch einen fest zur Verfügung stehenden Fördertopf – Eigeninteressen bündelt und ein Gemeinschaftsgefühl entstehen lässt, das motivierend wirkt und zur Nachahmung einlädt. Durch die vermittelnde Rolle des transdisziplinären Forschungsteams wurden die lokalen Akteur:innen im Quartier auf kurzem Wege miteinander vernetzt und arbeitsfähig gemacht.

Dadurch überbrückt das Format LAG eine heute noch bestehende personelle, organisatorische und kommunikative Lücke in aktuellen Planungsprozessen.

Gerade mit Blick auf die lokale Verankerung der LAGs bieten die im Forschungsprojekt gemachten Erfahrungen Anknüpfungspunkte zum Beispiel für bestehende Instrumente der Städtebauförderung (Quartiersmanagement). Darüber hinaus ergeben sich, durch

die neuen lokalen Netzwerke zwischen Zivilgesellschaft und Verwaltung, Möglichkeiten für neue Kooperationen zum Beispiel beim Unterhalt, Betrieb und der Pflege der entwickelten Maßnahmen.

Literatur

- BMI (Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat) (2021): Memorandum „Urbane Resilienz“ – Wege zur robusten, adaptiven und zukunftsfähigen Stadt. Berlin.
- MWK (Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Baden-Württemberg) (2013): Wissenschaft für Nachhaltigkeit. Stuttgart. https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/PDF/Brosch%C3%BCre_Wissenschaft_f%C3%BCr_Nachhaltigkeit.pdf, Zugriff am 20.12.21.
- Schäpke, Niko; Stelzer, Franziska; Bergmann, Matthias; Singer-Brodowski, Mandy; Wanner, Matthias; Caniglia, Guido und Daniel J. Lang (2017): Reallabore im Kontext transformativer Forschung. Ansatzpunkt zur Konzeption und Einbettung in den internationalen Forschungsstand. Leuphana Universität Lüneburg, Institut für Ethik und Transdisziplinäre Nachhaltigkeitsforschung. Lüneburg.
- UBA (Umweltbundesamt) (2014): Deutschland im Klimawandel: Anpassungskapazität und Wege in eine klimarobuste Gesellschaft 2050, Ufoplan Endbericht, Forschungskennzahl FKZ 3711 41 102.
- Ukowitz, Martina (2017): Transdisziplinäre Forschung in Reallaboren. Ein Plädoyer für Einheit in der Vielfalt. In: GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society 26 (1), 9– 12.

Weiterführende Informationen:

<http://iresilience-klima.de/>

https://www.instagram.com/iresilience_klima/



Grünzugpuzzle auf der CoProGrün Projektbörse. Foto: Ropelato.

Grüne Infrastruktur gemeinsam entwickeln

Co-Producing Green Infrastructure

Axel Timpe, Katharina Christenn

Keywords: Grüne Infrastruktur; Urbane Agrikultur; Emscher Landschaftspark; Koproduktion; Grünzug

Green infrastructure; urban agriculture; Emscher landscape park; co-production; green corridor

Abstract

Lebensmittelproduktion, Ökosystemleistungen, Freizeitangebot – Grünzüge sind Lebensgrundlage, Erholungsraum und Grüne Infrastruktur. Grünzüge stellen ein wertvolles Gemeinschaftsgut dar. Um sie zu sichern und zu gestalten, sind Kommunen auf Zusammenarbeit insbesondere mit der Landwirtschaft als wichtigstem Landnutzer und der zivilgesellschaftlich organisierten Bürgerschaft angewiesen. Koproduktion überwindet dazu die Arbeitsteilung zwischen Produzierenden und Konsumierenden: Beide arbeiten gemeinsam an der Herstellung und der Nutzung von Grüner Infrastruktur (GI). Das Forschungsprojekt *CoProGrün* hat im Grünzug Östliches Emschertal untersucht, wie GI mit lokalen Akteur:innen koproduziert werden kann. In einem transdisziplinären Team wurden Koproduktionsprojekte im Bereich der urbanen Landwirtschaft und des urbanen Gärtnerns entwickelt und umgesetzt. Vier Stufen der Koproduktion von der Koppelproduktion über Codesign und echte Koproduktion bis zur Koproduktion in Gemeinschaften wurden identifiziert. Neben einer theoretischen Grundlage zur Koproduktion trägt die Forschung damit zur Ausweitung transformativer Koproduktionsprozesse in Kommunen bei.

Green corridors are the backbone of green infrastructure in urban regions, they provide habitats, food production, recreational opportunities and a wide range of other ecosystem services. Green corridors are a valuable community asset. In order to secure and shape them, municipalities are dependent on cooperation with the local economy, especially agriculture as the most important land user, and civil society organizations. Co-production overcomes the classic division of labour between producers and consumers: Both work together on the production and use of green infrastructure. The research project *CoProGrün* presented here used the example of the green corridor Östliches Emschertal (Eastern Emscher Valley) in the German Ruhr Metropolis to investigate, how green infrastructure can be sustainably maintained, secured in the long term and attractively designed by involving these actors. Four levels of co-production ranging from joint production to community co-production have been identified. The results show, that a cross-sectoral, transdisciplinary approach can create and sustain a process leading to new types of green infrastructure management through urban farming and gardening.

Axel Timpe, RWTH Aachen University und lohrberg stadtlandschaftsarchitektur

Katharina Christenn, RWTH Aachen University

Grünzüge – von der planerischen Festsetzung zur Koproduktion

Urbanes Grün prägt entscheidend die Lebensqualität von Städten. Seit Jahrzehnten kümmert sich daher die kommunale Planung um den Aufbau und die Pflege von Grünflächen und Netzwerken Grüner Infrastruktur. Parks, Kleingärten, Wälder und Äcker entfalten ihre volle Wohlfahrtswirkung allerdings erst im Verbund: Als Grünzüge gliedern sie die Stadt, bieten größere Erholungsräume, vernetzen Lebensräume von Tieren und Pflanzen und bringen Frischluft in überhitzte Quartiere. Und dennoch sind diese Flächen durch Siedlungsnutzungen bedroht und die Pflege der Freiräume lässt zu wünschen übrig. Geringe Wertschätzung für landwirtschaftliche Flächen führt dazu, dass diese für andere Nutzungen geopfert werden.

Grünzüge müssen daher durch Planungsrecht gesichert, aber auch von den Bürger:innen als wertvolle Stadträume erkannt und genutzt werden.

Das Forschungsprojekt CoProGrün greift das Konzept der Urbanen Agrikultur auf und untersucht, wie Grüne Infrastruktur durch die Einbindung von Akteur:innen aus (Land-) Wirtschaft und Zivilgesellschaft nachhaltig ausgerichtet, langfristig gesichert und attraktiv gestaltet werden kann. Am Beispiel des Grünzuges Östliches Emschertal wird gezeigt, wie Grüne Infrastruktur mit verschiedensten Akteur:innen der Stadtgesellschaft koproduziert werden kann. Hierfür arbeiten Partner aus Kommunen, Landwirtschaft und Wissenschaft zusammen. Die Akteur:innen konsumieren den Grünzug nicht nur, sondern koproduzieren ihn durch innovative Bewirtschaftungs- und Beteiligungsformen. Kommunen, Landwirt:innen, urbane Gärtner:innen, Stadtteilvereine, Sozialträger und andere Projektakteur:innen bringen diese nun in die Umsetzung. Für die Zukunft stellt sich die Frage, wie Kommunen die Unterstützung von Koproduktion mit Wirtschaft und Zivilgesellschaft in ihre alltägliche Praxis einbinden können.

Grüne Infrastruktur – ein öffentliches Gut der Daseinsvorsorge

Die Daseinsvorsorge als gesellschaftliche Aufgabe beruht auf der Abhängigkeit des Menschen von Naturgütern: „Human society depends on the benefits provided by nature such as food, materials, clean water, clean air, climate regulation, flood prevention, pollination and recreation.“ (European Commission 06.05.2013: 2) Um den Gütercharakter dieser Leistungen der Natur zu betonen, werden sie von der Europäischen Kommission (EK) auch als Naturkapital bezeichnet.

Naturkapital und Grüne Infrastruktur

Naturkapital stellt ein Gemeinschaftsgut dar (Décamps 2010: 14) und ist damit Risiken der Degradierung durch Übernutzung ausgesetzt, die durch gesellschaftlich legitimierte Planung verhindert werden sollen. Europaweit sind Schutz und Entwicklung des Naturkapitals notwendig (European Commission 06.05.2013: 2). Dieser Aufgabe stellt sich die EU unter anderem mit dem Umweltaktionsprogramm Gut leben innerhalb der Belastbarkeitsgrenzen unseres Planeten (Europäische Kommission 29.11.2012) und der dem Green Deal zu Grunde liegenden Clean Planet Strategy (European Commission 28.11.2018) zur Vermeidung des Fortschreitens und der Auswirkungen des Klimawandels. In der Umsetzung dieser europäischen Ziele kommt den Kommunen und den Bürger:innen eine herausragende Rolle zu. Die übergeordneten Strategien zur Sicherung und Bewirtschaftung des Naturkapitals lassen sich nach unserer Ansicht nur dann erfolgreich umsetzen, wenn sie auf der lokalen Ebene von einer breiten Gemeinschaft verschiedenster Agierender getragen werden.

Um das Naturkapital angemessen zu berücksichtigen, ist es als Grüne Infrastruktur (GI) gleichrangig mit der grauen Infrastruktur und der sozialen Infrastruktur in die Daseinsvorsorge einzubinden. Die EK definiert GI als „strategically planned network of natural and semi-natural areas (...) designed and managed to deliver a wide range of ecosystem services. It incorporates green spaces (...) and other physical features in terrestrial (...) areas. On land GI is present in rural and urban settings.“ (European Commission 06.05.2013: 3)

Die Definition macht deutlich, dass GI sowohl eine funktionale, über Ökosystemdienstleistungen (ecosystem services) beschriebene Dimension besitzt als auch eine räumliche Dimension. Über Ökosystemdienstleistungen (ÖSD) wird dargestellt, welche positiven Effekte durch GI bereitgestellt werden. Der Nutzen der Natur lässt sich über ÖSD in verschiedenen Leistungskategorien klassifizieren. Für die in diesem Beitrag dargestellte Forschung zur Koproduktion von GI im städtischen und stadtnahen Raum lassen sich verschiedene Nutzen der GI besonders hervorheben, die in Verbindung mit der Urbanen Agrikultur (UA) erbracht werden. Während UA selbst zunächst zu den versorgenden ÖSD gehört, besitzt sie auch enge Verbindungen zu weiteren Gruppen. Einen Überblick der positiven Korrelationen zwischen UA, ÖSD und den Nutzen von GI geben Timpe et al. (2015).

GI in der Metropole Ruhr und dem Grünzug Östliches Emschertal

In der heutigen Metropole Ruhr wurde die Bedeutung eines strategisch geplanten Freiraumnetzwerkes bereits früh erkannt. In seiner 1912 an der heutigen RWTH Aachen University verfassten Dissertation legte Robert Schmidt die ersten Ideen für einen General-Siedlungsplan vor, der die Siedlungsräume und Freiflächen des Ruhrgebietes festschreibt (Schmidt 1912). Mit der Gründung des Ruhrsiedlungsverbandes in den 1920er-Jahren, heute als Regionalverband Ruhr (RVR) fortgeführt, nahm die Idee regionaler Grünzüge zwischen den Ruhrgebietsstädten Gestalt an. Nach ihrer formalen Etablierung in Regionalplänen in den 1960er-Jahren erhielten sie in den 1990ern als Emscher Landschaftspark (ELP) ein neues Label. Der Masterplan ELP 2010 (Schwarze-Rodrian und Bauer 2005) und der ökologische Umbau der Emscher komplettierten die sieben Nord-Süd-Grünzüge mit einer grün-blauen Infrastruktur in Ost-West-Ausrichtung.

Der RVR schützt und entwickelt diese Grünzüge durch die Festschreibung im Regionalplan, den Ankauf von Flächen und das Verzeichnis der Verbandsgrünflächen. Unter dem Label ELP werden die regionalen Grünzüge zudem konzeptionell weiterentwickelt, in Teilen durch den RVR gepflegt und touristisch vermarktet. Trotz dieser Bemühungen haben die regionalen Grünzüge kontinuierliche Freiraumverluste zu verzeichnen, welche vor allem zu Lasten landwirtschaftlich genutzter Flächen gehen (Häpke 2012). Dies stellt eine erhebliche Gefährdung des regionalen Naturkapitals dar, obwohl dieses in der Situation des Klimawandels besonders gefordert ist.

Wie die andauernden Freiraumverluste zeigen, reicht eine rein planungsrechtliche Sicherung von Grünzügen heute nicht mehr aus. Sollen sie widerstandsfähig gegen andere Nutzungsansprüche bleiben, müssen sie vom gemeinsamen Engagement von Kommunen, Wirtschaft und Zivilgesellschaft getragen sein, und ihre wirtschaftliche Nutzung als Freiraum, zum Beispiel durch die Landwirtschaft, muss gestärkt werden. An diesem Ziel hat von 2016 bis 2019 das Forschungsprojekt CoProGrün (Co-produzierte Grünzüge als nachhaltige kommunale Infrastruktur) gearbeitet. Als Reallabor dient dazu der Grünzug F am Oberlauf der Emscher (siehe Abbildung 1), der im Rahmen des Projektes den Namen *Grünzug östliches Emschertal* erhielt.

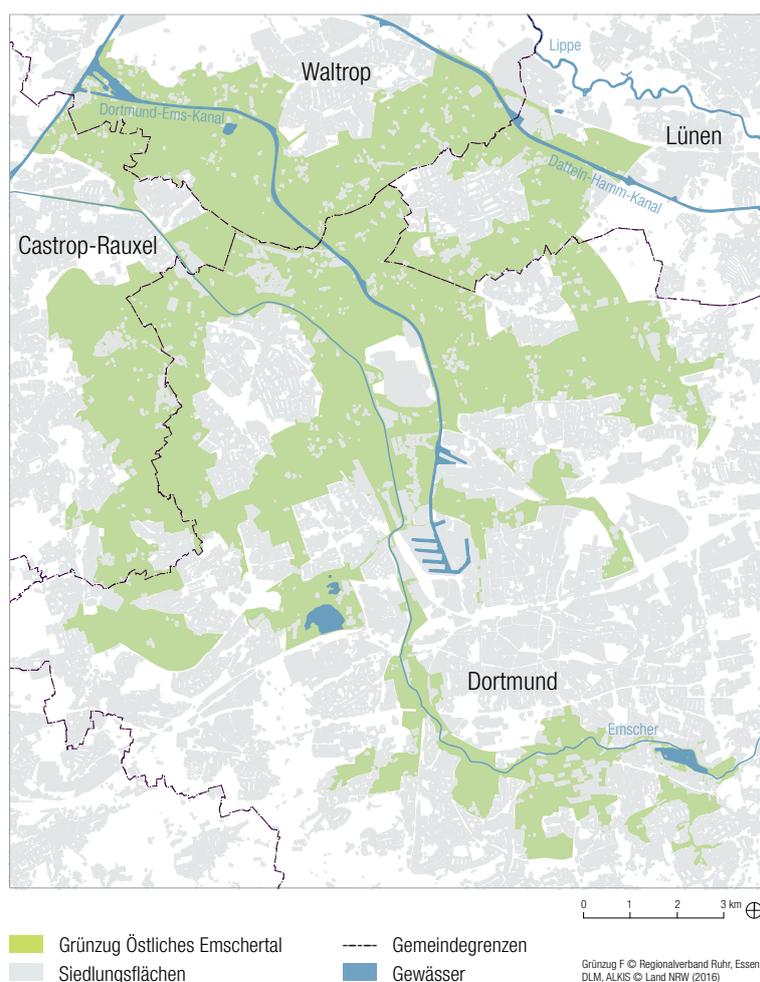


Abbildung 1: Grünzug Östliches Emschertal im Siedlungskontext.
Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Regionalverband Ruhr, Essen.

