

BEATRIZ V. TOSCANO (HG.)

LEBENSWERTE UND UMWELTGERECHTE STADTENTWICKLUNG

KRITISCHE POSITIONEN ZUM GREEN NEW DEAL
IN URBANEN RÄUMEN

Beatriz V. Toscano (Hg.)

Lebenswerte und umweltgerechte Stadtentwicklung

Urban Studies

Beatriz V. Toscano (Dr. phil.), geb. 1975, ist Forschungsmitglied des Instituts für lebenswerte und umweltgerechte Stadtentwicklung an der Hochschule Düsseldorf. Sie arbeitet außerdem im Stadtplanungsamt Düsseldorf im Bereich der Stadtforschung und Quartiersentwicklung. In Forschung und Lehre befasst sie sich mit der Aufarbeitung von Begleitphänomenen der Stadtentwicklung an der Schnittstelle von Stadtplanung und Biopolitik.

Beatriz V. Toscano (Hg.)

Lebenswerte und umweltgerechte Stadtentwicklung

Kritische Positionen zum Green New Deal in urbanen Räumen

transcript

Gefördert durch den zentralen Publikationsfonds der Hochschule Düsseldorf University of Applied Sciences. Dank an das Institut IN-LUST der Hochschule Düsseldorf für den Inhaltlichen Beitrag. Darüber hinaus bedanke ich mich bei der Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes - University of Applied Sciences - für die großzügige Unterstützung.

Für ihre unermüdliche Unterstützung bei der Abfassung dieses Werks möchten wir uns bei Ines Benning und Johanna Braun bedanken.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <https://dnb.dnb.de/> abrufbar.



Dieses Werk ist lizenziert unter der Creative Commons Attribution 4.0 Lizenz (BY). Diese Lizenz erlaubt unter Voraussetzung der Namensnennung des Urhebers die Bearbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung des Materials in jedem Format oder Medium für beliebige Zwecke, auch kommerziell. (Lizenztext: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>)

Die Bedingungen der Creative-Commons-Lizenz gelten nur für Originalmaterial. Die Wiederverwendung von Material aus anderen Quellen (gekennzeichnet mit Quellenangabe) wie z.B. Schaubilder, Abbildungen, Fotos und Textauszüge erfordert ggf. weitere Nutzungsgenehmigungen durch den jeweiligen Rechteinhaber.

2025 © Beatriz V. Toscano (Hg.)

transcript Verlag | Hermannstraße 26 | D-33602 Bielefeld | live@transcript-verlag.de

Umschlaggestaltung: Kordula Röckenhaus

Umschlagabbildung: © Pilar Mayorgas, Córdoba

Lektorat: Matthias Müller

Druck: Elanders Waiblingen GmbH, Waiblingen

Übersetzung: Matthias Müller, Rotterdam (María Cecilia Chiappini: Neue Räume für Kollektive) und Ashley J. Bohrer, Chicago (Pedro Górgolas: Urban Planning and Sustainable Development)

<https://doi.org/10.14361/9783839461860>

Print-ISBN: 978-3-8376-6186-6 | PDF-ISBN: 978-3-8394-6186-0

Buchreihen-ISSN: 2747-3619 | Buchreihen-eISSN: 2747-3635

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier mit chlorfrei gebleichtem Zellstoff.

Inhalt

Danksagung 7

Einleitung

Beatriz V. Toscano 9

Sektion I – Interdisziplinarität

Klimaungerechtigkeit: Nur wer die Armut bekämpft, kann die Erderhitzung stoppen

Klaus Dörre 31

Stadt, Mensch, Energie

Carina Bhatti, Hannah Hintzen und Stephanie Weis 49

Utopien der sozial-ökologischen Stadt

Alexander Neupert-Doppler 65

Nachhaltige Stadtverdichtung – von neuen Planungsgrundsätzen zur Umsetzung

im Detail

Der Beitrag des Team MIMO der Hochschule Düsseldorf zum Solar Decathlon Europe

Eike Musall 81

Sektion II – Partizipation

Die Stadt gemeinsam gestalten

Integrierende Stadtentwicklung für eine lebenswerte Stadt

Heike Herrmann 103

Das Quartier partizipativ gestalten	
Innovative, experimentelle und kollaborative Stadtentwicklung für nachhaltige Mobilität und lebenswerte Räume	
<i>Jan-Hendrik Kamlage, Ute Goerke und Jana Wegener</i>	119
Akteursbeteiligung in Transformationsprozessen	
Alena Jahns, Marianna Rossi & Jan Hildebrand	149
New York – Inclusive urban development and innovation	
Anne van Rießen in dialog with Oscar J. Romero Jr, CIO of the NYC Civic Engagement Commission in New York	
<i>Anne van Rießen in dialog with Oscar J. Romero Jr</i>	167
 Sektion III – Intersubjektivitäten und Gemeinschaften	
Plattformurbanismus	
Technokapitalistische Produktionen privater und öffentlicher Räume	
<i>Sybille Bauriedl und Anke Strüver</i>	183
Lob der Differenz zwischen Städten	
Eigenlogische Ansichten	
<i>Martina Löw</i>	205
Neue Räume für Kollektive	
<i>Maria Cecilia Chiappini</i>	215
Urban Planning and Sustainable Development	
Towards the Ecological Transition of Cities. The Case Study of the City of Palma, Island of Mallorca	
<i>Pedro Górgolas</i>	241

Danksagung

Diese Aufsatzsammlung stellt einen wichtigen Meilenstein in der Arbeit des Instituts für Lebenswerte und Umweltgerechte Stadtentwicklung dar. Entstanden aus einer Gruppe von Idealisten, welche ihre Leidenschaft für Technologie und Wissen in den Dienst des Wohlergehens der Städte stellen wollten, hat In-LUST kürzlich seine offizielle Gründung innerhalb der wissenschaftlichen und praktizierenden Gemeinschaft der Hochschule Düsseldorf gefeiert. Diese Publikation fasst einige der Positionen zusammen, die ihre inspirierenden Bemühungen in den Bereichen Soziologie, Sozialarbeit, Architektur und erneuerbare Energietechnologien begleitet haben.

Wir möchten all jenen danken, deren gemeinsame Bemühungen und Mitarbeit dies möglich gemacht haben. Besondere Erwähnung in diesem Zusammenhang verdient die bedingungslose Unterstützung von Edeltraud Vomberg, Präsidentin der HSD, der wir sehr dankbar für das Vertrauen sind, das sie uns entgegenbringt. Ihre Arbeit auf dem Gebiet der Quartiersforschung motiviert das Institut weiterhin. Ohne die Tatkraft von Dirk Ebling, damals Vizepräsident für Forschung und Transfer an der Hochschule Düsseldorf, wäre dies alles nicht möglich gewesen. Ebling gab den entscheidenden Anstoß für die Vorbereitung des LUST-Antrags. Von da an rollte der Schneeball unaufhaltsam weiter. Nach einigen Rückschlägen aufgrund der COVID-19-Pandemie (2020–2023), von der einige unserer Autoren betroffen waren und die uns daran erinnerte, dass die Natur unbarmherzig, jedoch unschuldig ist, kommt diese Aufsatzsammlung nun endlich ans Licht. Die Herausgeberin dieses Buches bedankt sich auch bei Juan Mateo Gerwers Vargas für seine großzügige, geduldige und konstante Unterstützung. Schließlich möchten wir uns bei Reinhold Knopp bedanken. Seit seiner unermüdlichen Arbeit für das Zentrum für Aktion, Kultur und Kommunikation in Düsseldorf (zakk Düsseldorf) bis in den Fluren dieser Institution habe ich immer wieder gehört, dass er wunderbare Dinge tun kann. Und das stimmt.