In einem transdisziplinären Ansatz versucht das Forschungsprojekt zu beantworten, wie durch einen Koproduktionsprozess GI gesichert und weiterentwickelt werden kann. Neben den bereits genannten klimatischen Nutzen (regulierende Leistungen) bezieht das Projekt in besonderer Weise die möglichen Nutzen für eine regionale Lebensmittelversorgung (versorgende Leistungen und CO₂-Minderung), soziale Absicherung und soziales Leben und eine verbesserte Stadt-Land-Beziehung sowie Bildung (kulturelle Leistungen) ein. Der Grünzug Östliches Emschertal eignet sich in besonderer Weise als Reallabor, da dieser und die umgebenden Quartiere verschiedene, für die Metropole Ruhr typische Raumkonfigurationen beinhalten.

Koproduktion

Koproduktion beschreibt die Auflösung der Grenzen zwischen Produzent:innen und Konsument:innen bei privaten beziehungsweise zwischen Produzent:innen und Nutzer:innen bei öffentlichen Gütern. CoProGrün zeigt wie Koproduktion sowohl in der Nahrungsmittelproduktion (private Güter) als auch in der Raumentwicklung (Gemeinschaftsgüter) eingesetzt werden kann, um die GI im östlichen Emschertal weiter zu entwickeln.

Grüne Infrastruktur als Gemeinschaftsgut

Naturkapital und GI sind öffentliche Güter, von denen die Allgemeinheit profitiert. Der Güterbegriff umfasst hier sowohl materielle Güter als auch immaterielle Leistungen, wie es auch im Konzept der ÖSD der Fall ist. Anders als viele monofunktionale und im öffentlichen Besitz befindliche Infrastrukturen ist die GI jedoch multifunktional und durch komplexe Eigentums- und Nutzungsstrukturen geprägt. Die durch GI erbrachten ÖSD sind grundsätzlich öffentliche Güter, von denen niemand ausgeschlossen werden kann. Die physischen Bestandteile der GI sind jedoch häufig keine öffentlichen Güter, sondern fallen in andere Güterkategorien mit beschränktem Zugang und unter Verantwortung unterschiedlichster Akteure. Vegetationsstrukturen, Wald, Landwirtschaftsflächen sind private Güter, über die ihr:e Eigentümer:in oder Nutzungsberechtigte:r eigenständig entscheiden kann. Auch diese privaten Güter weisen jedoch Gemeinschaftsgutfunktionen für die GI auf.

Von besonderer Bedeutung für den ELP als GI des Ruhrgebietes ist dabei die produzierende Nutzung Landwirtschaft. Zusammen mit der Forstwirtschaft macht sie 53 Prozent der Landnutzung im ELP aus (Schwarze-Rodrian und Bauer 2005: 209). Ihre Arbeit fällt zunächst in den Bereich der privaten Güter: Auf Flächen in privatem Eigentum werden von den Besitzer:innen Produkte für den Markt hergestellt. Zugleich befindet sich die Landwirtschaft jedoch in einem gegenseitigen Abhängigkeitsverhältnis mit der GI als öffentlichem Gut: Als externer Effekt ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit erhält und entwickelt sie ÖSD. Die Ausweisung als Grünzug schützt die Flächen der Landwirtschaft vor der Konkurrenz anderer Nutzungen, eine wirtschaftlich und ökologisch tragfähige Landwirtschaft ist dabei jedoch zugleich ein gewichtiges Argument, die planungsrechtliche Ausweisung als Grünzug nicht aufzugeben.

Soll sich der Grünzug vom Planungsinstrument zu einer gemeinschaftlich getragenen GI entwickeln, ist die Landwirtschaft daher einer der wichtigsten Kooperationspartner:innen.

Koproduktion von Nahrungsmitteln

Neuere Entwicklungen in der UA zeigen, dass auch die Produktion von Nahrungsmitteln einer koproduktiven Herangehensweise zugänglich ist. Direktvermarktung über Verkaufsstände oder Hofläden kann als eine einfache Form der Koproduktion gelten, da Distributionsschritte durch den Weg der Konsumierenden auf den Hof substituiert werden. Größerer Einfluss wird Kund:innen bei der *Community Supported Agriculture* eingeräumt. Gegen Zahlung eines Jahresbetrages erhalten sie einen Ernteanteil des landwirtschaftlichen Betriebes. Sie zahlen keinen Kaufpreis, sondern bringen Kapital in die Produktion ein, werden zu Genossenschaftsmitgliedern und leisten in den meisten Fällen auch die Distribution selbst. Zusätzlich erhalten sie Mitbestimmungsrechte bei der Auswahl der angebauten Früchte, üben also Kontrolle im Produktionsprozess aus. Für Landwirt:innen als Produzent:innen liegt der Nutzen in einem verringerten Aufwand bei der Vermarktung, der Absatzsicherheit und besserer Planbarkeit der Produktionsressourcen.

Ein weitergehendes Beispiel von Koproduktion in der Landwirtschaft sind Selbsterntegärten. Prosument:innen können eine bepflanzte Gartenparzelle mieten; sie erhalten die notwendige Infrastruktur, Werkzeuge zur Bearbeitung und Bewässerung sowie Bewirtschaftungswissen in Form von Beratung. Die Pflege der Beete und die Ernte übernehmen sie selbst. Die Prosumierenden erhalten Kontrolle über die Qualität des Produktes und des Produktionsprozesses, sie können die eigene Leistung in der Aufzucht des Gemüses wahrnehmen und werden durch den Kontakt zu den Besitzer:innen der benachbarten Parzellen Teil einer Gemeinschaft. Ein:e Landwirt:in spart gegenüber der klassischen Produktionsweise die Arbeitsschritte der Pflege, der Ernte, der Qualitätskontrolle, der Lagerung und der Weitergabe an die Distribution ein.

Koproduktion öffentlicher Güter

In der Produktion öffentlicher Güter und Leistungen kann es durch die Trennung staatlicher Produzierender und zivilgesellschaftlicher Nutzender nicht nur zum Marktversagen, sondern durch Informationsdefizite auf Seiten des Staates und fehlende Instrumente für die Umsetzung von Planungen auch zu Staatsversagen kommen (Kirchgässner 2000: 13). Hinzu kommt, dass staatliche Instanzen in der Bereitstellung öffentlicher Güter nicht unbegrenzt leistungsfähig sind, was besonders an der hohen (Schulden-)Belastung der kommunalen Haushalte in den letzten Jahren deutlich wird (Wessel 2015: 7–11). Auch im ELP ist dies nach Aussage des RVR an einem *Pflegenotstand* der GI ablesbar.

Einen Ausweg kann die Koproduktion der öffentlichen Güter bieten, die Elinor Ostrom (1996: 1073) wie folgt definiert: „By coproduction I mean the process through which inputs used to produce a good or services are contributed by individuals who are not ‚in‘ the same organisation.“ Neben den ökonomischen Gründen sprechen auch

gesellschaftlich-politische Gründe für eine Koproduktion öffentlicher Güter. Der Weg weg von der staatlichen Daseinsvorsorge, hin zur Koproduktion erhöht die Selbstbestimmung der Beteiligten.

„All public goods and services are potentially produced by the regular producer and by those who are frequently referred to as the client. The term ‚client‘ is a passive term. Clients are acted upon. Coproduction implies that citizens can play an active role in producing public goods and services of consequence to them.“ (Ostrom 1996: 1073)

Koproduktion im Sinne einer Emanzipation der Nutzer:innen von der reinen Inanspruchnahme der Daseinsvorsorge geht über das gängige Verständnis von Bürger:innenbeteiligung oder Mitbestimmung hinaus. Bürger:innen werden in einer weit aktiveren Rolle benötigt. Abbildung 2 macht deutlich, dass das klassische Spektrum der Bürger:innenbeteiligung nach Arnstein (1969) maximal das Level des Co-Designs staatlicher Leistungen erreicht. In der Koproduktion werden Bürger:innen jedoch auch an der Erbringung der Leistungen der Daseinsvorsorge beteiligt. Hier legt CoProGrün seinen Schwerpunkt.

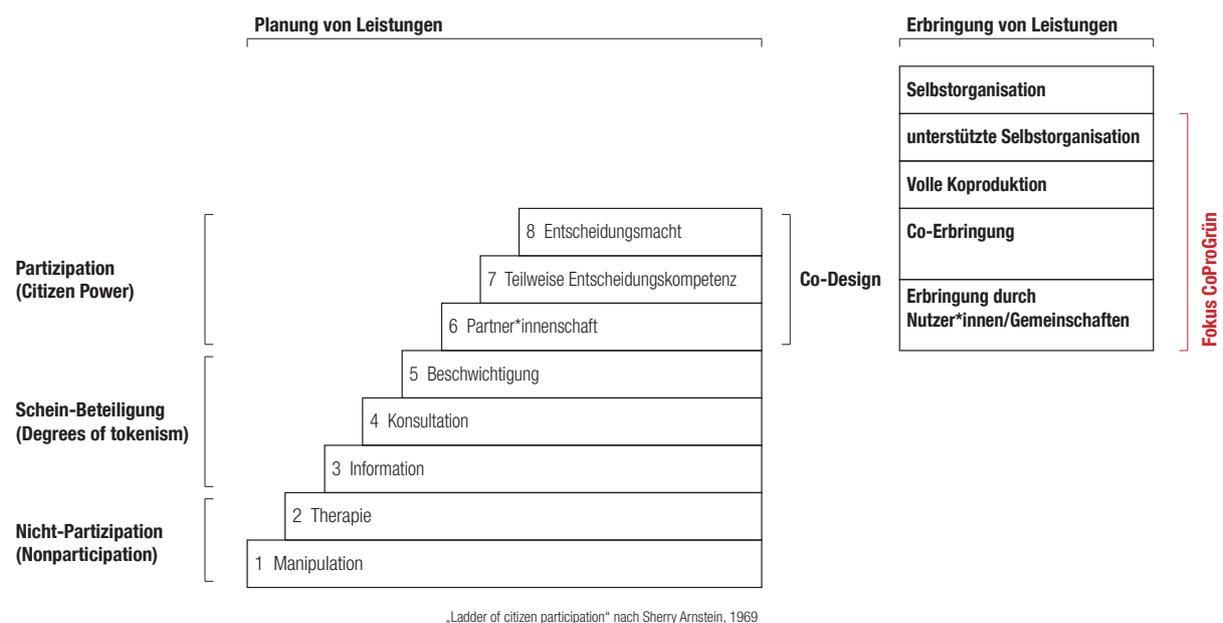


Abbildung 2: *Ladder of citizen participation* – Koproduktion erweitert das Spektrum der klassischen Bürger:innenbeteiligung um den Bereich der gemeinsamen Leistungserbringung.
 Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Arnstein 1969.

In eine tatsächliche Koproduktion sind sowohl die Planung und Gestaltung eines öffentlichen Gutes als auch dessen letztendliche Herstellung eingebunden (Bovaird 2007). Abbildung 3 zeigt die Bandbreite, die von der klassischen Bereitstellung öffentlicher Güter ohne Koproduktion (oben links) bis zur alleinigen Bereitstellung durch die Zivilgesellschaft (unten rechts) reicht und den durch CoProGrün gewählten Schwerpunkt auf gemeinsame Planung und Erbringung von GI.

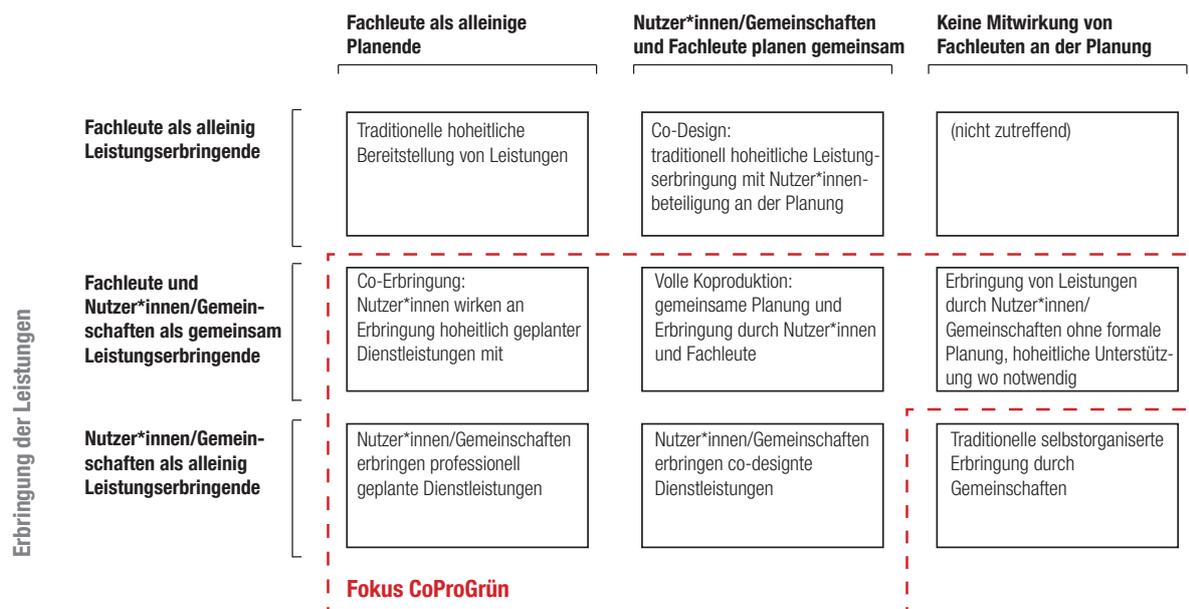


Abbildung 3: Im Spektrum der Koproduktion öffentlicher Güter konzentriert sich CoProGrün auf den gestrichelt umrandeten Bereich. Quelle: Eigene Darstellung nach Bovaird (2007: 848).

Koproduktion in der Landwirtschaft mit Koproduktion durch die Landwirtschaft kombinieren

CoProGrün strebt im Grünzug *Östliches Emschertal* und gemeinsam mit den dort tätigen Akteur:innen eine Vertiefung der Koproduktion von GI an. Abbildung 4 zeigt das Modell möglicher Stufen von Koproduktion innerhalb des Projektes. Diese sind unterteilt in die Koproduktion des Grünzugs als öffentliches Gut und die Koproduktion von Nahrungsmitteln im Grünzug als private Güter. Die Trennung dient vor allem dem besseren Verständnis der unterschiedlichen Dimensionen der koproduzierten Güter. In der Praxis spielt sie in vielen Fällen keine Rolle, und es bestehen auf allen Stufen der Koproduktion enge Beziehungen zwischen *Koproduktion im Grünzug und Koproduktion des Grünzugs*.

Basisstufe ist die Koppelproduktion: Die Landwirtschaft nutzt und gestaltet die Landfläche und schafft damit die als Grünzug ausgewiesene Landschaft. Die planungsrechtliche Festsetzung schützt somit auch die Aktivitäten der Landwirtschaft in besonderer Weise. Gegen den Veränderungsdruck und die Flächenkonkurrenz durch die Stadtentwicklung, dem sowohl die Grünzüge als auch die stadtnahe Landwirtschaft ausgesetzt sind, kann eine Vertiefung der Koppelproduktion auf den Stufen zwei und drei helfen: Eine ökonomisch stabilere lokale Landwirtschaft verteidigt hier den Grünzug gegen andere Nutzungsansprüche. Dabei helfen neue Geschäftsmodelle für die Koproduktion von Nahrungsmitteln im Grünzug, welche auch die Wertschätzung als Produktionsort in der Stadtbevölkerung steigern können und die Verbindung zwischen den Spalten *im Grünzug und des Grünzuges* herstellen. Die öffentliche Hand tritt hier als Koproduzent auf, indem sie die Abstimmung mit der Landwirtschaft sucht, gemeinsam mit Landwirt:innen neue Geschäftsmodelle entwickelt oder durch Beratung unterstützt sowie bei der Suche nach

geeigneten Flächen behilflich ist. Stufe vier der Koproduktion wird erreicht, wo öffentliche Hand, landwirtschaftliche Produzenten und lokale Zivilgesellschaft zusammenarbeiten. Hier entsteht aus den ursprünglich getrennten Rollen der Produzent:innen, Konsument:innen und Nutzer:innen eine Gemeinschaft.

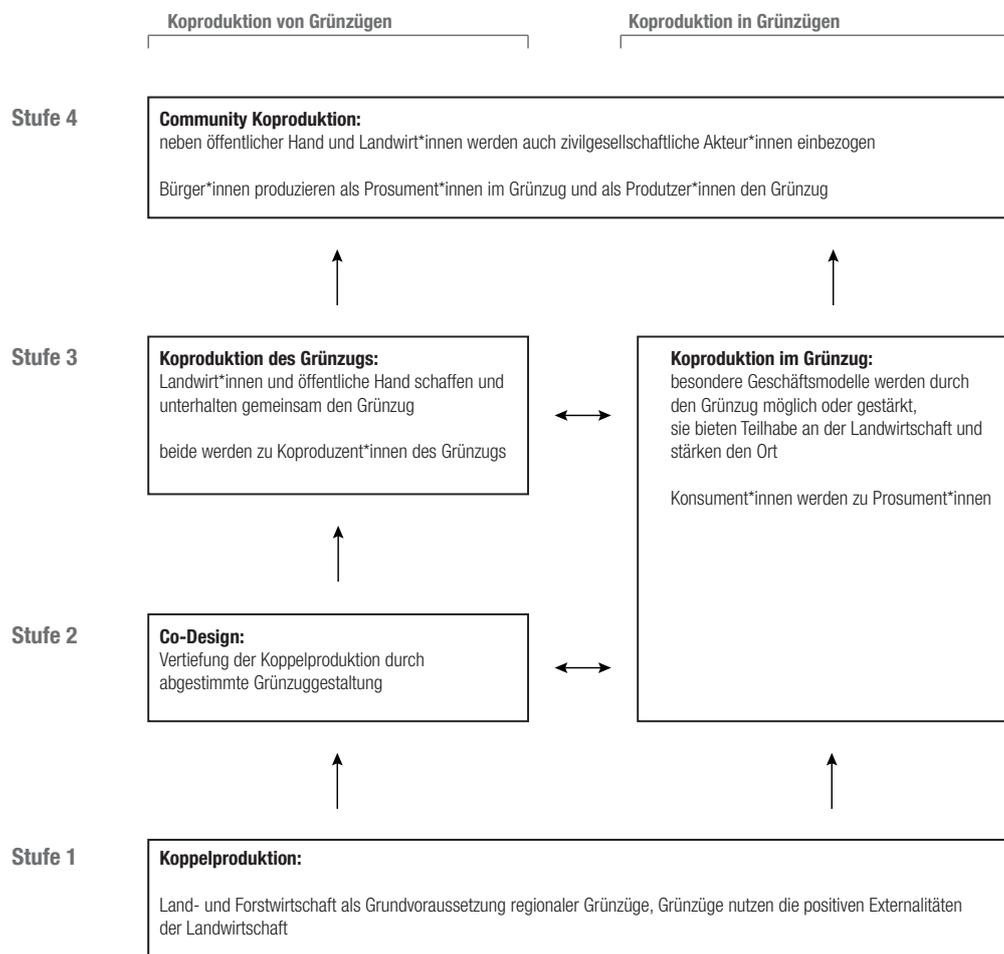


Abbildung 4: Mögliche Stufen der Koproduktion von Grünzügen mit Landwirtschaft und Zivilgesellschaft. Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Timpe (2017: 554).

Koproduktion: Initiierung und Erfahrungen in CoProGrün

Das Projekt CoProGrün hat das Ziel, einen Koproduktionsprozess am Beispiel des Grünzuges Östliches Emschertal zu initiieren, zu entwickeln und in umsetzbare Pilotprojekte für eine konkrete Koproduktion zu überführen. Zu diesem Zweck vereint das Konsortium verschiedene Fachexpertisen und Akteur:innenzugänge:

- Der Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur der RWTH Aachen University fungiert als Verbundkoordinator und bringt seine Expertise zur GI und UA sowie der Organisation von Agierendenprozessen ein.
- Der Regionalverband Ruhr ist als Kommunalverband für die Sicherung, Entwicklung und Unterhaltung der regionalen Grünzüge des ELP zuständig. Er ist mit zahlreichen lokalen Akteur:innen eng verbunden.

- Der Fachbereich Agrarwirtschaft der Fachhochschule Südwestfalen besitzt einen Forschungsschwerpunkt UA und untersucht und entwickelt dort neue Betriebs- und Geschäftsmodelle der Landwirtschaft.
- Der Dortmunder Verein Die Urbanisten e.V. betreibt Stadtentwicklung von unten und ist spezialisiert in der Aktivierung von Akteur:innen und der Organisation gemeinsamer Prozesse, zum Beispiel im Bereich des urbanen Gärtnerns.
- Die Landwirtschaftskammer NRW vertritt den Berufsstand der Landwirt:innen. Sie unterstützt und berät diese in fachlichen und ökonomischen Fragen und stellt für CoProGrün die Verbindung in diese Berufsgruppe her.

Die Verbundpartner initiieren den Koproduktionsprozess unter dem Motto *Unser Grünzug ist schön und natürlich, erholsam und lecker, produktiv und rentabel*. Der Prozess lässt sich in fünf Phasen aufteilen (siehe Abbildung 5). Diese beginnen und enden in der Regel mit einer Meilensteinveranstaltung, bei der alle Prozessbeteiligte zusammenkommen. Daneben versammeln kleinere Veranstaltungen themenspezifische Akteur:innengruppen.

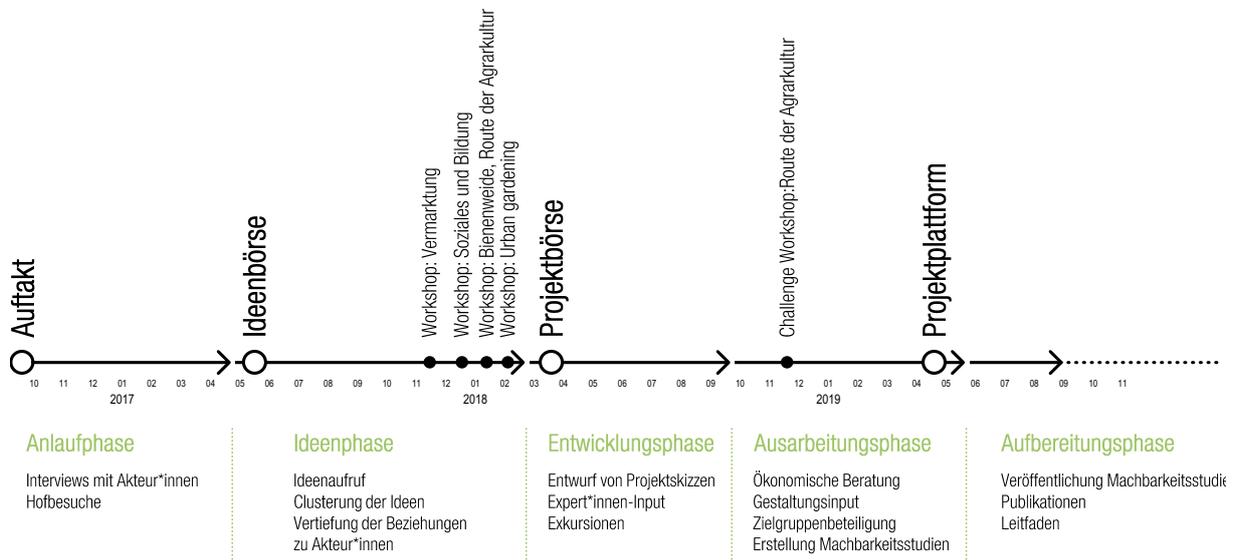
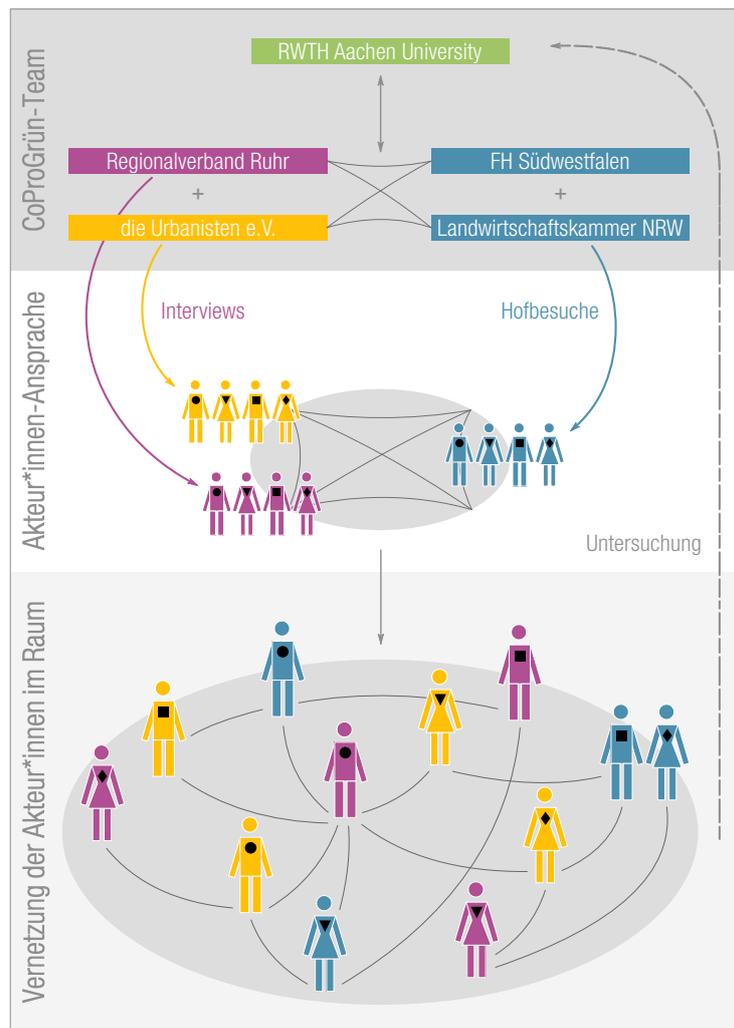


Abbildung 5: Ablauf des Koproduktionsprozesses in CoProGrün. Quelle: Eigene Darstellung.

Da der CoProGrün-Koproduktionsprozess nicht an eine konkrete Planung oder gar ein formales Planverfahren gebunden ist, auf welche Akteur:innen reagieren, ist die Identifikation, Ansprache und Aktivierung der erste wichtige Schritt zur Koproduktion. Durch die transdisziplinäre Ausrichtung der Projektpartner konnte mit einer Akteur:innenrecherche und bereits bestehenden Kontakten ein breites Feld an Akteur:innen identifiziert werden. Neben einer Einladung zur Auftaktveranstaltung im November 2016 erfolgte eine zielgruppenspezifische persönliche Ansprache. Während die Akteur:innen der Stadt- und Raumentwicklung durch den RVR und die Urbanisten zumeist telefonisch oder per E-Mail kontaktiert und dann durch zahlreiche persönliche Interviews vertieft eingebunden wurden, erfolgte in der Landwirtschaft eine postalische Erstbenachrichtigung, welche bei positiver Reaktion durch einen Hofbesuch fortgesetzt wurde. In allen Fällen erweisen sich

die persönliche Ansprache und auch der Besuch der Akteur:innen vor Ort, in ihrem alltäglichen Arbeitsumfeld als ein wichtiger Schlüssel zu ihrer Einbindung. Dies ist mit einem hohen Aufwand verbunden, macht jedoch die Ernsthaftigkeit des Anliegens deutlich und kann das Führen der Interviews und Gespräche am konkreten Beispiel erleichtern.

Abbildung 6 zeigt, dass die transdisziplinäre Ausrichtung des Projektes bereits auf der Ebene der Verbundpartner zunächst potenzielle Akteur:innen aus der eigenen Disziplin und Peer-Group anspricht. Dieses Abholen innerhalb eines vertrauten Kontextes ist entscheidend, um im Prozess die Zusammenarbeit mit weiteren Partner:innen außerhalb des gewohnten Umfeldes zu ermöglichen.