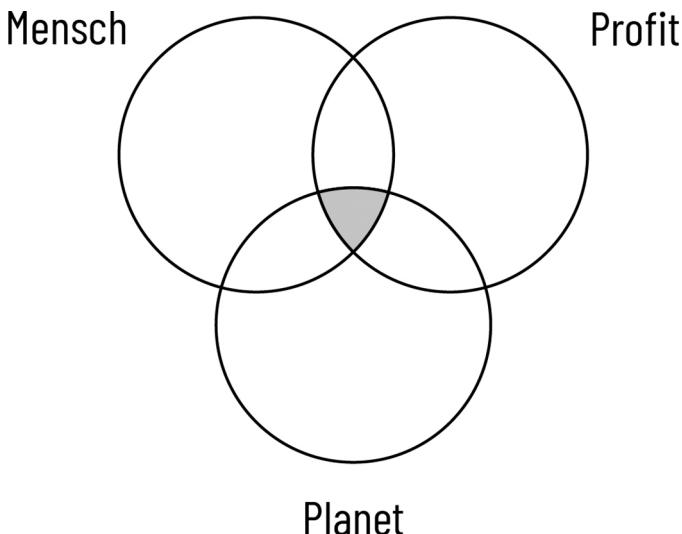
Einleitung

Beatriz V. Toscano

Dieses Buch wird nicht, falls sich die Leser*innen wundern, damit beginnen, von der Wahrhaftigkeit der Klimakatastrophe zu überzeugen. Auch nicht von der Dringlichkeit, mit der diese Beweise alle Teile der Gesellschaft ernsthaft mobilisieren sollten. Zunächst einmal sollten wir über die Strömung der Leugner*innen hinausdenken, die den Klimawandel leugnen, um ideologische Fronten zu stärken. In jüngster Zeit ist die Verachtung der Wissenschaft zu einer wirksamen politischen Waffe geworden. Gerade dann, wenn Angst und Überinformation dazu dienen, das wichtigste erkenntnistheoretische Instrument zu untergraben, das uns zur Verfügung steht, nämlich einen demokratischen Konsens, der nicht mehr auf dem Wahrheitsgehalt einer Aussage beruht, sondern auf dessen Fähigkeit, den kollektiven Willen zu mobilisieren. Dies dürfte teilweise an das mit Deliberation verbundene Demokratiemodell von Habermas erinnern, in dessen Mittelpunkt nicht die Wahrheit, sondern die kooperative Meinungs-, Dialog- und Willensbildung steht (Habermas in *Faktizität und Geltung* 1992). Kommunikation, Teilhabe, Konflikt sind also die Grundlagen der Demokratie, und so wird auch die Frage der Nachhaltigkeit als eine Frage der Sprache dargelegt: des Einrahmens, des Miteinanderredens, der Interpretation und des Kontrasts. In Anlehnung an Alexander Bogners *Die Epistemologisierung der Politik* stellen wir auch fest, wie die Kakophonie von sich anhäufenden Argumenten ein Hindernis für effektives Handeln darstellen kann (Bogner 2021). Dieser Intuition folgend positionieren wir uns jenseits der bloßen Opposition »Lüge versus Wahrheit«, zwar mit einem starken Interesse an der Erforschung von neuen und besseren Praktiken auf lokaler und regionaler Ebene, die zu einem Chor von Stimmen führt, nicht nur von Theoretikern (von denen wir annehmen, sie stehen näher an dem symptomatischen Puls der Frage), sondern vor allem von Praktikern. Wenn dieses Buch also nicht den Anspruch erhebt, einen *quantitativen* oder additiven Beitrag zu den zahlreichen bestehenden Diskussionen zu leisten, so wird es sicherlich ein *qualitativer* sein. Was das Buch entsprechend beabsichtigt, ist tatsächlich die Sprache, d.h. die Begriffe zu überprüfen die zur Interpretation und Beschreibung des Klimanotstands verwendet werden; selbst wenn dies ein radikales Umdenken der allgegenwärtigen Schnittmenge ›Mensch/Planet/Profit‹ voraussetzt, welche für die Green-

washing-Industrie ebenso moralisch nützlich wie ungeprüft geworden ist (Pizzetti; Gatti; Seele 2021).

Abb. 1: *Triple-Bottom-Line-Modell (TBL) nach John Elkington.*



Allgemeinplätze in der Literatur wie Nachhaltigkeit, Wachstum oder Entwicklung sind nicht einfach nur Begriffe, sondern vielmehr Interpretationsrahmen, die auf Bewertungsmodelle beruhen. Ob ein bestimmtes Projekt nachhaltig ist oder nicht, hängt nicht von einer reinen direkten Berechnung ab, sondern von der Art und Weise, wie einige Elemente und Interessen gegenüber anderen perspektiviert und gewichtet werden (Rietbergen, Velzig & van Stigt, 2021). Nachhaltigkeit, zumindest in der Form, wie sie in diesem Buch dargestellt wird, ist eher als Didaktik, als Unterhaltung denn als Definition oder Satz gedacht.

Indem wir den Umgang mit Planungsinstrumenten und -modellen (in denen sich quantitative und qualitative Aspekte der Nachhaltigkeit überschneiden) der Ingenieurwissenschaft zuschreiben, haben wir uns entschieden, eine Reihe technischer Beiträge in einen Band aufzunehmen, der auf den ersten Blick eher für die Sozialwissenschaften relevant zu sein scheint. Diese Überzeugung ist nicht willkürlich, denn wie die Engaged-Theory zeigt, scheitern große theoretische Rahmenwerke und ihre ganzheitlichen Lösungen für den Klimawandel oft in der Praxis und bei der Umsetzung, weil dort innere Widersprüche sichtbar werden. Es sind die sozialen Beziehungen als grundlegende Forschungskategorie, die zählen, wenn es darum

geht, die soziale Komplexität einer Gesellschaft zu verstehen¹. Sowohl für die Engaged-Theory als auch für die Motivation dieser Aufsatzsammlung ist das Soziale keine Abstraktion, sondern ein verkörpertes Wissen. Folglich ist nachhaltige Entwicklung etwas, das innerhalb von Gemeinschaften entsteht und nicht etwas, das von außen aufgezwungen werden kann (James, 2015: 20). Die Nachhaltigkeit oder Nicht-Nachhaltigkeit eines bestimmten menschlichen Organigramms (die Nachbarschaft, die Stadt) muss vor dem Hintergrund der kontextuellen Immanenz beurteilt werden, die aus den praktischen Erfahrungswerten stammt.

Um den Klimawandel einzudämmen, müssen wir bei den Städten ansetzen. Städte, als riesige und ständig wachsende Knotenpunkte von Produktion und Konsum, als komplexe Systeme menschlicher, materieller und symbolischer Verwirklichung, verdichten eine enorme Masse umweltzerörerischer Prozesse. Bedenken wir, dass die Stadt nicht nur die räumliche Entfaltung des menschlichen Lebens umfasst, wo lebenswichtige Ressourcen verbraucht werden. Die Stadt ist auch diejenige hart umkämpfte Metropole, welche überhaupt erst gebaut werden muss; so ist zum Beispiel die Zementindustrie einer der Hauptverursacher von CO₂-Emissionen (Bellmann & Zimmermann, 2019). Dem UN-Text zufolge tragen die Städte wesentlich zum Klimawandel bei, da städtische Aktivitäten die Hauptquelle für Treibhausgasemissionen sind. Schätzungen zufolge sind die Städte für 75 % der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich, wobei der Verkehr und die Gebäude den größten Beitrag leisten (UN DESA World Urbanization Process, New York 2018). Die Stadt steht deshalb im Mittelpunkt der Nachhaltigkeitsziele der Agenda 2030, die auch als Grundlage für die Leipziger Charta dient und sogar im deutschen Recht im Baugesetzbuch (Siehe Baugesetzbuch § 1 Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung, Absatz 5) verankert ist, wonach bei Stadtentwicklungsplänen soziale, wirtschaftliche und umweltschützende Anforderungen

1 Ihren Befürwortern zufolge wird die sog. Engaged Theory als methodologischer Rahmen für das Verständnis der sozialen Komplexität einer Gesellschaft definiert, wobei soziale Beziehungen als grundlegende Kategorie der Untersuchung verwendet werden und das Soziale als immer im Natürlichen verwurzelt verstanden wird, einschließlich der Menschen als verkörperte Wesen. Engagierte Theorie geht von der detaillierten empirischen Analyse von Menschen, Dingen und Prozessen in der Welt zu einer abstrakten Theorie über die Konstitution und den sozialen Rahmen von Menschen, Dingen und Prozessen über. Zu den prominenten Autoren dieses Ansatzes gehören John Hinkson, Geoff Sharp und Simon Cooper, aus deren Arbeit das ARENA Journal hervorging, und allgemeiner der Forschungsansatz des Centre for Global Research am Royal Melbourne Institute of Technology (Australien). Speziell für diese Veröffentlichung war die Arbeit von Manfred Steger und Paul James über die Kreise der Nachhaltigkeit ein unschätzbarer intellektueller Leitfaden. Siehe ihr bahnbrechendes Werk *Urban Sustainability in Theory and Practice. Circles of Sustainability*, Routledge 2015, das auch in dieser Einleitung zitiert wird.

in verantwortungsvoller Weise gegenüber künftigen Generationen in Einklang gebracht werden müssen.

Ein Blick auf diese Texte sowie auf die Fülle von Projekten zur urbanen Nachhaltigkeit, zum Green Design und zur Produktentwicklung zeigt, dass die Städte tatsächlich aufwachen. Zwar scheint die Umsetzung eines nachhaltigeren Lebensstils ganz oben auf der Agenda von Planern und Regierungen zu stehen (Koch & Krellenberg, 2021). Die Praxis der klimafreundlichen Stadtentwicklung scheint jedoch voller Widersprüche zu sein: Wie kommt es, dass einige der grünsten und lebenswertesten Städte, die scheinbar am umweltfreundlichsten sind und eine hohe Lebensqualität aufweisen, wie Melbourne und Wien, aus globaler Sicht tatsächlich für einen katastrophalen Raubbau verantwortlich sind (James 2015: 5)? Oder was ist mit der ökologischen Katastrophe und der Erschöpfung der Grundwasservorräte, die eintreten würden, wenn die gesamte Bevölkerung einer Stadt beschließen würde, sich durch die idyllische und viel gepriesene Tätigkeit des urbanen Gärtnerns selbst zu versorgen (Heynen; Kaika & Swyngedou, 2005)? An der Stelle lohnt sich die Überlegung, ob hinter all diesen Widersprüchen nicht vielleicht ein konzeptioneller oder Deutungsfehler steckt, das Urbane von einer falschen Kultur der Sauberkeit, der tugendhaften Rentabilität und der Rückkehr zu den Ursprüngen her zu denken, die idealistische Bilder eines anti-urbanen, elitären und bukolischen Lebensstils hervorbringt. Oder wie Mike Davis es ausdrückte: Was urbane Gebiete ökologisch *so unnachhaltig* macht, sind gerade die Merkmale, die am stärksten stadtfeindlich oder vorstädtisch sind: explosive horizontale Ausdehnung, die die Zerstörung lebenswichtiger natürlicher Dienste – Gewässer, Wassereinzugsgebiete, Gemüsefarmen, Wälder, Küstenökosysteme – mit den hohen Kosten für die Bereitstellung von Infrastrukturen für die Zersiedelung verbindet, von Spekulanten und Bauträgern diktierte Zersiedelung, Gentrifizierung und extreme, räumliche Segregation, fehlende demokratische Kontrolle über die Planung und andere solche Situationen (hier zusammengefasst und frei übersetzt aus Davis 2010)². Wenn wir also von ra-

2 Yet there is a striking paradox here. What makes urban areas so environmentally unsustainable are precisely those features, even in the largest megacities, that are most anti-urban or sub-urban. First among these is massive horizontal expansion, which combines the degradation of vital natural services—aquifers, watersheds, truck farms, forests, coastal eco-systems—with the high costs of providing infrastructure to sprawl. The result is grotesquely oversized environmental footprints, with a concomitant growth of traffic and air pollution and, most often, the downstream dumping of waste. Where urban forms are dictated by speculators and developers, bypassing democratic controls over planning and resources, the predictable social outcomes are extreme spatial segregation by income or ethnicity, as well as unsafe environments for children, the elderly and those with special needs; inner-city development is conceived as gentrification through eviction, destroying working-class urban culture in the process. To these we may add the socio-political features of the megapolis under conditions of capitalist globalization: the growth of peripheral slums and informal employ-

dikal neuen und, wenn man so will, ›Urbanität-dekonstruktiven‹ Prämissen ausgehen, ist die Stadt nicht das Problem, sondern sie hat sogar das Potenzial, ihre eigene Lösung zu werden.

Aber was bedeutet es überhaupt, dass die Stadt die Lösung ist, oder anders gesagt, wie können wir *die Stadt* zu ihrer eigenen Lösung werden lassen? Wie können wir die Merkmale einer solchen Kapazität, die des *Städtischen*, in ihren vielen vielversprechenden Dimensionen erkennen, um urbane Räume neu zu denken, ihr Potenzial zu nutzen und inklusive Gemeinschaften zu schaffen?

Genau um dieses Dilemma herum, wurde In-LUST (in den ersten Jahren noch LUST genannt) 2015 gegründet. Das Institut für Lebenswerte und Umweltgerechte Stadtentwicklung, so der Akronym In-LUST, startete als eine Gruppe von Forscher*innen, Praktiker*innen und Student*innen, die sich an Bürgergemeinschaften und Finanzierungsnetzwerke wendete, von der Relevanz überzeugt, einen konstruktiven Dialog zwischen Wissen und Stadt zu initiieren. Kurz gesagt, davon überzeugt, wie wichtig es ist, die Kluft zwischen Wissen und Alltag zu überbrücken, was treffend als angewandtes Denken, d.h. als Denken, das sich an etwas Greifbares wendet, beschrieben wird. So begann In-LUST als kollaboratives und interdisziplinäres wissenschaftliches Vorhaben mit starkem Transfercharakter, der Bearbeitung von öffentlich geförderten Projekten und der Erstellung und Umsetzung von integrierten Quartierskonzepten gewidmet.

Seit seiner Gründung war die Stadt für In-LUST die Lösung und ist sie immer noch. Dieses feste Vertrauen in die Eigenschaften des Städtischen als wertvolle Quelle für praktisches Wissen bildet das Rückgrat von In-LUST. Aus einem neuen und kreativen Blickwinkel betrachtet, bedeutet die Aussage ›die Stadt sei die Lösung: zunächst einmal zu erkennen, wie gerade die urbansten aller Elemente, wie etwa Dichte, Knappheit, Nähe, Andersartigkeit, zu eigenen Lösungsansätzen werden können. Als komplexes und unvollständiges System, das so unbestimmt ist, dass es sich ständig neu erfindet (Sassen, 2001) lässt sich die Stadt niemals gehen. Sie ist immer gezwungen, über Wachstumsmöglichkeiten und Zugang zu Ressourcen zu verhandeln, immer gefasst, jene feine Linie abzustimmen, welche soziale Kooperation vom sozialen Bruch unterschiedet. In einer Stadt ist Abstand selten eine Selbstverständlichkeit, man stößt immer an den eigenen Nachbarn.

Es geht also darum, den Denkfehler zu erkennen, der den falschen Lösungen zugrunde liegt, von denen wir gesprochen haben, nämlich, den verschwenderischen, ökologischen und stadtfeindlichen Utopien, und damit die falsche Herangehensweise bei der Ausdeutung eines Problems zu erkennen. Hier kommen Ludwig Wittgensteins geistreiche Bemerkungen ins Spiel, als er behauptete, dass die meisten komplizierten Probleme in der Philosophie in Wirklichkeit nur falsche Probleme

ment, the privatization of public space, low-intensity warfare between police and subsistence criminals, and bunkering of the wealthy in sterilized historical centres or walled suburbs.

seien, d.h. Tendenzen, die nur aufgrund einer unklaren oder zweideutigen Sprache als Probleme wahrgenommen werden und somit weitere Widersprüche generieren. Wenn wir die Begriffe, unsere Beschreibungen, die Art und Weise, wie wir die Dinge benennen, revidieren, wenn wir überdenken, wie wir die Elemente miteinander in Beziehung setzen, um Dilemmas zu bilden, so sagte er, dann können wir »der Fliege den Ausweg aus dem Fliegenglas zeigen«, das heißt, es wird uns gelingen, solche Probleme aufzulösen, anstatt sie zu lösen (Wittgenstein, 1953 § 309, 321, 335 in Seiten jeweils 103, 105 und 108).

Interdisziplinarität

Übertragen auf In-LUST bedeutet dies vor allem den Fokus, den der interdisziplinäre Dialog und die Übersetzung der Sprache der Probleme für das Institut haben; das Beharren auf der Förderung eines interdisziplinären Dialogs zwischen verschiedenen Disziplinen und ihren eigenen Arten und Sprachen, Realitäten auszudrücken. Aus dieser Interdisziplinarität ergibt sich auch eine wichtige konzeptionelle Umkehrung in der Arbeit von In-LUST. Die Bezeichnung des Instituts als In-LUST (Lebenswerte und Umweltgerechte), für das Leben und sozialer Konsens vor ökologischem Gleichgewicht stehen (siehe dessen Akronym), ist dabei kein Zufall. Für In-LUST stehen diese Dimensionen nämlich nicht in einem hierarchischen Verhältnis. In Anlehnung an den Prädikaten eines *Green New Deal* (Bussemer; Kipping, 2021) geht es darum, ökologisches Wohlbefinden als eine Dimension zu verstehen, die auf soziales Wohlbefinden und damit auf einen konsensualen und egalitären Zugang ausgerichtet ist, den alle Bürgerinnen und Bürger erlangen müssen, um städtische Ressourcen wie Energie, Allmenden und selbst den urbanen Raum verantwortungsvoll zu nutzen. Seit den 2010er Jahren argumentieren die Befürworter des *Green New Deal*, dass die aktuelle Klimakrise einen weiteren tiefgreifenden Strukturwandel der Wirtschaft und starke staatliche Investitionen und Interventionen zur Bewältigung des Klimawandels erfordert. Um dies auf abgefederte und fortschrittliche Weise zu erreichen und im Einklang mit dem (ursprünglichen nordamerikanischen) New Deal der 1930er, der die Macht des Bundes zur wirtschaftlichen Umverteilung und zum sozialen Schutz einsetzte, muss dem Gemeinwohl Vorrang vor dem Gewinnstreben eingeräumt werden, oder zumindest müssen beide miteinander in Einklang gebracht werden. (Chomsky, 2022)