Akteur*innen: Typen
◆ zivilgesellschaftlich ● gemeinwirtschaftlich ▼ marktwirtschaftlich ■ behördlich

Abbildung 6: Die Akteursansprache in CoProGrün führt Menschen zusammen, welche zwar im selben Raum agieren, bisher aber wenig Berührungspunkte hatten. Quelle: Eigene Darstellung.

Die Darstellung der räumlichen Verteilung der aktivierten Agierenden im Verhältnis zum Grünzug in Abbildung 7 bestätigt die Spezialisierung der Projektpartner auch im Verhältnis zu den Raumcharakteren: Während die Urbanisten e.V. vor allem Akteur:innen im

städtischen Raum von Dortmund zu aktivieren wissen, sind die von der FH Südwestfalen und der Landwirtschaftskammer aktivierten Landwirt:innen vor allem im nördlichen Teil des Grünzugs und am südlichen Dortmunder Stadtrand zu finden. Der RVR als querschnittsorientierte Kommunalverwaltung wiederum weiß Agierende in allen Bereichen und den verschiedenen Kommunen des Grünzugs anzusprechen.

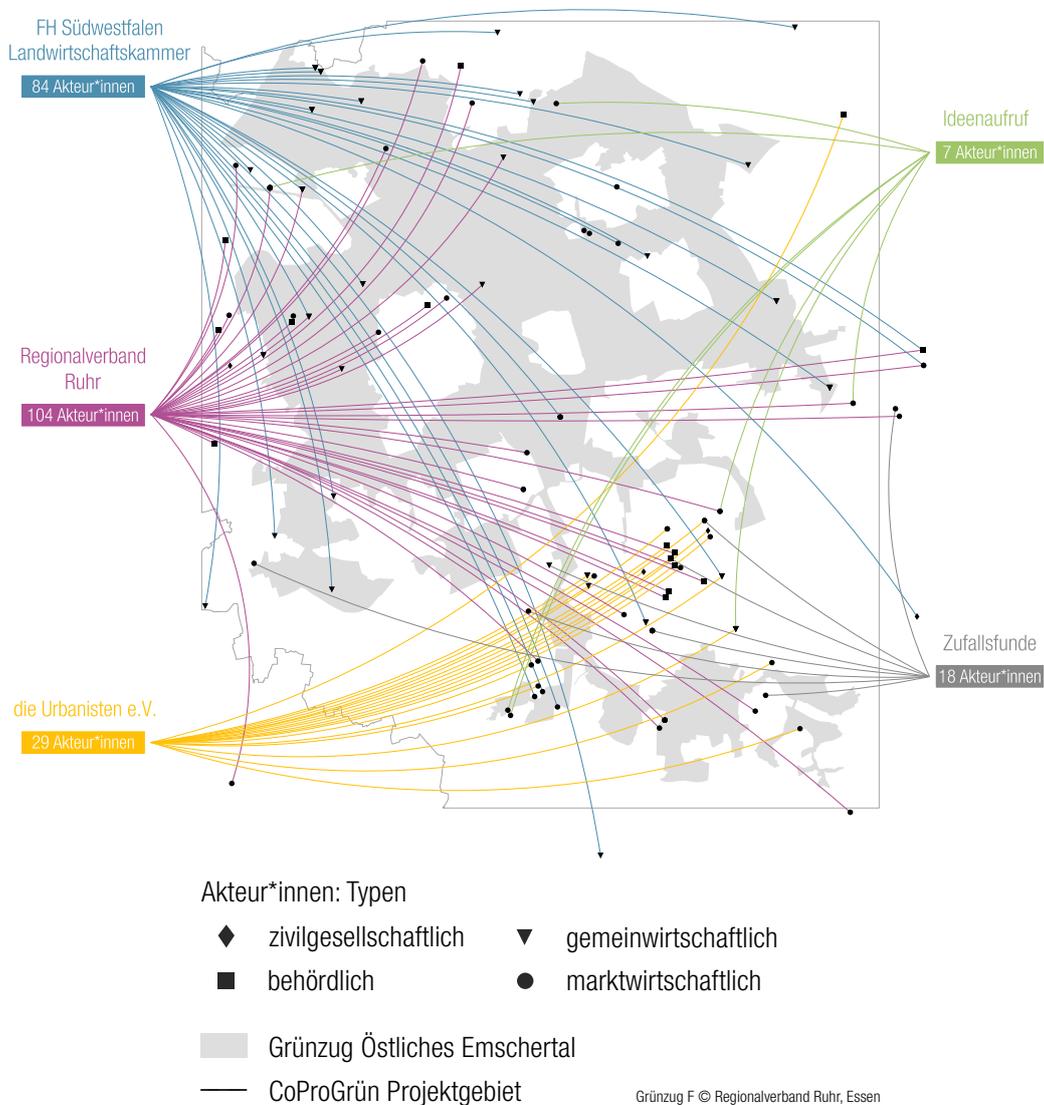


Abbildung 7: Räumliche Verteilung der aktivierten Akteur:innen.
Quelle: Eigene Darstellung. Kartengrundlage: Regionalverband Ruhr, Essen.

Akteur:innenveranstaltungen für Koproduktion

CoProGrün führt die individuell und im Feld ihrer eigenen Interessen an der Grünzugentwicklung angesprochenen Akteur:innen in gemeinsamen Veranstaltungen zusammen. Hier entsteht das Forum um Synergien zwischen den Ideen und Projekten der Agierenden herzustellen. Für die Veranstaltungen wurden Orte gewählt, die exemplarisch für den Grünzug und seine Akteur:innen stehen: eine ehemalige Werkhalle, die Scheune eines

Landwirtschaftsbetriebes, ein Bürgerhaus und eine zum Dorfgemeinschaftshaus umgebaute Kirche. Auch die Verpflegung wurde von im Grünzug ansässigen Betrieben mit lokalen Produkten zubereitet. Im Einzelnen fanden die folgenden Meilensteinveranstaltungen statt:

- Die Auftaktveranstaltung im November 2016 informierte über das Vorhaben, die Entwicklungsabsichten für den Grünzug und das Verständnis von Koproduktion. Gäste aus anderen Metropolregionen berichteten von ihren Erfahrungen mit kooperativer Regionalentwicklung im Spannungsfeld von Landwirtschaft, GI und Siedlungsentwicklung.
- Die Ideenbörse im Mai 2017 präsentierte die Ergebnisse der Akteur:innenaktivierung und der räumlichen Analyse des Grünzugs. In mehreren Diskussionsrunden wurden die wichtigsten Themenstellungen für die Zukunft des Grünzugs, Ansätze für Koproduktion und auch ganz individuelle Projekt- und Entwicklungsvorhaben der Anwesenden zusammengetragen.
- Die Projektbörse im März 2018 gab den Agierenden und Agierendengruppen die Möglichkeit, ihre Projektvorschläge zu präsentieren. Ein Projektmarktplatz ermöglichte direkten Austausch. Hilfestellung für den Aufbau weiterer Kontakte gaben dabei die Grünzugtaler, Schokoladentaler mit aufgeklebten E Mail Adressen, für den Austausch zwischen Akteur:innen. Im Anschluss wurden die Projekte in den einzelnen Projektgruppen mit Hilfe der CoProGrün-Partner vertieft ausgearbeitet und in Machbarkeitsstudien überführt.
- Die abschließende Projektplattform im April 2019 war die Gelegenheit, die ausgearbeiteten Pilotprojekte zu präsentieren und für den dauerhaften Betrieb um weitere Mitstreiter:innen zu werben. Eine gemeinsame Radtour stellte im Anschluss einzelne Standorte sowie das übergreifende Projekt *Route der Agrarkultur* vor.



Abbildung 8: Der Grünzug als Gemeinschaftsaufgabe: Grünzugpuzzle auf der CoProGrün Projektbörse.
Foto: Ropelato.

Wichtig für den Erfolg waren verschiedene Elemente, die in allen Veranstaltungen in verschiedener Form vorkamen. Gemeinsame Aktionen wie das Zusammensetzen des bei der Anmeldung ausgegebenen Grünzugpuzzles während der Projektbörse 2018 (siehe Abbildung 8) stärkten den Gemeinschaftssinn unter den Akteur:innen (Christenn und Timpe 2020). Individuell muss den Akteur:innen Raum gegeben werden, ihre Interessen und Pläne zum Ausdruck zu bringen. Geschah dies bei den Pitches der Projektbörse schon in sehr konkreter Form, so waren bei der vorhergehenden Ideenbörse noch zufällig zusammengestellte, moderierte Diskussionsgruppen das Mittel der Wahl (siehe Abbildung 9).



Abbildung 9: Moderierte Gesprächsrunde der Ideenbörse auf dem Hof Niermann. Foto: Karr.

Die drei als Börsen organisierten Veranstaltungen bildeten Meilensteine des Koproduktionsprozesses, hier entstanden transdisziplinäre Zusammenarbeit und Vernetzung und der Anstoß zu Koproduktionsgemeinschaften wurde gegeben. Ebenso wichtig waren jedoch weitere Veranstaltungen in kleinerem Rahmen und mit thematischem Fokus. Wie in Abbildung 5 gezeigt, wurden in CoProGrün fünf sogenannte Clusterworkshops organisiert. Diese griffen jeweils eines der in der Ideenbörse aufgebrachten Themen auf und diskutierten Möglichkeiten von Projekten mit den interessierten Akteur:innen und gezielt eingeladenen externen Expert:innen. In diesen Veranstaltungen entstanden die konkreten Projektideen und Projektarbeitsgruppen, die in der Projektbörse präsentiert und dann in die Entwicklungs- und Ausarbeitungsphase überführt wurden.

Koproduktions-Coaching

Die Entwicklungs- und Ausarbeitungsphase stellt den letzten Abschnitt auf dem Weg zu Koproduktion dar. In dieser Phase wandeln sich der Charakter der Zusammenarbeit und die Rolle der Projektpartner. Stand zu Beginn die Aktivierung von Agierenden und die Abfrage und Einbindung ihrer Interessen im Vordergrund, so arbeiten die Fachleute aus CoProGrün (hier die Verbundpartner) und die Projektagierenden nun in offenen Teams intensiv zusammen. Die Fachleute übernehmen dabei die Rolle von Koproduktions-Coaches. Sie helfen, Projektgruppen zu organisieren und deren Abläufe zu strukturieren, identifizieren und kontaktieren Expert:innen aus anderen Regionen und organisieren einen Austausch, weisen den Weg zu Genehmigungsbehörden und möglichen Fördermitteln, bieten ihre Fachexpertise im räumlichen Entwerfen an, erarbeiten mit den Agierenden einen Businessplan für die langfristige Tragfähigkeit ihres Projektes oder schulen sie in der Selbstorganisation. In einzelnen Projekten, in denen die Initiierenden nicht die Möglichkeit dazu haben, übernehmen Coaches auch die Projektkoordination. Eine zusammenfassende Darstellung dieser Coaching-Aktivitäten und der Häufigkeit ihres Einsatzes in CoProGrün zeigt Abbildung 10.

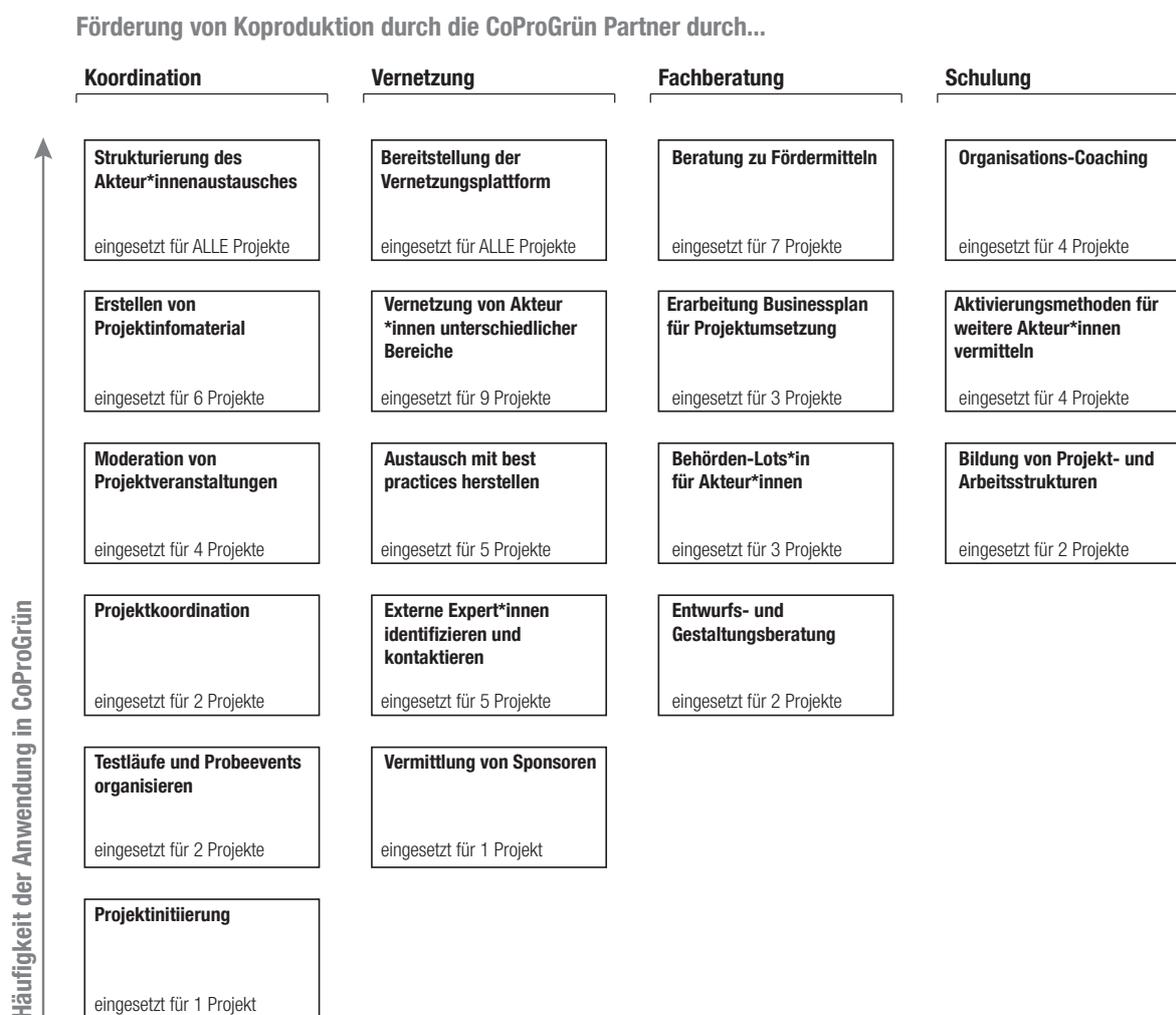


Abbildung 10: Als Coaches fördern die CoProGrün-Projektpartner die Koproduktion auf verschiedenen Wegen. Quelle: Eigene Darstellung.