Doch verbirgt sich hinter der Wahl der obigen Selbstbezeichnung die mühsame Aufgabe, Konzepte und Zusammenhänge neu zu bewerten, die zwar in der grünen Philosophie seit langem etabliert sind, sich aber in der Praxis nicht immer bewähren. Kurz gesagt, wenn wir »der Fliege aus der Flasche helfen wollen«, sind einige vorgefassten Meinungen über eine klimafreundliche Stadtplanung, zu überprüfen (In der Tat werden C. Bhatti, H. Hintzen und S. Weis die Aufgabe übernehmen, diese Annahmen aus den Bereichen der sozialwissenschaftlichen Analyse des städtischen Raums, der Energieplanung und der Architektur zu überprüfen): Was be-

deutet Nachhaltigkeit, unter welchen Bedingungen ist eine ökologisch respektvolle Welt sozial nachhaltig? Oder ist sie im Gegensatz dazu in der Wertschöpfungskette aufgegangen und zu einer Art Ware geworden (Hier im Kapitel von K. Dörre dargestellt)? Warum ist eine dichtere und nutzungsvielfältige Nachbarschaft erstrebenswerter (statt spezialisierter Sektoren nach verschiedenen Gewerben), wie bei der so genannten 15-Minuten-Stadt? Wie lässt sich durch einen Eingriff in den materiellen Kern eines Gebäudes Dichte und eine optimale energetische Nutzung schaffen (wie wir in dem Aufsatz von E. Musall zum Solar Decathlon sehen werden)? Welche Strategien sind besser geeignet, die Bürger*innen dazu zu bewegen, jene Version der Selbstständigkeit, oft mit bestimmten Vorstellungen von Nachhaltigkeit verknüpft, zu misstrauen und die ideologische Falle eines Systems falscher Autonomien, individualistischer und disaggregierter Gesellschaften zu erkennen (siehe den Beitrag von van Rieße & Romero oder den von Herrmann)? Wie kann man die Bürger*innen dazu bringen, sich zusammenzuschließen, um Taktiken der Resilienz und des Wohlbefindens gemeinsam zu entwerfen und mitzugestalten (wie Kamlage, Goerke und Wegener für den Fall der tückischen Anpassung des städtischen Raums an nachhaltige Mobilität analysieren)?

Um diese und andere akute Fragen zu beantworten, beschloss In-LUST 2019 seine erste interdisziplinäre Konferenz zu veranstalten. Diese Aufsatzsammlung ist das Ergebnis dieser Diskussionen. Hinter der Tagung, an der sowohl Theoretiker als auch Akteure aus der Sozial- und Gemeinwesenarbeit sowie Akteure aus der energetischen Implementierung im urbanen Kontext teilnehmen konnten, stand die Idee, die Grundkonzepte nachhaltiger Planung auf den Prüfstand ihrer praktischen Umsetzung zu stellen, in der Hoffnung, die inneren Widersprüche aufzudecken, die diese Konzepte hervorbringen. Wir verstehen, dass es genau diese Widersprüche sind, die die Möglichkeit der Verwirklichung so vieler guter Absichten vernebeln. Dass sie die Paradoxien sind, die die nachhaltige Planung auf die unerreichbare Ebene der Utopien katapultieren (in diesem Band von A. Neupert-Doppler behandelt).

Eine erste grobe Zusammenstellung dieser Diskussionen lässt den Verdacht aufkommen, dass gerade der Begriff *Nachhaltigkeit* anscheinend selbst zum Arbeitstier zwischen Theoretikern und Praktikern geworden ist; zu einem solchen leeren Signifikanten geworden, dass er im Zuge der deskriptiven Bemühungen seine begriffliche Schärfe und sein anreizendes Potenzial eingebüßt hat. Nachhaltigkeit ja, aber wie? Von den Positionen, die für eine gerechte Umverteilung der Ressourcen eintreten, bis zu den Parolen bestimmter politischer Ausrichtungen, jener des Totsparens, d.h. von derjenigen, die versuchen, die Bevölkerung in Enthaltsamkeit, Knappeit und Kürzungen zu erziehen: Wer wäre heute schon gegen Nachhaltigkeit, so einen transversalen und inzwischen nichts-sagenden Begriff?

Trotz der Bemühungen um Definitionen (Mitschele & Scharff, 2013) informiert der Begriff in der Realität nur schlicht über eine Relationalität zwischen Vorhan-

denem, Bedürfnissen und einer Entscheidungsfindung in Bezug auf Umverteilung. Abgesehen von den Ursprüngen des Begriffs im Zusammenhang mit der Forstwirtschaft (es darf übrigens in keiner genealogischen Rekonstruktion des Begriffes fehlen; Hans Carl von Carlowitz + 1714 ist hier ein Muss), ist es wichtig, den Rahmen für die Messung und Definition von Nachhaltigkeit kritisch zu betrachten. Technisch gesehen sind die Indikatoren für die Bewertung der Nachhaltigkeit notwendigerweise durch das Gleichen von »Zeit, Begrenzung und Ziel« begrenzt (Meadows et al., 1972). Und es gibt nichts Politischeres als dies. Diese sozusagen retrospektive Verfeinerung der praktischen Anwendung des theoretischen Analyserahmens zwingt uns dazu, Ansätze transversal zu konstruieren, durch spezifische Realitäten, Konjunktionen, reale Bedürfnisse und einen involvierten Dialog. Dies ist die erste Prämisse, von der sich die vorliegende Aufsatzsammlung leiten lässt und die zunehmend zur Grundlage der Arbeit von In-LUST geworden ist. Wir werden diesen Modus Operandi, der sich sowohl auf die Bereiche der Umsetzung als auch auf den praktischen oder theoretischen Charakter der Interventionen bezieht, als *Interdisziplinarität* bezeichnen, auf der seit Beginn der vorliegenden Studie bestanden wird. Es ist jedoch eigentümlich, auf einem methodischen Format, der Interdisziplinarität, zu bestehen, unter dem Verdacht, dass es nicht wirklich möglich ist, außerhalb dieser zu denken. Zwar erscheint Wissenschaft aus begriffsgeschichtlicher Perspektive und streng genommen per se als interdisziplinär, da die Prädikate der Analyseobjekte nicht unabhängig von den Analyserahmen selbst sein können (Ash 2019: 620). In praktischer Hinsicht spricht man von Interdisziplinarität, wenn es darum geht, eine gemeinsame Sprache zu finden, in der tiefere Fragen des Austauschs, der Darstellung und der Konzeptualisierung zusammenlaufen. Urbane Nachhaltigkeit ist auch eine diskursive Dimension der Sprache, der Darstellung, der Interpretation und der Übersetzung von Problemen, die in hohem Maße von fein abgestimmten Modellen verbesserter Kommunikation abhängt. Gerade hier lehrt uns die Forschung im Bereich Gender und Urbanismus, dass das, was wir Dinge nennen, nicht unschuldig ist (in diesem Band vertreten durch den Beitrag von Bauriedl und Strüver). Interdisziplinäre Kommunikation bedeutet, ein eigenes Vokabular und eine eigene Terminologie zu entwickeln, eigene Normierungen und Bezeichnungen zu übernehmen.

Nirgendwo trifft dies mehr zu als in der Sozialarbeit, wo die theoretischen Ansätze notwendigerweise in einer angewandten Form dargeboten werden. Im Rahmen der Wissenschaft als *angewandte Wissenschaft* werden Fragen der Nachhaltigkeit aus einer systematischeren Perspektive betrachtet, in der Paradigmen durch praktische Initiativen aufeinander treffen und überprüft werden. (Kluwick/Zemanek 2019; Drilling/Schnur 2012; Pickett et al. 2013). Der Einfluss von Bruno Latours Forderung nach einer Technologie des Lebens, die für die Übertragung von Wissenssystemen auf die Probleme des täglichen Lebens plädiert, ist in dieser Haltung spürbar: Technologie, sagte er, ist die Gesellschaft, die dauerhaft gemacht

wird (Latour 1990). Die Technologie ist politisch, weil in ihr die Achsen der wissenschaftlichen Fragen mit denen der sozialen Probleme, auf interdisziplinäre Weise, zusammenfallen oder zumindest zusammenfallen sollten. Politik bedeutet ja die Dinge so betrachten als wären sie Symptome. Die Arbeit von In-LUST kann auch in dem Sinne als politisch angesehen werden, dass das Institut, zwischen der von den Naturwissenschaften beanspruchten wissenschaftlichen Objektivität und den Sozialwissenschaften, denen eine qualitative Variabilität zugeschrieben wird, eine Brücke schlägt. Für die vorliegende Arbeit heißt dies, Praktiken zu befragen, was sie als Sensor menschlicher Verhaltensmuster liefern können. Bourdieu nennt dies *Denkwerkzeuge* (Bourdieu 1990), aber auch, Wissenschaftsdisziplinen als Fokuskorrektiv zu schätzen: Insofern die Praxis als Produzent von Wissen auftritt (Bleck & van Riesen 2022; Neumann 2002), sind ihre Prädikate Generatoren von Wissenschaft. Praktische Sozialarbeit und Community Management sind wichtige Plattformen für die Identifizierung von Forschungsfragen. Sie tragen auch oft die Last der quantitativen Forschung, da sie die Aufgabe haben, Trends zu bewerten und Umfragen durchzuführen. Ein Rückgriff auf praktische Erfahrungswerte führt die Diskussion über städtische Nachhaltigkeit in die Gegenwart handfester Unmittelbarkeit und menschlicher Bedürfnisse über. Theorien können andererseits in die Widersprüche eingreifen, die durch stufenweise Umsetzung gutgemeinter Unternehmungen aufscheinen – wie etwa im Fall der oben erwähnten Städte Wien und Melbourne oder der Risiken der Selbstversorger-Mode eines ausufernden *Urban Gardening*, das die Wasserreserven angrenzender Gemeinden verschwendet.

1. Umwelt- und soziale Nachhaltigkeit

Kreiste die erste Erläuterung um Aspekte der Kommunikation, wie eine Sprache zu finden sei, die als gemeinsame Basis zur Benennung von Problemen, Förderung des Austauschs und bei Handlungsentscheidungen dienen könnte, so betrifft die zweite eine radikale Umgestaltung des analytischen Rahmens, der zur Bewertung von Nachhaltigkeit an sich dient. Wurden zunächst semantische Fragen behandelt, so sind es nun syntaktische: die Fragen nach Methoden, wie eine Diskussion über kollidierende Interessen in einem gegebenen lebendigen System moderiert und moduliert werden kann. Diese benötigen wir in Bereichen etwa von Systemdynamik oder Nachhaltigkeitsmodellen, bei denen es nicht nur um die Beschreibung eines Problems geht, wie in unserer ersten Ausführung, sondern auch um Bewertungen, Aufstellungen und Hierarchien (Roselt; Quaas; Genske; Klawonn; Männel; Reich; Ruff; Schwarze, 2015). Als Kontext sei darauf verwiesen, in welch problematischer Weise, wenn auch weitgehend selbstverständlich, das Wort *Nachhaltigkeit* als Substantiv gebraucht wird, während die wohl effektivere adjektivische Form weniger verbreitet ist. Es ist ein wesentlicher Unterschied, von einem analytischen Rahmen auszu-

gehen, der Nachhaltigkeit als Substantiv ins Zentrum einer Gleichung gesetzt wird (und wo *Nachhaltigkeit* als Schnittmenge der hierarchisch gruppierten Faktoren Profit, Natur und Mensch erscheint) oder von einem Rahmen, innerhalb dessen *nachhaltig* eine Qualität autonomer Kategorien ist: nachhaltige Mobilität, nachhaltiger Energieverbrauch, nachhaltige Infrastrukturen und dergleichen mehr. Es ist daher vonnöten, jeglichem Strategieaustausch zur Förderung einer nachhaltigen und egalitären Entwicklung städtischen Lebens eine Diskussion darüber voranzustellen, welche Faktoren zum Wachstum anregen und welche anderen gedrosselt werden sollten, wo divergierende Ansichten über den Bedarf an Energie- und Humanressourcen aufeinandertreffen. Andernfalls geraten wir in Gefahr, die Erfolge etwa in den Bereichen der Energieeffizienz und grünen Mobilität in den Städten als weitere Elemente von Sozialgefälle und Exklusion stehen zu lassen.

Eine solche Diskussion könnte als unendlich vielfältiges dynamisches Modell visualisiert werden, das zu jedem Zeitpunkt eines strategischen Entwurfs zu einem anderen Ergebnis führt. Im Bereich der nachhaltigen Städteplanung jedoch fallen diese gewöhnlich unter zwei paradigmatische Denkmodelle bezüglich der Nachhaltigkeit mit jeweils nur leichten Abweichungen: Auf der einen Seite steht das Paradigma der sogenannten schwachen Nachhaltigkeit, das im Wesentlichen dem oben dargestellten Schnittmengen-Modell entspricht. Dabei wird davon ausgegangen, dass Humankapital und Technologie zunehmend die unberührte Natur durch technischen Sachverstand ersetzen (Solow 1970 2006; Georgescu-Roegen 1971). Darüber hinaus wird grüne Technologie in eine marktisierte Gesellschaft und den Austausch von Ressourcen eingebettet. Nachhaltigkeit stellt hier nur einen Verbesserungswert optimierter Produktivität dar, während die Umverteilungssysteme, die den Profitzufluss zur Beseitigung von Ungleichheiten verwalten, unangetastet oder sogar unhinterfragt bleiben. Solche Gesellschaften sind leicht zu erkennen: Es sind diejenigen, wo die Fachleute, welche *wichtige* Gebäude mit hängenden Gärten in babylonischer und wasserverschwendender Pracht auskleiden, die gleichen sind, die eine Verringerung des Mindestwohnraums für Familien propagieren, um den urbanen Raum und Energieverbrauch weniger gut gestellter Gesellschaftsschichten zu reduzieren. Im Paradigma einer schwachen Nachhaltigkeit und dort, wo Verknappung austauschbar für Nachhaltigkeit steht, können die Fantasie einer grünen *Smart City* und die Realität von Mikro- oder 25 m²-Appartements für Studenten friedlich koexistieren.

Auf der anderen Seite des Feldes haben wir das Paradigma der sogenannten starken Nachhaltigkeit [ABB], bei dem stets Größen des Menschlichen und Natürlichen in Bezug zum Akkumulationsprozess keinesfalls *selbstregulierender* Märkte gedacht werden. Grundvoraussetzung für das Bestehen solcher Märkte ist die Sicherung des Nachschubs der erforderlichen Arbeitskräfte (das Heer von Produzenten und Konsumenten, je nachdem, welcher Teil der Welt betrachtet wird) und Rohstoffe, die an diesem Punkt entweder für nominelle Summen abgepresst, als selbstverständ-

lich vorausgesetzt oder einfach in Handelsgüter umgewandelt werden. An dieser Stelle genügt es, sich vor Augen zu führen, wie weit die Urteile und Ergebnisse dieser Paradigmen auseinander liegen, ganz zu schweigen von ihren Vorstellungen von Gleichheit, Umweltgerechtigkeit und Sozialdarwinismus.

Im vorliegenden Werk vertreten wir ein Modell, in dem städtische Nachhaltigkeit nicht ohne Prüfung seines menschlichen Fundaments der Sozialverträglichkeit angegangen werden kann. Soziale und Umweltdimensionen lassen sich weder, wie wir meinen, auf Waren und Dienstleistungen reduzieren, wie grün und sauber sie auch sein mögen, noch können sie als externe Faktoren von Wirtschaftswachstum und Wertschöpfung betrachtet werden. Die Dringlichkeit, mit der wir diesen weniger begangenen Pfad einschlagen, speist sich jedoch aus einer anderen Quelle: Wir behaupten, dass die momentane Krise der Produktivitätsstrukturen, die umweltunverträglich, entweder im Zusammenbruch begriffen oder kolonial nach anderswo verlagert sind, als Krise der reproduktiven Gesellschaftsbereiche insgesamt verstanden werden kann. Jegliche Aussicht auf Erholung des ungezügelten und geradezu entgleisten Marktsystems sowie des daran gekoppelten Produktivitätssektors ruht auf dem Ausgangspunkt der Einsicht, dass allein menschliche Ressourcen und die Natur Voraussetzung für Märkte und die Generierung von Mehrwert sind und nicht noch weitere Faktoren, wie die schwache Nachhaltigkeit suggeriert. Entsprechende Bemühungen möchte dieses Buch unterstützen. Indem es sich eine Sichtweise zu eigen macht, die sowohl menschen- als auch naturgeprägte Lebensbereiche als Kennzeichen von Wohlbefinden im städtischen Bereich versteht, weist es einen Weg aus der Zwickmühle, wie dies umzusetzen wäre, wie die Balance von Menschlichem, Natürlichem und Profit anders gedacht werden kann.

Im Einklang mit diesen Beobachtungen, wie paradox das Streben nach städtischer Nachhaltigkeit sein kann, beobachten wir, dass weniger egalitäre Gesellschaften auch weniger ökologisch sind. Soziale Ungleichheit wird nicht durch einen Mangel an grüner Stadtpolitik verursacht, sondern vielmehr dadurch, dass die Begrünung (Grünflächen, verbesserte nachhaltige Mobilität usw.) das Stigma der sozialen Ungleichheit verstärkt und aufrechterhält (Angelovski et al. 2017). Daraus werden absolut grüne, technologisch beeindruckende und saubere städtische Bereiche als Lehen der sozialen Segregation in den Städten angesehen. Nach der Logik der schwachen Nachhaltigkeit, in der Sauberkeit zur Ware wird, sorgen saubere Luft und ein schöner Blick auf den Wald für höhere Immobilieneinnahmen – ganz zu schweigen von dem Gefälle der Lebenserwartung vom grünen Zentrum zur grauen Peripherie, wie in Barcelona, wo diese inzwischen zwölf Jahre beträgt (idescat.cat), wobei ein marodes verstaatlichtes Gesundheitssystem die unhaltbaren Zustände noch verschärft. Nicht weniger allerdings sind wir jenen noch im Entstehen begriffenen, doch allmählich Wirkung zeigenden Vorbildern zu Dank verpflichtet, die die Haltung lebendig werden lassen, dass jegliche Selbstverpflichtung zur Umweltverträglichkeit den Gesellschaftskörper nicht außer Acht lassen

kann, was ökologische und räumliche Gerechtigkeit beinhaltet. In seinem Beitrag in diesem Band berichtet beispielsweise der Stadtplaner und Theoretiker Pedro Górgolas über die Herausforderungen, die sich aus der Anwendung solch kontroverser Visionen in dem äußerst fragilen und symbolträchtigen Umfeld der Touristenstädte ergeben. Darin werden problematische Aspekte wie Gentrifizierung, Ressourcen-Knappheit, Touristenströme und die entsprechenden Verkehrsnetze in negativer Weise aufgegriffen.