Ergebnisse: Pilotprojekte Koproduktion Grünzug Östliches Emschertal

Als Ergebnis des Koproduktionsprozesses sind Machbarkeitsstudien für insgesamt zehn Projekte entstanden, deren Umsetzung im Sommer 2019 startete.

In Kooperation entstanden mit:

a) *Landwirt:innen und Zivilgesellschaft:*

- eine Route der Agrarkultur durch den Grünzug zur Intensivierung der Stadt-Land-Beziehungen
- die Pflege von Infrastrukturflächen im Grünzug durch gefährdete Nutztierassen in Kooperation zwischen Straßen.NRW, der Emschergenossenschaft und einem Landwirtschaftsbetrieb
- Direktvermarktung, Mietgartenkonzepte und Gastronomie auf zwei Landwirtschaftsbetrieben im Grünzug
- ein erweitertes Netzwerk für die Vermarktung von lokalen Produkten über eine Food Assembly

b) *Stadtteilvereinen, Wohnungswirtschaft und Sozialträgern:*

- ein Konzept für Quartiersgärtner:innen in der Victoriasiedlung Lünen
- die Wiederbelebung des Stadtteilgartens in Castrop-Rauxel Deininghausen
- der Aufbau eines Gemeinschaftsgartens am Sozialen Zentrum Dortmund

c) *zivilgesellschaftlichen Netzwerken für Grünzugpflege und Biodiversität:*

- ein Konzept für die Nutzung und Pflege von Streuobstwiesen im Grünzug inklusive einer Online-Plattform zur Standortkartierung, Vernetzung und Kommunikation
- eine Anleitung für die Anlage von Insektenweiden im Grünzug

Weitere Projekte wurden im Prozess bearbeitet, es wurde jedoch keine Machbarkeit festgestellt oder die Projekte konnten in Eigeninitiative der Agierenden ohne vertiefte Koproduktion verwirklicht werden.

In Anlehnung an Abbildung 3 lässt sich die Rolle der Akteur:innen und der CoProGrü Partner im Prozess in verschiedene Stufen einteilen. Abbildung 11 macht deutlich, dass in diesem transdisziplinären Forschungsprojekt die Projektpartner selbst auch in starkem Maße als Koproduzenten auftreten. Gerade in Projekten mit Bezug zum gesamten Grünzug sind einzelne Projektpartner stark involviert. Grau dargestellt sind Projekte, die nicht innerhalb von CoProGrün weiterverfolgt wurden. Im Falle der oben rechts eingeordneten Projekte ist die lokale Akteur:innenkonstellation bereits so gut organisiert, dass keine Koproduktion für die Projektumsetzung notwendig ist.

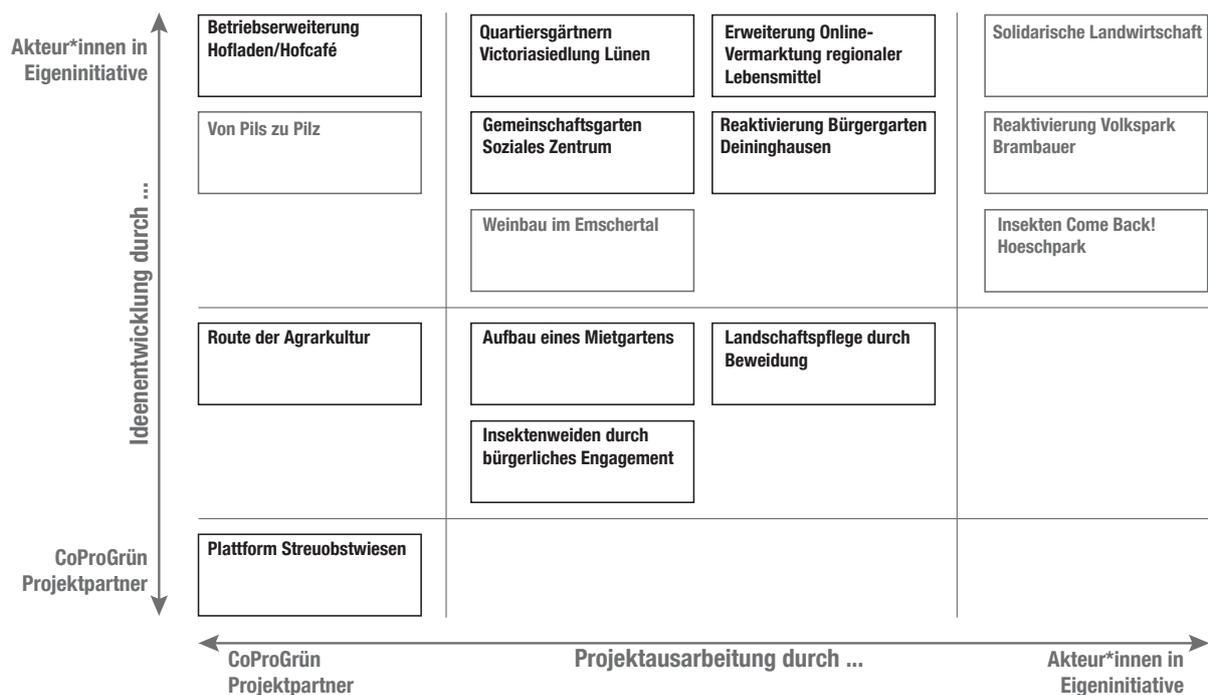


Abbildung 11: In der Ideenentwicklung und der Ausarbeitung der Pilotprojekte sind die Projektpartner und die aktivierten Akteur:innen in unterschiedlichem Maße beteiligt. Quelle: Eigene Darstellung.

Sozialkapital ist hier zu verstehen als sozio-emotionale Bindung zwischen Akteur:innen, die Vertrauen, Solidarität und Kooperationsbereitschaft untereinander erhöhen (Fürst et al. 2004: 35). In CoProGrün wurde es durch die persönliche Ansprache potenzieller Akteur:innen, die beschriebene Serie von Veranstaltungen und die intensive Zusammenarbeit und Verlässlichkeit der Projektpartner im Coaching aufgebaut. Austausch und Vernetzung gehen über die einzelnen Projektteams hinaus. Auch Akteur:innen welche in CoProGrün kein gemeinsames Projekt aufgebaut haben, konnten ihre Beziehungen zueinander stärken und für zukünftige Vorhaben nutzen. Dabei ist die Zusammenarbeit über sektorale Grenzen hinweg von besonderem Wert. Abbildung 12 zeigt die im Koproduktionsprozess neu entstandenen Kooperationen und Netzwerke.

Der RVR als regionale Kommunalverwaltung mit Querschnittsaufgaben in der Raumentwicklung ist dabei naturgemäß besonders stark vernetzt. Dies deutet darauf hin, dass hier über die begrenzte Projektlaufzeit von CoProGrün hinaus Aufgaben der Koproduktionsförderung im Bereich der GI im Ruhrgebiet gut anzusiedeln wären.

Neben den Pilotprojekten als wesentliches Ergebnis in CoProGrün kann der Aufbau von Sozialkapital durch den Koproduktionsprozess als zusätzliches Ergebnis gesehen werden.

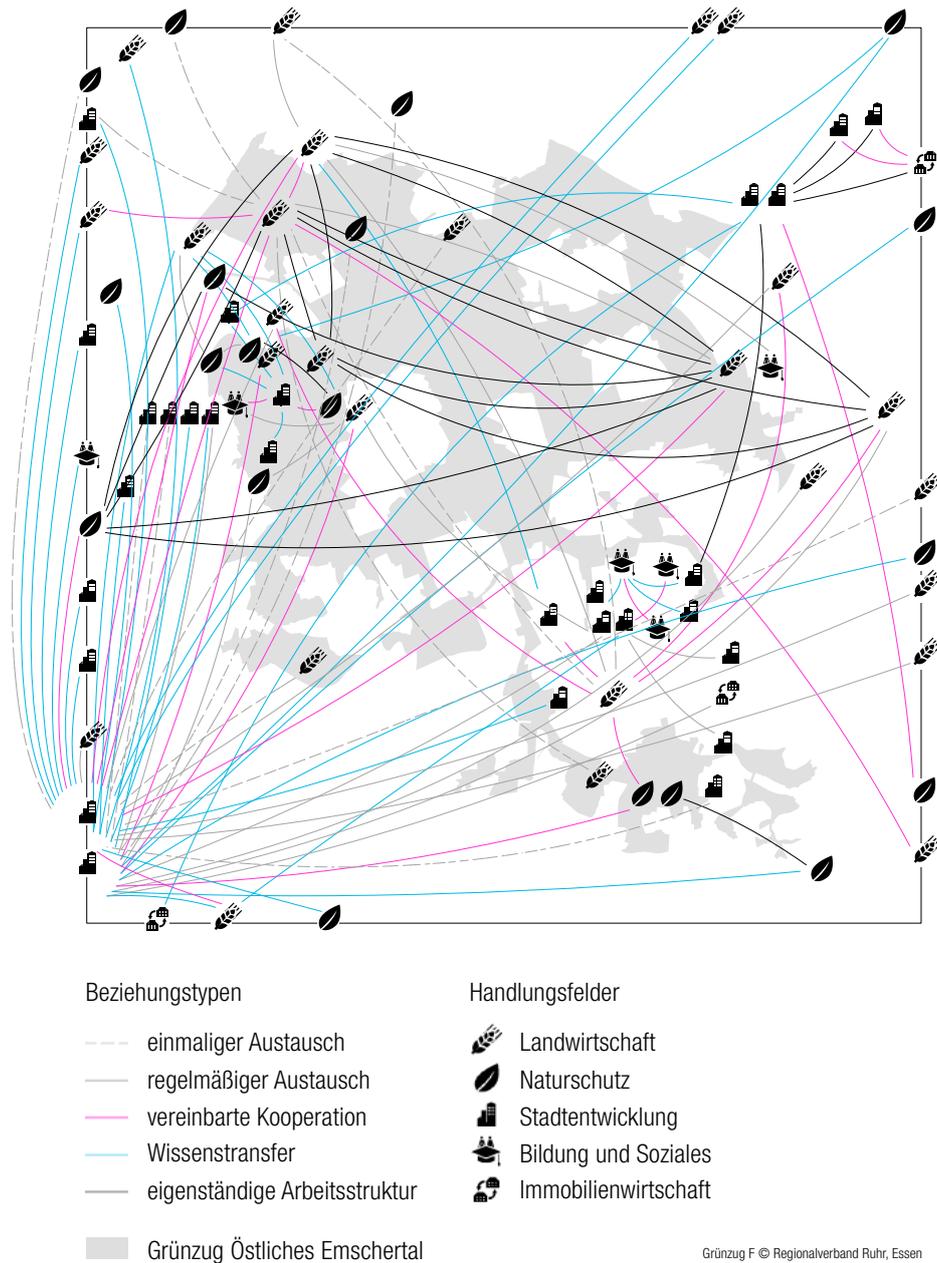


Abbildung 12: Durch CoProGrün ist ein neues Akteur:innennetzwerk im Grünzug entstanden. Akteur:innen, die ihren Hauptsitz oder ihre Anschrift außerhalb des Projektgebietes haben sind am Rand der Darstellung verortet, auch wenn sie innerhalb des Grünzuges agieren. Quelle: Eigene Darstellung. Kartengrundlage: Regionalverband Ruhr, Essen.

Reflexion der Koproduktionsprozesse

Die Pilotprojekte zeigen den Erfolg des Koproduktionsprozesses im Sinne der Projektziele von CoProGrün. Sie erhöhen die Bindung der lokal (Land-)Wirtschaft Betreibenden und unterschiedlicher Bürger:innen und Bürger:innengruppen mit der GI. Diese haben die Möglichkeit erhalten, ihre eigenen Vorstellungen von der Entwicklung des Grünzuges Östliches Emschertal umzusetzen und dabei unterschiedlichste Interessen von eigenwirtschaftlichen Gewinnzielen bis zum Naturschutz und dem Engagement für die Gemeinschaft zu verfolgen.

Die Vielfalt der Projekte zeigt den Beitrag von GI zu Gemeinwohl und Daseinsvorsorge in vielen Bereichen. Die Varianz in den Bezugsräumen und Handlungsmaßstäben macht deutlich, dass die Motivation zu Koproduktion sowohl aus einem konkreten Interesse an der Entwicklung vor der eigenen Haustür als auch mit Bezug zu übergeordneten Zielen für die Entwicklung von Natur und Landschaft entstehen kann.

Abbildung 13 macht das Engagement jeder einzelnen Akteursperson über den gesamten Koproduktionsprozess hinweg sichtbar. Hier wird deutlich, dass die Agierenden unterschiedliche Rollen spielen können. Aus der initialen Akteur:innenansprache und den ersten Veranstaltungen bleiben nur wenige Personen durchgehend in der Projektarbeit aktiv. Diese entwickeln sich jedoch mit Unterstützung der Projektpartner zu tragenden Pfeilern für einzelne Projekte. Durch die Fortführung und Verlässlichkeit des Prozesses und seine Veranstaltungen können stetig weitere Personen für die Koproduktion gewonnen werden. Mit der abschließenden Konkretisierung der Projekte ergibt sich nochmal ein starker Zuwachs an Mitwirkenden. Als Erkenntnis lässt sich festhalten, dass ein Koproduktionsprozess ein selbstförderndes Wachstum entfalten kann. Dies ist in CoProGrün erfolgreich, da es sich zwar um ein Projekt mit begrenzter Laufzeit handelt, nicht jedoch um ein Projekt mit anlassbezogener Beteiligung von Bürger:innen. Die Offenheit für Themen und die Gestaltbarkeit durch die Agierenden auf der Basis ihrer eigenen Bedürfnisse ermöglichen den flexiblen Ein- und Ausstieg in die Koproduktion, statt den Prozess nach Klärung aller vorhabensrelevanten Fragen zum Erliegen kommen zu lassen. In der Koproduktion sind somit nicht alle agierenden Personen stabile Teilhabende, der Prozess als Ganzes erweist sich jedoch als stabil und wachstumsfähig.

Eine Schlüsselrolle spielt dabei die permanente Begleitung des Prozesses und seiner Agierenden durch die Projektpartner.

In CoProGrün wurde diese Kontinuität über die Projektlaufzeit von drei Jahren und die bereits im Raum verankerten Projektpartner sichergestellt. So können die Akteur:innen eine Kontinuität der aufgebauten Beziehungen auch über das Forschungsprojekt hinaus erwarten. Dies drückt sich auch in einer personellen Kontinuität aus, da zwei zunächst für das Projekt angestellte Mitarbeiterinnen des RVR dort nun dauerhaft tätig sind.