2. Partizipation

Drittens wollen wir dem Ansatz einer partizipativen Stadtplanung in diesem Band gebührend Raum geben. In ganz Europa wächst eine Bewegung des »radikalen Kommunalismus«, die Sitze in verschiedenen Stadträten erobert und – in Fällen wie Madrid, Palermo und Amsterdam – die Stadtregierung vollständig übernommen hat (Baird 2017). Ausgehend davon ist es wichtig, den zahlreichen lokalen Initiativen, deren Ziel eine gerechte sozial-ökologische Wende darstellt, in der angewandten Wissenschaft institutionelle Partner an die Seite zu stellen, die ebenfalls ein Gegengewicht zu den monopolisierten Ressourcen an Kapital- und Wirtschaftsmacht anstreben. Zwischen Nachbarschaftsinitiativen und Fachwissen findet ein Bündnis statt – welches sich im räumlichen Zusammenhang Quartier trifft. Die Herausforderungen, die das Stadtleben mit sich bringt, mindern in keiner Weise die enorme Fähigkeit, die Städte in sich tragen, als Motoren für einen sozialen Wandel zu agieren und sich als echte Laboratorien für Zusammenhalt und demokratische Entwicklung auszuzeichnen. In der Literatur wird schon von sog. partizipativer Wende in der Stadtplanung gesprochen. Er bezieht sich auf die Aneignung partizipativer Prozesse durch Planungsabteilungen, um der systematischen Vernachlässigung von Ungleichheiten und der Stärkung des Marktes durch den *Antistaatismus* vieler partizipativer Programme entgegenzuwirken. Die Szenarien von Bevölkerungen, die sich spontan Infrastrukturen aneignen, um etwas zustande zu bringen, das dem öffentlichen Raum ähneln könnte (wie in diesem Band im Beitrag von Chiappini), signalisieren eine menschliche Drift, die sich bereits den gegebenen Strukturen der exzessiven Planung aufdrängt (Krivý & Kaminer, 2013).

Vor dem Hintergrund des Aufkommens einer grünen Wende steht dieses sonderbare Bündnis zwischen Leben und Wissen vor einem anspruchsvollen Auftrag. Begrüßt wird in dieser Hinsicht die Aufgabe, die Ziele des *Green New Deals* als partizipative *Governance* eines neuen Verständnisses von Wohlstand und Entwicklung zu implementieren: Das heißt u.a. die Förderung von nachhaltigen Städten und Gemeinden, von bezahlbarer und sauberer Energie sowie von Maßnahmen zum Klimaschutz. Es ist richtig, dass die Neugestaltung öffentlicher Räume, die eine kli-

mafreundliche Mobilität fördert, den motorisierten Individualverkehr einschränkt, aber gleichzeitig wird durch die Schaffung von Raum für Freizeit und gemeinschaftliche Aktivitäten ein bürgerschaftliches Bewusstsein geschaffen. Dieser Aspekt darf bei der Umsetzung nicht vernachlässigt werden, damit das allgemeine Konzept der Nachhaltigkeit auch eine soziale Komponente erhält.

Dabei setzen wir auf einen integrierten Stadtentwicklungsprozess neuen Typus', der qualitativ hochwertige, allparteiliche und innovative Bottom-Up-Mobilisierungs- und Beteiligungsprozesse – auch als virtuelle *Townhalls* – erprobt. Durch die frühzeitige, thematisch offene und inklusive Beteiligungspraxis entwerfen die Bewohner*innen dabei gemeinsam mit Experten*innen aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft sowie Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung einen Transformationskorridor für die lokale ›grüne‹ Wende. Eine gerechte sozial-ökologische Wende in Deutschland erfordert einen radikalen Wandel von Mentalitäten, Einstellungen und sozialen Praktiken. Der Wandel von Lebenswelten bringt – sofern Belastungen und Verhaltensänderungen damit einhergehen – potenziell Widerstand und Konflikte hervor. Es geht also auch um die Etablierung und Legitimierung eines Deutungskontextes, nach dem die positiv besetzten Begriffe Nachhaltigkeit, Umweltgerechtigkeit und Klimaschutz auch hinsichtlich ihrer Einschränkungen für die Bevölkerung in Kauf genommen werden können. Daher wollen wir Ansätze für lebensweltlich fundierte und akzeptierte Veränderungen entwickeln. Um diese Wandlung konstruktiv zu steuern, bedarf es einer bewussten Mobilisierung gesellschaftlicher Teilhabe, welche ohne eine extensionale Auffassung von Stadt als ökologischer Umgebung von menschlichem und nichtmenschlichem Leben nicht auskommt.

Stadtplaner*innen, deren Ziel eine gerechte sozial-ökologische Wende darstellt, sollten ihre territorialen Maßstäbe und ihre Politik der Praxis auf zwei miteinander verbundene Konzepte umstellen: Zum einen die Etablierung einer Vorstellung von ökologischer Regionalität, die auf interdependenten Aspekten von Ökologie, Emissionen und Gerechtigkeit beruht; und zum anderen eine politische Agenda, die auf breiterer und früherer Beteiligung von Öffentlichkeit und demokratisierter Entscheidungsfindung fußt. Diese Vorstellungen dürfen dabei nicht das unverzichtbare Potenzial sozialer Arbeit negieren, all diese Kräfte und Einflüsse zusammenzubringen und die schwierige Aufgabe einer Koordination und Moderation zwischen den häufig kollidierenden Entscheidungsträgern zu übernehmen. Basierend auf der Gründungstagung des Instituts für lebenswerte und umweltgerechte Stadtentwicklung der Hochschule Düsseldorf möchte der folgende Band eine breite Palette an Ansätzen vorstellen, die sich der herausfordernden Aufgabe stellen, Städte auf die Ansprüche einer umweltgerechten und lebenswerten Zukunft vorzubereiten.

3. Intersubjektivitäten und Gemeinschaften

Abschließend soll noch jenseits methodologischer Erörterungen ein Gedanke zum Urbanen als Begriff angeschlossen werden: In dem Moment, wo das Urbane zum Axiom wird, bedarf es des räumlichen Rahmens zum Verständnis von sozialen Beziehungen und kontextabhängigen Vergleichen von Größenordnungen, Abgrenzungen sowie dem Begriff als solchem (Castells, 1973). Weit jenseits der Abstraktion trägt die Frage nach Ausmaß und Begrenzung auch die schwerwiegende Implikatur der Entscheidung für die Reichweite in sich, bis zu der Teilhabe an Leistungen und Nutzen sich erstrecken soll. Daher wollen wir unsere einleitenden Bemerkungen nicht beschließen, ohne ausdrückliches Interesse an Fragen der Identität, Subjektivierung und Selbstdefinition von Städten und deren unterschiedlichen Bereichen auszudrücken.

Wann immer Nachhaltigkeit als zusammenhangsbedingte Lebensqualität dargestellt wird, müssen Städte sowie deren ökologisches und soziales Gleichgewicht als ideologisches Konstrukt aufgefasst werden. Keine *Smart City* ist vollständig ohne ihr mittelbares Auftreten als Metropole. Heutzutage verhält sich die (nachhaltige) Stadt wie jede andere politische Fiktion: aufgeladen mit normierenden Narrativen, fortbestehend dank eines inneren Beziehungsgebildes (Identitäten und Formen der Subjektivierung), das unabhängig von der Beziehung zur *Wahrheit* mit den wichtigen selbsterhaltenden Funktionen des Abgrenzens und der Katalysatorfunktion für die komplexen Topografien ausgestattet ist, wo Lokales und Globales aufeinandertrifft.

Ebenso wie in der Systemdynamik, wo ein Modell durch Frequenz und Bandbreite kartiert wird, sollten wir diesem Beziehungsgebilde die Fähigkeit zuschreiben, die Räumlichkeit von Innerhalb und Außerhalb der verschiedenen urbanen Gegebenheiten abzustecken: Stadtteile werden oft nicht durch historische Diskurse definiert, sondern einfach und zweckmäßig durch Höchstgrenzen von Energieverbrauch und Versorgung. Städte sind architektonische Visualisierungen von Produktionsmethoden im Interesse der Kapitalanhäufung, wie Lefebvre und Castells im Nachhinein feststellten. Die Frage des Erreichens städtischer Nachhaltigkeit muss von einer wie auch immer gearteten Raumanalyse untermauert werden.

Entsprechend kann Martina Löws Forschung zur inneren Dynamik von Städten auf kleinere Teile heruntergebrochen werden bis hin zur Definition von Stadtvierteln und anderen vorstädtischen oder stadtnahen Gegebenheiten. Die Methoden und Ansätze einer Eskalierung des städtischen Raumes, die u.a. die Grenzen der verschiedenen Stadtteile bestimmen werden, sind doch von entscheidender Wichtigkeit, weil diese nicht nur Themen einer Rationalisierung, sondern vor allem auch der Umverteilung und der Identitätsbildung umfassen. Insbesondere wenn dieses Werk von praktischem Nutzen sein soll, muss die Maßstabsfrage gestellt werden, die Frage danach, wie weit sich die Balance zwischen Verbrauch und Verfügbarkeit

erstrecken soll, verknüpft mit den drängenden Fragen der Erfassung (*Was ist wo?*) und Verteilung (*Was ist für wen?*). Die räumliche Ordnung der Gesellschaft, die Grenzen ihrer Reorganisation und Re-Territorialisierung, haben sich mit der Ankunft neuer Modelle digitaler Kommunikation, mit ihren Verfolgungs- und Ortungsvektoren und Signaturen dramatisch geändert. Menschengruppen erzeugen Raum, ebenso wie spezifische Raumbildungen diese oder jene soziale Realität erzeugen. Dass etwas statt-findet ist so keine sprachliche Selbstverständlichkeit mehr (wie bei Martina Löw in diesem Band).

Was die Strukturierung des Bandes betrifft, so folgen die Kapitel genau dieser Logik. Die Diskussion beginnt mit Beiträgen zu begrifflichen Präzisierungen und einer Problematisierung des Einsatzes von Interdisziplinarität als Methode zur Analyse der räumlich-sozialen Wirklichkeit. Es folgen Beiträge, die die Partizipation als eine Form der engagierten, demokratischen und nachhaltigen Bürgerschaft befürworten. Der letzte Abschnitt ist Fragen der Identität gewidmet, den verschiedenen ›Kulturen der Nachhaltigkeit‹ und des Zusammenlebens.

In *Klimaungerechtigkeit: Nur wer die Armut bekämpft, kann die Erderhitzung stoppen* zeigt **Klaus Dörre** einen Parallelismus zwischen dem Schicksal einer immer ärmer werdenden Weltbevölkerung und den Prozessen der Erosion der Biosphäre auf. Diese Wiedergabe des menschlichen Unbehagens in der der Biosphäre scheint kein Zufall zu sein. Diese veranschaulicht die Konsolidierung einer neuen Form des ökologischen Neo-Kolonialismus, der sich aus dem Extraktivismus und dem unkontrollierten Wachstum des Kapitals durch privilegierte Territorialitäten und gegenüber einer zunehmend von bewohnbaren Lebensbedingungen ausgeschlossenen Weltbevölkerung ergibt.

Für **Carina Bhatti, Hannah Hintzen und Stephanie Weis** sind Stadt, Architektur und Energie nicht nur Elemente, die an der Realität teilnehmen oder mehr oder weniger materialisierbare Prozesse. Sie sind vielmehr Sichtweisen auf die Welt, disziplinäre Instrumente, die in ihrer Kombination ein multi-facetiertes Prisma ermöglichen, um das Bild einer nachhaltigen und gerechten Stadt zu vervollständigen. So schlagen sie in ihrem Beitrag eine suggestive konzeptionelle Analyse des Begriffs *Nachhaltigkeit* vor, in der die substantivische Version des Begriffs mit der adjektivischen ausgetauscht wird, die von einer Eigenschaft der Dinge spricht.

In *Utopien der sozial-ökologischen Stadt* erforscht **Alexander Neupert-Doppler** die Utopie neu und macht sie für die heutige Zeit relevant. Er prüft die Versuche der Theorie und der Sprache der Massenmedien, Utopien zu diskreditieren, und entlarvt sie als Vorurteile, die die funktionale Bedeutung von Utopien als zivilisatorische Ziele ignorieren.

Das Team **MIMO (Minimal Impact – Maximum Output)** und sein Leiter **Eike Musall**, der das Projekt *Nachhaltiges Wohnen für Wuppertal – Studierende aus NRW entwerfen Konzepte fürs Mirker Quartier Solar Decathlon Europe* leitet, gehen mit ihrem Beitrag zur nachhaltigen Stadtplanung einer wichtigen Frage nach: Wenn die Lösung

für die Auseinandersetzung und Verknappung des Wohnraums in den Städten und die Abmilderung der negativen Auswirkungen der Zersiedelung in einer zunehmenden Zersiedelung liegt, wie kann dies so geschehen, dass die entstehenden räumlichen Konstellationen lebenswert sind? Die Arbeit von Musall und dem MiMo-Team hat eine *in situ*, praktische und materialisierte Erprobung und Forschung im Wuppertaler Mirker Quartier entfaltet. Praktiken sind jedoch wertvolle Plattformen für die Produktion von Wissen, wobei sich das MiMo-Projekt den kritischen Strömungen des De-growth als notwendigem Weg für die Nachhaltigkeit des Planeten anschließt.

In *Die Stadt gemeinsam gestalten – Integrierende Stadtentwicklung für eine lebenswerte Stadt* thematisiert **Heike Herrmann** die Herausforderungen, vor denen die Stadt- und Raumentwicklung steht, wenn sie der Komplexität der Interdependenzen gerecht werden soll, die sich aus ihren vielfältigen lokalen und globalen Auswirkungen auf die Gesellschaft, in die sie eingebettet ist, ergeben. Dieser Ansatz erfordert beratende Prozesse und die Integration ressortübergreifender und interdisziplinärer Perspektiven, die das Alltagswissen einbeziehen und zu einer neuen Art von Governance und politischer Relationalität führen.

In *Das Quartier partizipativ gestalten: Innovative, experimentelle und kollaborative Stadtentwicklung für nachhaltige Mobilität und lebenswerte Räume* diskutieren **Jan-Hendrik Kamlage, Ute Goerke und Jana Wegener** die Auswirkungen nachhaltiger Mobilität in deutschen Städten und die vielen Unbekannten und Widerstände bei der Anpassung des städtischen Raums. Die Mobilitätswende stößt in der Bevölkerung an wirksame Grenzen der Akzeptanz. Die Aufnahme dieses Aspekts in politische Wahlprogramme kann zu inakzeptablen Ergebnissen führen und muss von einem hohen Maß an staatsbürgerlicher Aufklärung und Rechtfertigung begleitet werden. In diesem Zusammenhang ist der Prozess der offenen Partizipation als Ansatz für den gesellschaftlichen Wandel von wesentlicher Bedeutung. Er erfordert eine ständige Optimierung und Anpassung der Methoden der Konsultation und des Interessenausgleichs.

In *Akteurbeteiligung in Transformationsprozessen* zeigen **Alena Jahns, Marianna Rossi & Jan Hildebrand**, wie sich die Energiewende auf alle Ebenen der Akteure auswirkt. Sie ist ein komplexer Prozess mit einer riesigen Palette von Themen und Faktoren. Den Städten und Gemeinden kommt dabei eine besondere Rolle zu: Einerseits sind die Städte Großverbraucher von Energie in den Bereichen Strom, Gebäudeheizung und Verkehr. Sie sind aber auch die räumliche Ebene, auf der sich der Wandel vollzieht, denn hier werden schließlich erneuerbare Infrastrukturen gebaut, Planungs- und Genehmigungsverfahren durchgeführt und natürlich leben hier die von den Veränderungen betroffenen Menschen.

Anne van Rieße und Oscar J. Romero Jr. treffen sich in New York, um die Schlüsselfragen inklusiver Stadtentwicklungs- und Innovationsprojekte zu diskutieren. Ausgehend von den New Yorker Erfahrungen mit dem Projekt »New York –

Inclusive Urban Development and Innovation« lautet die zugrunde liegende These, dass die Smart-City-Agenda die Bedürfnisse der Gemeinschaft widerspiegeln sollte und nicht den Hype einer bestimmten Technologie oder eines Marktinteresses. In diesem Artikel wird nicht nur über die Fortschritte des von Romero Jr. geleiteten Projekts berichtet, sondern es wird auch ein wichtiger Gemeinplatz der nachhaltigen Stadtentwicklung herausgearbeitet, nämlich der der Umweltgerechtigkeit. Umweltgerechtigkeit ist der Grundsatz, dass alle Menschen, unabhängig von Rasse, Behinderung, Alter oder sozioökonomischem Hintergrund, das Recht haben, in Gemeinschaften zu leben, zu arbeiten und zu spielen, die sicher, gesund und frei von schädlichen Umweltbedingungen sind. Welche Möglichkeiten der Beratung und Befähigung es gibt, um diese Umweltgerechtigkeit zu erreichen, ist der rote Faden, der sich durch den Text zieht.

Einen wichtigen Beitrag zur Diskussion einer sozial-gerechten Stadt leisten **Sybille Bauriedl und Anke Strüver** mit einem wichtigen Kommentar zur Rolle des Plattformurbanismus bei der Aufrechterhaltung von Territorialitäten der Ungleichheit und des heteronormativen Ausschlusses. In *Plattformurbanismus*. Technokapitalistische Produktionen privater und öffentlicher Räume stellen die Autorinnen die Frage nach der künstlichen Intelligenz und der sog. Gig Economy im Hinblick auf die Dynamik der Standardisierung der NutzerIn und der sozialräumlichen Segregation, die sie erzeugen.