Ein Koproduktionsprozess lässt sich jedoch nicht zum Nulltarif initiieren. Für einen erfolgreichen Prozess braucht es zusätzliche Arbeitskapazität innerhalb der Kommunalverwaltung und auch bei den zivilgesellschaftlichen Partnern die Urbanisten e.V. und Landwirtschaftskammer NRW. Kosten für die Organisation von Veranstaltungen außerhalb des gewohnten Rahmens der Verwaltung, sowohl räumlich als auch in Bezug auf einen geselligen Teil und die Verpflegung der Teilnehmenden, sind aufzubringen, um Foren für den notwendigen persönlichen Austausch aller Agierenden zu ermöglichen. Für die Ausarbeitung der Projektideen sind Budgets für die Hinzuziehung externer Expert:innen und die enge Begleitung der Projektteams durch die kommunale Seite der Koproduktion vorzusehen. Koproduktion ist daher ein Prozess, in den die institutionalisierten Partner zunächst investieren müssen.

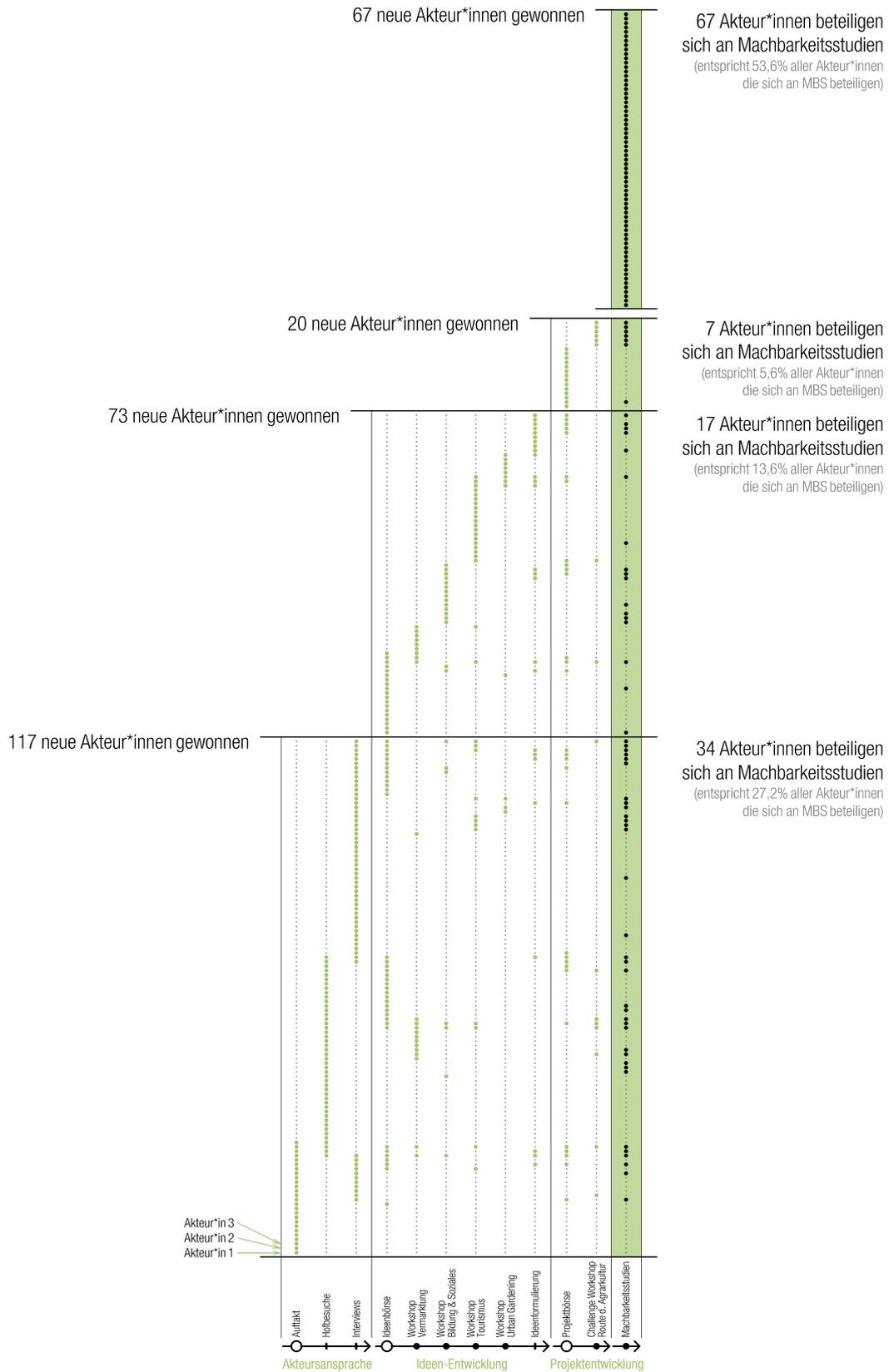


Abbildung 13: Engagement und Permanenz der individuellen Akteur:innen über den gesamten Koproduktionsprozess. Jeder Punkt steht für eine Person, deren Teilnahme über die verschiedenen Arbeitsschritte hinweg in der horizontalen Linie verfolgt werden kann. Die Vertikale zeigt den Zuwachs an neuen Akteur:innen über die Projektlaufzeit. Quelle: Eigene Darstellung.

Dem gegenüber steht im Falle der GI nicht zwangsläufig eine Senkung von Kosten an anderer Stelle, zum Beispiel durch Ersparnis von Pflegeaufwand für GI, der nun durch Bürger:innen oder Landwirtschaftsbetriebe übernommen wird. Der Gewinn der Koproduktion für die GI ist vor allem qualitativer Art. Durch die Gestaltung in einem gemeinsamen Prozess entsteht eine verbesserte Passung zwischen dem Angebot an GI und den Wünschen der Nutzer:innen. Koproduktionsprozesse helfen, neue Wünsche an die Gestaltung des Lebensumfeldes, im Fall von CoProGrün beispielsweise ein stark gestiegenes Interesse an der Insektenbiodiversität, in die Gestaltung der GI einzubinden und der Zivilgesellschaft dabei eine verantwortliche Rolle zu geben. Akteur:innen die, wie Landwirt:innen, zunächst eigenwirtschaftliche Interessen verfolgen, erhalten durch den Koproduktionsprozess die Möglichkeit, diese in die Entwicklung des Gemeinschaftsgutes einzubinden.

Literatur

- Arnstein, Sherry R. (1969): A Ladder of Citizen Participation. In: Journal of the American Institute of Planners 35 (4): 216–224.
- Bovaird, Tony (2007): Beyond Engagement and Participation: User and Community Coproduction of Public Services. In: Public Administration Review 67 (5): 846–860. DOI: [10.1111/j.1540-6210.2007.00773.x](https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2007.00773.x).
- Christenn, Katharina Johanna und Timpe, Axel (2020): Vernetzungswerkzeug Grünzug-Puzzle. Hg. v. Katharina Johanna Christenn und Axel Timpe. Aachen (CoProGrün Instrumente). <https://publications.rwth-aachen.de/record/804744>.
- Décamps, Henri (2010): Ecologues et paysagistes. Agir ensemble sous de nouveaux climats. In: Les carnets du paysage (19): 13–27.
- Europäische Kommission (29.11.2012): allgemeines Umweltprogramm der EU für die Zeit bis 2020 „Gut leben innerhalb der Belastbarkeitsgrenzen unseres Planeten“. Aktenzeichen: COM(2012) 710 final. Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlamentes und des Rates.
- European Commission (06.05.2013): Green Infrastructure (GI) - Enhancing Europe's Natural Capital. Aktenzeichen: COM(2013) 249 final. Communication from the Commission. the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the regions.
- European Commission (28.11.2018): A Clean Planet for all - A European strategic long-term vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy. Aktenzeichen: COM(2018) 773 final. Communication from the Commission. the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the European Investment Bank.

- Fürst, Dietrich; Lahner, Marion und Zimmermann, Karsten (2004): Neue Ansätze integrierter Stadtteilentwicklung. Placemaking und Local Governance. Beiträge zur anwendungsbezogenen Stadt- und Regionalforschung. Erkner: Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Regio transfer, Bd. 4.
- Häpke, Ulrich (2012): Freiraumverluste und Freiraumschutz im Ruhrgebiet. Common-Property-Institutionen als Lösungsansatz? Dortmund: IRPUD, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 139.
- Kirchgässner, Gebhard (2000): Staatliche Bereitstellung von Gütern: Allokative und Distributive Aspekte. In: Swiss Political Science Review 6 (1): 9–28. DOI: [10.1002/j.1662-6370.2000.tb00284.x](https://doi.org/10.1002/j.1662-6370.2000.tb00284.x).
- Ostrom, Elinor (1996): Crossing the Great Divide: Coproduction, Synergy, and Development. In: World Development 24 (6): 1073–1087. DOI: [10.1016/0305-750X\(96\)00023-X](https://doi.org/10.1016/0305-750X(96)00023-X).
- Schmidt, Robert (1912): Denkschrift betreffend Grundsätze zur Aufstellung eines General-Siedlungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (rechtsrheinisch). Dissertation. Technische Hochschule Aachen, Aachen.
- Schwarze-Rodrian, Michael und Bauer, Ilka (Hg.) (2005): Masterplan Emscher Landschaftspark 2010. 1. Aufl. Essen: Klartext-Verlag.
- Timpe, Axel (2017): Produktive Parks entwerfen. Geschichte und aktuelle Praxis biologischer Produktion in europäischen Parks. Dissertation. Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen, Aachen. <https://publications.rwth-aachen.de/record/681932>.
- Timpe, Axel; Cieszewska, Agata; Supuka, Jan und Toth, Attila (2015): Urban Agriculture goes Green Infrastructure. In: Lohrberg, Frank; Licka, Lilli; Scazzosi, Lionella und Timpe, Axel (Hg.): Urban Agriculture Europe: Jovis: 126–137.
- Wessel, Frank (2015): Die Ko-Produktion von freiwilligen kommunalen Aufgaben unter Einbeziehung finanzieller Bürgerbeteiligungsmodelle als ein Teilbereich der New Public Governance. Dissertation. Leuphana Universität, Lüneburg. Fakultät Wirtschaftswissenschaften.



Urbanes Gärtnern auf Zeit, Green Urban Lab Himmelbeet Berlin.
Quelle: Himmelbeet gGmbH.

Green Urban Labs – Forschen mit Modellvorhaben

Green Urban Labs – Research With Pilot Projects

Stephanie Haury

Keywords: Transformationsforschung; Ressortforschung; Grüne Infrastruktur; Stadtgrün
Transformation research; departmental research; green infrastructure; urban greening

Abstract

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) arbeitet seit 1987 im Programm des Experimentellen Wohnungs- und Städtebau mit Modellvorhaben. Im Forschungsfeld *Green Urban Labs* hat das BBSR in zwölf Modellvorhaben innovative Ansätze der Frei- und Grünraumentwicklung entwickelt und erprobt, die die Wohnbedingungen und die Lebensqualität in wachsenden Stadträumen verbessern. Der Beitrag stellt aus den Green Urban Labs drei exemplarische Beispiele vor. Im Beitrag stellt die Autorin auch die Herausforderungen dar, die eine Nachverdichtung der Städte mit sich bringt. Diese sollte nur mit dem Ansatz einer doppelten Innenentwicklung unter der Berücksichtigung des Stadtgrüns umgesetzt werden.

The Federal Institute for Research on Building, Urban Affairs and Spatial Development (BBSR) has been working with pilot projects in the program of experimental housing and urban development since 1987. In the Green Urban Labs research field, the BBSR has developed and tested innovative approaches of green space development in twelve projects that improve living conditions and the quality of life in growing urban areas. The article presents three examples from the Green Urban Labs. In the article, the author also presents the challenges that urban densification entails. This should only be implemented with the approach of a double inner development, taking into account the city green.

Stephanie Haury, Stadtplanerin und Stadtforscherin im BBSR mit den Schwerpunkten Grün in der Stadt und koproduktive Ansätze in der Stadtentwicklung. Sie leitet verschiedene Forschungsprojekte, darunter die Green Urban Labs und koordiniert den Bundespreis Stadtgrün.

Stephanie Haury, is an urban planner and researcher at BBSR with a focus on green in the city and co-productive approaches in urban development. She is the head of various research projects, including the Green Urban Labs and coordinator of the Federal Award for Urban Greening.

Der Forschungsschwerpunkt Grün in der Stadt

Die Bundesregierung hat 2013 einen großen Prozess gestartet und das Thema *Grüne Infrastruktur* zum ersten Mal als umfassende, ressortübergreifende Frage behandelt. Übergeordnetes Ziel war es, das Thema Grünflächen in der Stadtentwicklung auf die politische Agenda zu setzen und Diskussionsprozesse anzustoßen. Das BBSR richtete dafür prozessorientiert ein Forschungscluster Grün in der Stadt ein. Der Prozess wurde von parallelen Forschungsprojekten und Aktivitäten begleitet wie Gartenstadt 21, Umweltgerechtigkeit in der Sozialen Stadt, Urbane Grünflächen oder Ziele für Stadtgrün. Zudem hat das BBSR 2016 das ExWoSt-Forschungsfeld Green Urban Labs mit zwölf Modellprojekten gestartet, das die Autorin federführend leitete.

Der Beitrag zieht Parallelen zwischen dem Format der Reallabor- und der Modellvorhabenforschung und ordnet diese wissenschaftlich ein. Anhand von drei konkreten Beispielen zeigt er verschiedene Ansätze der Grün- und Freiraumentwicklung auf und geht dabei auch auf die Leitbegriffe der Multicodierung und Umweltgerechtigkeit ein.

Einordnung der Modellvorhabenforschung

Das BBSR benutzt den Begriff der Modellvorhabenforschung schon seit vielen Jahren. Doch was beinhaltet das Forschen mit Modellvorhaben? Ein Blick in die Aufgaben und Statuten des BBSR ist hierbei hilfreich. Das Institut betreibt wissenschaftliche Politikberatung und arbeitet an der Schnittstelle von Politik, Forschung und Praxis. Als nachgeordnete Behörde des jeweiligen Bauministeriums betreibt es Ressortforschung als Instrument einer wissenschaftsbasierten Politikberatung. Das BBSR startete 1987 das für die Politikberatung relevante Forschungsprogramm des Experimentellen Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt). Das Programm verfolgt das Ziel, die bundespolitische Rahmensetzung zu verbessern, um die Bedingungen für eine nachhaltige räumliche Entwicklung zu verbessern. „Dies erfolgt durch die praktische Erprobung neuer Wege in bekannten Handlungsfeldern oder durch die Befassung mit neuen Herausforderungen, die in der städtebaulichen Praxis noch nicht ausreichend erkannt worden sind.“ (Fuhrich 2009: 202)

Die in ExWoSt durchgeführten Studien und Forschungsfelder führt das BBSR über einen konkreten Auftrag und immer mit einem ganz speziellem *Blickwinkel* durch. Dieser Blick richtet sich auf die Überprüfung der aktuellen planungsrechtlichen Instrumentarien und der Förderinstrumente des Bundes. In seiner Ressortforschung hinterfragt das BBSR auch tradierte Prozesse der Stadtentwicklung und versucht neue Wege aufzuzeigen. Seine Forschungsprojekte beziehen sich daher auf möglichst aktuelle politische und fachliche Problemlagen. 2018 hat das BBSR das ExWoSt-Programm und seine Forschungsfelder einer internen Evaluation unterzogen. Ausgangspunkt war die Frage nach der Eigenart und dem Stellenwert des Programms in der wissenschaftlichen Forschungslandschaft. In seinem Ansatz, Innovationen der Stadtentwicklung zu initiieren und gleichzeitig zu untersuchen, war der Experimentelle Wohnungs- und Städtebau lange Zeit eine Besonderheit.

Exkurs Reallabore

Dies änderte sich in den letzten Jahren aufgrund des Forschungsformats der Reallabore, die sowohl in universitären wie auch staatlich initiierten Forschungsprogrammen Anwendung finden. Eine einheitliche Beschreibung dieses Formats erweist sich als komplex, da die Ansätze und Zugänge sehr vielfältig sind. In der Fachwelt kursiert daher ein unterschiedlicher Diskurs zu den Laboren. Im Gutachten des WBGU von 2016 werden diese wie folgt definiert: „Reallabore sind wissenschaftlich konstruierte Räume einer kollaborativen Nachhaltigkeitsforschung mit Interventionscharakter.“ (WBGU 2016: 542) Sie stellen daher eine sinnvolle Forschungsmethode im Rahmen der transformativen Forschung dar. Auch zahlreiche wissenschaftliche Arbeiten (beispielsweise Schneidewind 2014; Schäpke et al. 2017) haben sich intensiv mit konkreten Definitionen von Reallaboren auseinandergesetzt. Forscherinnen und Forscher des Wuppertal Instituts definieren diese wie folgt: „Die spezielle deutschsprachige Debatte rund um Reallabore weist starke Bezüge zu den niederländischen Entwicklungen des „transition managements“ und den „urban transition labs“ auf, verbindet diese aber auch mit Impulsen einer transdisziplinären Nachhaltigkeitsforschung und den langjährigen Ansätzen der Aktionsforschung.“ (Rose et al. 2019: 3) Die Autorinnen und Autoren des WBGU-Gutachtens stellen in ihrem Gutachten von 2016 Bezüge zwischen ExWoSt und den Typus Reallabor her. Sie beschreiben, dass ExWoSt „bereits sehr viele Bausteine und Elemente umgesetzt (habe), die aktuell unter der Leitidee von urbanen Reallaboren aufgegriffen und weiterentwickelt werden.“ (WBGU 2016, 476)

Die Forschungsfelder des ExWoSt können daher als ein vorbereitendes Instrument der praxisorientierten transformativen Forschung betrachtet werden.



Abbildung 1: Das Modellvorhaben Rabryka in Görlitz im Forschungsfeld Jugend.Stadt.Labor.
Quelle: Stephanie Haury.

Modellvorhaben im ExWoSt

Das ExWoSt-Programm ist ein Instrumentarium, das einem ständigen Wandel unterliegt. Haben sich frühere Forschungsprojekte verstärkt auf Akteure in Verwaltungen und ein staatliches Verwaltungshandeln ausgerichtet, so haben sich Schwerpunkte und Themensetzungen der letzten Jahre stark gewandelt. Dies bestätigt auch die interne Evaluation des BBSR. Vermehrt sind Modellvorhaben (siehe Abbildung 1 und 2) initiiert worden, die „sich an einem koproduktiven Planungsverständnis orientieren, das zivilgesellschaftliche und unternehmerische Akteure als Initiatoren und Umsetzer von Planungsprozessen stärker in den Fokus rückt.“ (Diller und Willinger 2019: 48) Für alle ExWoSt-Forschungsfelder prägend ist, dass die jeweiligen Akteure involviert sind und es zu intensiven Austauschformaten und zu einer kritischen Reflexion der Forschungsergebnisse kommt. Es besteht der Anspruch, die Forschung transdisziplinär unter einem Zusammenwirken mit den Praxisprojekten umzusetzen. Die Modellvorhaben bewegen sich daher zwischen Wissenschaft und Praxis.

Die erprobten neuen Ansätze und das neue Wissen fließen unmittelbar vor Ort in die jeweiligen kommunalen Prozesse ein. Problemlösungen können damit nicht nur generiert, sondern auch parallel erforscht werden. Das Verhältnis zwischen Forschern und Beforschten ist ein ganz besonderes. Wissenschaftler und Praxisakteure arbeiten auf Grundlage definierter Forschungsfragen eng zusammen. Bei der Erkenntnisgewinnung spielen die Adressaten – wie Kommunen – der Forschungsergebnisse eine große Rolle und werden von Anfang an in den Forschungsprozess als gleichwertige Partner einbezogen. Im Sinne einer Ko-Produktion soll ein gleichzeitiges Lernen und Reflektieren der Ergebnisse entstehen zum Beispiel in gemeinsamen Forschungs- und Erfahrungswerkstätten oder Diskussionen der Ergebnisberichte. Die Modellvorhabenforschung selbst ist offen angelegt und besteht aus Realexperimenten in und mit der Stadt. Der jeweilige Rahmen ist durch die jeweiligen Forschungsfragen festgelegt. Seit 2015 beschäftigt sich das BBSR vertieft mit dem Thema Stadtgrün und hat dazu ein Forschungscluster *Grün in der Stadt* eingerichtet.

Das Themenfeld Stadtgrün

Grünflächen rücken aufgrund aktueller Herausforderungen wie der Klimakrise und der Schaffung von mehr Wohnraum mehr und mehr in den Vordergrund. Sie haben aufgrund ihrer vielfältigen Funktionen hierbei eine besondere Stellung und Bedeutung. Die Aufwertung oder gar Neuanlage von Stadtgrün ist aufgrund vielfältiger Nutzungsinteressen und Zielkonflikte jedoch nicht einfach. Aktuelle wichtige Arbeitsgrundlage wie zum Beispiel die neue Leipzig Charta betont die Bedeutung grüner Städte mit naturbasierten Ansätzen und qualitätsvollen grünen und blauen Infrastrukturen (BMI 2020: 13). Die Entwicklungen, die sich durch die von der Corona-Pandemie bedingten *Shutdowns* und temporären Einschränkungen in 2020 und 2021 ergeben haben, veranschaulichen, dass Grünflächen nicht nur in puncto Biodiversität, Ökosystemleistungen und Stadtklima eine wichtige Rolle spielen. Die Corona-Krise hat auch verdeutlicht, wie wichtig Grün- und Freiräume im direkten Wohnumfeld sind. Unter dem Begriff der „15 Minuten-Stadt“ (Paris.fr o. J.), geprägt von der Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo, unter dem alle wichtigen Anlaufstellen für die Bürgerinnen und Bürger innerhalb von 15 Minuten erreichbar sein sollen, wird

deutlich, welchen Stellenwert ein begrünter Nahraum zukünftig haben wird. Dies hat zur Folge, dass nicht nur die Freizeit, Lebens- und Aufenthaltsqualität zentral gelegener Parks und öffentlicher Grünflächen überprüft werden muss, sondern auch private Grünflächen möglichst vielfältig und erreichbar vorhanden sein sollten. Laut einer Forsa-Umfrage haben städtische Grünanlagen für 46 Prozent der Befragten einen Bedeutungsgewinn erfahren (Forsa 2020). Und sie werden von mehr als jedem Vierten seit der Corona-Krise häufiger aufgesucht.

Die nachweislich intensivere Nutzung von Grün- und Parkflächen muss jedoch mit der Entwicklung nachhaltiger Ansätze einhergehen, weil die Kommunen in Bezug auf ihre grünen Freiräume vor großen Herausforderungen stehen.

In den städtischen Grünflächenämtern fehlt es nicht nur an personellen und finanziellen Ressourcen. Hinzu kommt, dass es an öffentlich verfügbaren Flächen mangelt und veränderte Arbeits-, Freizeit- und Wohnformen neue Nutzungsansprüche an grüne Freiräume stellen.



Abbildung 2: Vielfältige Nutzungen finden sich vor allen in Stadtparks, hier das Beispiel Schlossgarten Stuttgart. Quelle: Stephanie Haury.

Die Modellvorhaben Green Urban Labs

Das Forschungsfeld *Green Urban Labs* (BBSR o. J.) nimmt die Herausforderungen des Stadtgrüns in den Blick und hat von 2016 bis 2020 in zwölf Modellvorhaben innovative Ansätze der Frei- und Grünraumentwicklung entwickelt. Der Ansatzpunkt bestand aus der Erprobung neuer Wohnbedingungen und der Verbesserung der Lebensqualität in wachsenden Stadträumen. Von vornherein bestand das Ziel nicht in einer Erhöhung des Grünflächenbestandes. Vielmehr ging es darum, diese aufzuwerten, für die breite Bevölkerung zugänglich zu machen und ein attraktives Angebot für mehr Begegnung, Bewegung und Sport anzubieten (siehe Abbildung 2). „In den Modellvorhaben ging es in erster Linie um das Lernen aus der Praxis, dabei war Scheitern explizit erlaubt. Erwünscht war eine möglichst hohe Offenheit für Innovationen, Neues und auch Unvorhergesehenes.“ (Haury et al. 2019: 48)

Das BBSR suchte die Modellvorhaben auf Grundlage eines breit angelegten deutschlandweiten Projektauftrags aus. Ziel war es, dass die finalen Modellvorhaben eine große Bandbreite an aktuellen Themen der grünen Stadtentwicklung abdeckten. Die Modellvorhaben lagen deutschlandweit verteilt, waren unterschiedlich groß und behandelten lokal spezifische Fragestellungen zum Thema Grüne Infrastruktur. Die finale Auswahl bestand unter anderem aus Projekten mit Kleingartenanlagen im Kontext wachsender Flächenkonkurrenzen, aus grünen Klimaoasen in Innenstädten und aus breit angelegten Ansätzen der Bauwerks- und Fassadenbegrünung. Neben dem Leitbegriff der urbanen grünen Infrastruktur spielten die Begriffe *Multicodierung* und *Umweltgerechtigkeit* eine zentrale Rolle, die im Folgenden erläutert werden.



Abbildung 3: Das Green Urban Lab Ludwigsburg behandelte das Thema Grünflächen in Gewerbegebieten. Quelle: Stephanie Haury

Multicodierung: Überlagerung von Interessen und Rollen

Grünflächen sind nicht nur aufgrund der Begrenzung von Klimarisiken bedeutsam. Die Mehrfachnutzung und Multicodierung von Grünflächen ist für die Resilienz von Städten von großer Bedeutung (Becker 2020: 20–23; BMUB 2017: 15). Diese beinhaltet eine Überlagerung der Interessen und Funktionen von Grünflächen beziehungsweise die Bereitstellung verschiedener Ökosystemleistungen (siehe Abbildung 3). Grünräume dienen damit zum Beispiel gleichzeitig der Wasserbewirtschaftung (Überflutungsgebiete) und sind temporäre Sport- oder Erholungsflächen. Dadurch können auch Aspekte der Baukultur gestärkt werden, wenn Regenrückhaltebecken keine reinen Betonbecken mehr sind, sondern gestaltete Lebensräume. Bei Klimaanpassungsmaßnahmen spielt der Ansatz der No-Regret-Maßnahmen eine zentrale Rolle. Hierbei werden an klimatologisch wirksame Maßnahmen ökonomische, ökologische und soziale Maßnahmen sinnvoll gekoppelt (siehe IPPC 1995: 15). Dazu zählen zum Beispiel die Begrünung der Verkehrs- und Gemeinbedarfsinfrastruktur oder die Entwicklung grünblauer Strukturen.

Mehrfachnutzungen spielen nicht nur in wachsenden Regionen eine große Rolle, sondern sie sind auch in wirtschaftsschwachen Regionen mit Schrumpfungsprozessen sehr wirksam. Nutzungskonkurrenzen wie Erholung, Freizeit, Stadtgestaltung und Naturschutz können so sinnvoll miteinander verknüpft werden. Neben Nutzungs- und Funktionsüberlagerungen stellten die Green Urban Labs die besondere Bedeutung der Akteurinnen und Akteure mit ihren unterschiedlichen Interessen und Rollen heraus. Zu ihnen zählen nicht nur die Zivilgesellschaft, sondern auch die verschiedenen Fachämter oder finanzielle Interessen privatwirtschaftlicher Akteurinnen und Akteure. Die Multicodierung bedeutet hierbei, alle bestehenden Interessen in einem Projekt zu sammeln und zusammen in den Planungsprozessen im Sinne einer kooperativen Planungskultur einzuspeisen.

Umweltgerechtigkeit: Grün zugänglich und verfügbar machen

Eine lebenswerte grüne Stadt verfügt nicht nur über quantitativ und qualitativ gut ausgestattete Grünflächen. Die größte Herausforderung besteht daraus, diese für alle sozialen Gruppen nutzbar zu machen (BMUB 2015: 41). Außerdem benötigen besonders sozial benachteiligte Gruppen Möglichkeiten der Gestaltung, Mitwirkung und Aneignung. Denn diese Gruppen sind meist weniger mobil und halten sich häufiger in ihrem direkten Wohnumfeld auf. Gut gestaltete Grünflächen können sich auf ihre gesundheitliche Entwicklung auswirken. Der Begriff der Umweltgerechtigkeit fasst diese Problematik zusammen und rückt das Thema grüne Infrastruktur für benachteiligte Stadtquartiere in den Fokus. Ziel ist es, vorhandene Umweltbelastungen sozial gerecht zu verteilen und die räumliche Konzentration von gesundheitsrelevanten Umweltbelastungen zu vermindern oder sogar zu vermeiden. Die Modellvorhaben wiesen nach, dass eine gute Bedarfsermittlung und -bewertung Voraussetzung dafür ist, eine umweltgerechte Verteilung anzugehen und die Lebensqualität und Gesundheit vulnerabler Bevölkerungsgruppen zu verbessern. Kommunen benötigen eine Fülle an Informationen und Daten über die vorhandenen Grünstrukturen, Umweltbelastungen und Sozialräume. Was hierbei ein großes Problem darstellt ist, dass diese Daten in vielen Städten nur zum Teil vorhanden sind oder sind oder man darauf nicht zugreifen kann (BBSR 2021: 17). Bestehende Umwelt- oder

Freiraumkonzepte, Landschaftspläne oder umweltbezogene Funktionskarten können zur Ermittlung von Missständen oder ungleicher Verteilung beitragen, können diese jedoch nicht ersetzen. Die Erfassung der sozialräumlichen Aspekte von Umweltgerechtigkeit ist daher eine komplexe Angelegenheit.

Freiräume für Experimente schaffen

Das Problem fehlender Flächen für eine ausgewogene Grünversorgung und Grünentwicklung bezieht sich nicht nur auf sozial benachteiligte Stadtquartiere. Aufgrund der immer knapper werdenden Flächen in zentralen Lagen müssen Städte auch hier nach alternativen Ansätzen und neuen Standorten suchen. „Um diese zu sichern und zu aktivieren, ist es erforderlich, nach neuen Instrumenten und Nutzungsformen Ausschau zu halten. Das Arbeiten damit setzt „Freiraum zum Experimentieren voraus – vor allem innerhalb der kommunalen Grünverwaltungen“ (BBSR 2021: 86).

Reale Experimente können städtische Planungen zielführend vorbereiten, da sie flexibler und schneller eingesetzt werden können als die oftmals starren Instrumente eines Planungsamtes.

Somit können neue Möglichkeiten und Potenziale nicht nur von Orten, sondern auch innerhalb von Strukturen herauskristallisiert werden. Es geht hierbei auch immer um die Produktion neuer Zukunftsbilder (siehe Abbildung 4), die etwas verändern. Diese Zukunftsbilder können bestehende Planungen der Stadt begleiten, beeinflussen oder gar vorbereiten. Im ExWost-Forschungsfeld *Green Urban Labs* arbeiteten die Modellvorhaben mit verschiedenen Zukunftsbildern und entwickelten Vorschläge zur Aufwertung und Neugestaltung von Grünflächen. Eine Auswahl daraus soll in den folgenden Absätzen nun vorgestellt werden.



Abbildung 4: Im ExWoSt Projekt Pontonia, erstellten junge Menschen ein Manifest für offene Räume
Quelle: Stephanie Haury.

Vom Kleingarten- zum Naherholungsgebiet

Urbanes Gärtnern hat sich in den letzten Jahren verstärkt als gesellschaftlich relevant erwiesen (BBSR 2018: 15). Es gibt die unterschiedlichsten Erscheinungsbilder und Nutzungsformen. Angefangen vom Grün vor der eigenen Haustür, das viele Bürgerinnen und Bürger in Eigeninitiative umgestalten, machen auch die vielen Beetpatenschaften in Städten deutlich: das Stadtgrün hat für die Bevölkerung einen hohen Stellenwert. Außerdem ist die Bereitschaft, sich für die Grüngestaltung seiner Städte einzusetzen sehr hoch. Neben dem Gärtnern bilden sich auch wichtige soziale Räume für die Gemeinschaft (BBSR 2018: 15). Für das Gärtnern fehlt in der Stadt jedoch oft der entsprechende Raum oder dieser muss sich von den aktiven Gärtnerinnen und Gärtnern in mühevoller Arbeit erkämpfen oder ausgehandelt werden.

Etwas anders sieht die Lage im Bremer Westen aus (siehe Abbildung 5). Seit Jahren befinden sich dort Kleingartengebiete im Umbruch und es gibt einen Überhang. Auf dem 480 Hektar großen Areal haben viele Gärtnerinnen und Gärtner ihre Parzellen aufgegeben. Dies hat zur Folge, dass die Stadt nun mit einem komplexen Transformationsprozess konfrontiert ist: die Pflege und Nachnutzung leerstehender Parzellen muss geregelt werden. Und dies auf Grundlage einer zerklüfteten Eigentumsstruktur und fehlenden Verbindungs- und Erschließungswegen (Freie Hansestadt Bremen 2016). Im ExWoSt-Modellvorhaben „Naherholungspark Bremer Westen“ (BBSR 2021: 49–51) konnte Bremen die Konversion des Gebietes erfolgreich vorantreiben. Die Stadtverwaltung kaufte aktiv Parzellen auf und entwickelte diese weiter. Aus baumbestandenen Parzellen wurden Wald und Fitnesstrails. Mittel aus ökologischen Ausgleichsmaßnahmen nutzte die Verwaltung für neue Streuobstwiesen und artenreiche Schmetterlingswiesen. Grundlage hierfür war eine aufwendige Erfassung der vorhandenen Parzellen- und Belegungsstruktur. Die bestehenden Entwicklungspotenziale diskutierten die Bürgerschaft, Vereine aus dem Bereich Kultur, Kleingartenwesen und Umwelt und Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik und Stadtverwaltung auf verschiedenen Zukunftswerkstätten zusammen. Die Ergebnisse sind Grundlage für die weitere Planung des Gebiets. Ein erweitertes Wegenetz verbessert die Mobilität. Entlang der ehemals verlassenen Kleingartenparzellen entsteht nun ein neues Naherholungsangebot für Bremer Bürgerinnen und Bürger. Die Transformation des Gebietes ist aufgrund der Größe des Gebietes, den unterschiedlichen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern und der vielschichtigen Nutzung sehr komplex. Sie beinhaltet als wichtiges Element daher auch eine Kampagne, für das neue Image des neuen *Grünen Bremer Westen*.



Abbildung 5: Bremens grüner Westen. Quelle: Urbanizers Neumüllers Langenbrinck GbR.

Klimaoasen gegen Hitze

Die Stadt Jena befindet sich in einem Talkessel der Saale. Diese geografische Situation macht die Stadt besonders anfällig für Hitzestress. Linderung für die Bevölkerung soll ein flächendeckendes Netz grüner lokaler Klimaoasen schaffen, als wohnungsnahe kühle Orte, die zum Aufenthalt einladen. Um die passenden Orte und die hitzebedürftigsten Stadtteile aus dem Stadtgeflecht heraus zu filtern hat die Verwaltung eine konkrete Strategie entwickelt. Im Fokus steht vor allem die Grünversorgung stark belasteter und vulnerabler Bevölkerungsgruppen. In ihrer Grünflächenentwicklung verhalf eine durch Geoinformationssysteme (GIS) gestützte Multikriterienanalyse dazu, das Stadtgebiet hinsichtlich des Bedarfs an urbanen grünen Klimaoasen zu untersuchen. Die Verschränkung sozialer Daten mit naturwissenschaftlichen Werten wie Hitze-, Luft- oder Lärmbelastung, erwies sich dabei als sehr anspruchsvoll, da es Hindernisse des Datenschutzes zu überwinden galt. Im Ergebnis ist ein Netz von geeigneten Orten und ein neuer Typus Grünfläche entstanden. Erste Klimaoasen sollen in wärme- und lärmbelasteten Gebieten entstehen, entweder durch eine Aufwertung vorhandener Flächen oder durch Neuschaffung. Aufgrund knapper Flächen versucht die Stadtverwaltung auch private Eigentümerinnen und Eigentümer zur Kooperation zu bewegen, um ihre Flächen für Klimaoasen zur Verfügung zu stellen. Sie tritt hierbei in Kontakt mit den großen Wohnungsunternehmen in Jena. Die Stadtverwaltung entwickelt Steckbriefe für typische Standardlösungen, die mikroklimatische Effekte erzielen. Diese beispielhaften Musterlösungen sollen private Flächeneigentümer anregen, Freiräume unter mikroklimatischen Aspekten und Aufenthaltsqualität umzugestalten.



Abbildung 6: Das Freifeld in Halle im Bau. Quelle: Stephanie Haury.

Private Brachen werden Stadtgrüninseln

Das Modellvorhaben in Halle, der Bürgerpark *FreiFeld* (siehe Abbildung 6), zeigt auf sehr anschauliche Weise eine bürgerschaftlich initiierte und getragene Projektentwicklung. Das innerstädtische Quartier Freimfelde in Halle an der Saale, das sich östlich der Innenstadt befindet, ist seit Jahren von Leerstand und anderen städtebaulichen Defiziten betroffen (BBSR 2021: 77–79). Zahlreiche unzugängliche private Brachen und fehlende nutzbare Grünflächen prägen das Viertel. Die Fassadenmalerei der Freiraumgalerie, einem Zusammenschluss lokaler Künstlerinnen und Künstler konnte das Viertel nur zum Teil aufwerten, verhalf anfangs dem Viertel jedoch zu einem beliebten Ausflugsziel für Touristinnen und Touristen zu werden. Der Stadt fehlen finanzielle Ressourcen, um einen umfassenden Stadtumbau in Gang zu setzen.

Angestoßen durch die Freiraumgalerie und einem lokalen Bürgertreff nahmen sich zivilgesellschaftliche Akteurinnen und Akteure der Transformation einer Brachfläche zu einem Bürgerpark an. Sie wandelten diese zu einem begrünten zentralen Begegnungsort im Viertel um. Die Stadtverwaltung hat mit dem rechtlichen Instrument der Eingriffsregelung einen Weg gefunden, wie die Brache nicht nur planungsrechtlich als Grünfläche gesichert, sondern die Maßnahmen auch finanziert werden können. Vor Ort entstand über temporäre Aktionen wie Arbeitseinsätze, Räumarbeiten, Veranstaltungen und das Anlegen von Sportflächen, Gemeinschafts- sowie Pachtbeeten sukzessive eine starke Gemeinschaft. Diese hat bewirkt, dass sich ein Verein gründete, der *FreiFeld e. V.* Mit Unterstützung der Stadtverwaltung und der Montagstiftung konnte dieser ein nachhaltiges Nutzungskonzept und Betreibermodell entwickeln. Inzwischen ist der *FreiFeld e. V.* Eigentümer der Fläche und kann die weitere Gestaltung und Entwicklung der Fläche eigenverantwortlich weiter vorantreiben.

Ein neues Leitbild für eine urbane grüne Infrastruktur

Ein Schlüsselfaktor für das Schaffen grüner Städte ist eine Planungskultur, die offen ist für andere Ressorts und andere Themenfelder der integrierten Stadtentwicklung.

Die Green Urban Labs haben gezeigt: Es gibt nicht den Ansatz für eine neue Grünflächenentwicklung. Vielmehr gilt es, sich das in den vergangenen Jahren deutlich erweiterte Repertoire an Ansätzen anzueignen und je nach Kontext und Voraussetzung anzuwenden.

Daraus treten die Umrise eines neuen Leitbilds für eine urbane grüne Infrastruktur hervor. Eine weitere Innenentwicklung und Nachverdichtung von Städten darf nur unter Berücksichtigung und Aufwertung von Stadtgrün vonstattengehen. Und das nicht durch Stadtverwaltungen allein, sondern durch Zusammenwirken unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure aus der Bürgerschaft. In der Fortsetzung und Teil zwei des ExWoSt-Forschungsfeldes Green Urban Labs untersucht das BBSR ab 2021 die Freiraum- und Grünflächenentwicklung speziell in verdichteten innerstädtischen Lagen. Das Forschungsfeld richtet seinen Blick auf neue Raumpotenziale für mehr Grün, neue Managementstrategien, smarte Technologie und auf die aktuellen Anforderungen urbaner grüner Infrastruktur. An dieser Stelle bleibt daher nur festzuhalten: Balance ist auch eine Handlungsfrage.

Literatur

BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) (o. J.): Forschungsprojekt Green Urban Labs. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/exwost/Forschungsfelder/2016/green-urban-labs/01-start.html?pos=1>, Zugriff am 28.02.2022.

BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) (Hg.) (2021): Green Urban Labs - Strategien und Ansätze für die kommunale Grünentwicklung, Bonn.

BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) (Hg.) (2018): Kleingärten im Wandel - Innovationen für verdichtete Räume, Bonn.

Becker, Carlo (2020): Zehn Jahre Multicodierung. In: Garten+Landschaft 05/20, 20–23.

BMI (Bundesministerium des Innern für Bau und Heimat) (Hg.) (2020): Neue Leipzig Charta – Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Berlin.

BMUB (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit) (Hg.) (2017): Weißbuch Stadtgrün. Grün in der Stadt – für eine lebenswerte Zukunft, Bonn.

BMUB (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit) (Hg.) (2015):
Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft, Grünbuch Stadtgrün, Bonn.

Diller, Christian und Willinger, Stephan (2019): Pionier der praxisnahen Stadtforschung in
Deutschland. Der Experimentelle Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) mit seinen
Forschungsfeldern. In: Raumplanung (200), 42–49.

Forsa (forsa Politik-und Sozialforschung GmbH) (Hg.) (2020): Zufriedenheit mit den städtischen
Grünflächen. Ergebnisse einer repräsentativen Befragung unter Bewohnern von
Großstädten. https://www.gruen-in-die-stadt.de/fileadmin/CPG_neu/200619_MaFo_Ergebnisse_Gruen_in_die_stadt.pdf , Zugriff am 28.02.2022.

Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Hg.) (2016): Eine grüne Oase für
Walle und Gröpelingen - Der „Naherholungspark Bremer Westen“. https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/Naherholungspark%20Bremer%20Westen%20k_29-09-2016_komp%20Druckbogen.pdf , Zugriff am 28.02.2022.

IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) (1995): IPCC Second Assessment, Climate
Change 1995.

Fuhrich, Manfred (2009): Experimenteller Wohnungs- und Städtebau – Innovationen für die
Zukünfte der Stadt. In: Informationen zur Raumentwicklung 3/4, 193–204.

Haury, Stephanie; Kurths, Andreas und Langenbrinck, Gregor (2019): Wege zum besseren Grün.
In: Garten + Landschaft 7/2019, 46–51.

Paris.fr (o. J.): Paris ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité. <https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37> , Zugriff am 28.02.2022

Rose, Michael; Wanner Matthias und Hilger, Annaliesa (2019): Das Reallabor als
Forschungsprozess und -infrastruktur für nachhaltige Entwicklung. Wuppertal Institut für
Klima, Umwelt, Energie gGmbH (Hg.). Wuppertal, 2. Auflage.

Schäpke, Niko; Stelzer, Franziska; Bergmann, Matthias; Singer-Brodowski, Mandy; Wanner,
Matthias; Caniglia, Guido und Lang, Daniel (2017): Reallabore im Kontext transformativer
Forschung: Ansatzpunkte zur Konzeption und Einbettung in den internationalen
Forschungsstand, IETSR Discussion papers in Transdisciplinary Sustainability Research,
Leuphana Universität, Lüneburg. http://www.leuphana.de/fileadmin/user_upload/Forschungseinrichtungen/professuren/transdisziplinaere-nachhaltigkeitsforschung/files/Diskussionspapier_Reallabore_im_Kontext_transformativer_Forschung_Schaepke_et_al.pdf ,
Zugriff am 14.01.2022.

Schneidewind, Uwe (2014): Urbane Reallabore – ein Blick in die aktuelle Forschungswerkstatt.
In: pnd | online III | 2014: 1–7.

WBGU (Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen) (2016):
Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte. Berlin: WBGU.

Mehr Informationen zum Forschungsfeld und den drei ausgewählten Beispielen:
www.bbsr.bund.de/green-urban-labs.