In diesem Sinne argumentiert auch **Cecilia Chiappini** in *Entstehende Räume von Kollektiven* für die Möglichkeiten, die städtische Infrastrukturen als Schnittstellen zwischen gebautem und gelebtem Raum bieten. Junk Spaces, interstitielle und ungeplante Räume sind wichtig, weil sich dort eine Art freie und spontane Bürgerschaft entwickeln kann. Dazu muss die Stadtplanung das Brachland akzeptieren, sie muss aus der Sicht einer räumlichen Analyse die Ebene der Zeitlichkeit (wo die menschliche Sedimentation stattfindet) in die der Räumlichkeit integrieren können, um adaptive Transformationen der städtischen Strukturen zu ermöglichen.

Wir konnten das Kapitel über das Eintreten für umwelt- und sozialgerechte Städte nicht abschließen, ohne auf die Problematik der südeuropäischen Städte und die räuberischen Auswirkungen des Tourismus einzugehen. **Pedro Górgolas** hat sich intensiv mit der ökologischen Transformation attraktiver Touristenstädte befasst, zu denen – für deutsche Leser besonders kritisch – La Palma auf Mallorca gehört. Für nordeuropäische Urlauber, so argumentiert Górgolas in *Planificación urbanística y desarrollo sostenible: hacia la transición ecológica de las ciudades. El caso de estudio de la ciudad de Palma – Isla de Mallorca*. [Bitte ins Englische übersetzen], ist die räumliche Erfahrung dieser Städte oft durch die Last idyllischer und erstrebenswerter Urlaubsbilder getrübt. Es wird ignoriert, dass die Tourismusindustrie, wie sie sich im Rahmen der Deregulierung des Tourismus entwickelt, möglicherweise neokoloniale Beziehungen zwischen Nord- und Südeuropa aufrechterhält.

Haben Städte eine eigene Logik, die in ihrer Identität verwurzelt ist und die menschliche Erfahrung des Alltagsraums bestimmt? Mit dieser Frage regt **Martina Löw** dazu an, darüber nachzudenken, ob das Konstrukt Stadt nicht nur ein Lebensraum ist, sondern auch als existenzielles und epistemologisches Werkzeug funktioniert. Martina Löws Beitrag zwingt uns, nachhaltige Stadtplanung als eine städtebaulich-dekonstruktive Übung zu verstehen. Wenn die Stadt die Lösung ist, dann besteht die Aufgabe darin, sie in ihrer Komplexität zu verstehen, auch wenn es sich in diesem Fall um ein kulturelles *a priori* oder eine kulturelle Vorbestimmung handelt.

Literaturverzeichnis

- Anguelovski, I. (2016): Contesting and Resisting Environmental Gentrification: Responses to New Paradoxes and Challenges for Urban Environmental Justice. In: Sociological Research Online, 21(3).
- Anguelovski, I., Connolly, J. & Massip, L. (2017): Assessing green gentrification in historically disenfranchised neighborhoods: a longitudinal and spatial analysis of Barcelona. In: Urban Geography 39(3) July.
- Ash, Mitchell G. (2019). Interdisciplinarity in Historical Perspective In: Perspectives on Science, Volume 27, Number 4, Juli-August 2019, pp. 619–642. The MIT Press.
- Baird, K. Sh. (2017): Eine neue internationale munizipalistische Bewegung ist im Entstehen. Von kleinen Erfolgen zu einer globalen Alternative. In: dérive N° 69 (Okt – Dez).
- Bauriedl, S. & Strüver, A. (2019) (Hg.): Smart City – kritische Perspektiven auf die Digitalisierung in den Städten. transcript, Bielefeld.
- Bellmann, Erika & Zimmermann, Patrick (2019): Klimaschutz in der Beton- und Zementindustrie. WWF Berlin.
- Berding, N. & Bukow, W. Hg. (2020): Die Zukunft gehört dem urbanen Quartier: Das Quartier als eine alles umfassende kleinste Einheit von Stadtgesellschaft. Springer, Wiesbaden.
- Blandow, R., Knabe, J. & van Rießen, A. (2015) (Hg.): Städtische Quartiere gestalten. Kommunale Herausforderungen und Chancen im transformierten Wohlfahrtsstaat. transcript, Bielefeld.
- Bleck, Ch. & van Rießen, A. (2022) (Hg.): Grundlagen Sozialer Arbeit mit alten Menschen. Hintergründe, Theorien, Prinzipien und Methoden. Springer Gabler, Wiesbaden.
- Bogner, Alexander. (2021): Die Epistemisierung des Politischen. Wie die Macht des Wissens die Demokratie gefährdet. Reclam, Stuttgart.
- Bourdieu, P. (1990): The Logic of Practice. Stanford University Press, Stanford.
- Castells, M. (1973): The Urban Question. A Marxist Approach. MIT Press, Cambridge.

- Childers, D. L., Pickett, S. T. A., Grove, M., Ogden, L., Whitmer, A. (2014): Advancing urban sustainability theory and action: Challenges and opportunities. In: *Landscape and Urban Planning*, Vol. 125, Mai.
- Chomsky, Aviva (2022): *Is Science Enough?: Forty Critical Questions about Climate Justice*. Beacon Press, Boston.
- Bott, H., Grassl, G., Anders, S. (2018) (Hg.): *Nachhaltige Stadtplanung: lebendige Quartiere, Smart Cities, Resilienz*. Business Information, München.
- Davis, Mike (2010): Who Will Build the Ark? In: *New Left Review*, 61•Jan/Feb.
- Drilling, M., Schnur, O. (2012): *Nachhaltige Quartiersentwicklung: Positionen, Praxisbeispiele und Perspektiven*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Georgescu-Roegen, N. (1971): *The Entropy Law and the Economic Process*. De Gruyter, Princeton.
- Godet, M. & Roubelat, F. (1996): Creating the future: The use and misuse of scenarios. In: *Long Range Planning*, Vol. 29, Heft 2, April.
- Goh, K. (2020): Planning the Green New Deal: Climate Justice and the Politics of Sites and Scales, In: *Journal of the American Planning Association*, 86:2.
- Grzesiok, S. (2018): *Bündnisse für Wohnen im Quartier: Ein Format integrierter und kooperativer Quartiersentwicklung*. Springer, Wiesbaden.
- Hawkes, C. (2016): Grow your own by all means, but don't dream that self-sufficiency is the answer. In: *The Guardian*, 31 Juli.
- Heynen, N., Kaika, M. and Swyngedouw, E. (eds.) (2005): *In the Nature of Cities: Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism*. Routledge, London and New York.
- James, P. (2015): *Urban Sustainability in Theory and Practice*. Routledge, London.
- Kaufmann, R. & Cleveland, C. (1995): Measuring sustainability: needed—an interdisciplinary approach to an interdisciplinary concept. In: *Ecological Economics*. Vol. 15, Heft 2, November.
- Kipping, Katja & Bussemer, Johanna. (2021): *Green New Deal als Zukunftspakt. Die Karten neu mischen*. August Verlag, Berlin.
- Koch, Florian & Krellenberg, Kerstin (2021): *Nachhaltige Stadtentwicklung. Die Umsetzung der Sustainable Development Goals auf kommunaler Ebene*. Springer Verlag, Berlin.
- Kluwick, U., Zemanek, E. Eds (2019): *Nachhaltigkeit interdisziplinär: Konzepte, Diskurse, Praktiken: ein Kompendium*. Böhlau Verlag, Köln.
- Krivý, Maroš & Tahl Kaminer (2013): Introduction: The Participatory Turn in Urbanism. In: *Footprint* 7(13):1-6, January 2013.
- Latour, B. (1990): Technology is Society Made Durable. In: *The Sociological Review* 38.
- Laux, H. (2016) (Hg.): *Bruno Latours Soziologie der Existenzweisen – Einführung und Diskussion*. transcript, Bielefeld.

- Löw, M. & Terizakis, G. (2011) (Hg.): Städte und ihre Eigenlogik. Ein Handbuch für Stadtplanung und Stadtentwicklung. Campus Verlag, Frankfurt.
- Donella H. Meadows, et al. (1972): Limits to Growth: A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind, Universe Books, Washington.
- Mitschele, Kai & Scharff, Sabine (Hg.) (2013): Werkbegriff Nachhaltigkeit. Resonanzen eines Leitbildes. transcript Verlag, Bielefeld.
- Neumann, I. (2002): Returning Practice to the Linguistic Turn: The Case of Diplomacy In: *Millenium* 31(3).
- Petts, J., Owens, S., Bulkeley, H. (2008): Crossing boundaries: Interdisciplinarity in the context of urban environments. In: *Geoforum*, 39.
- Pickett, S., Cadenasso, M.L., McGrath, B. (2013) (Hsg.): Resilience in Ecology and Urban Design: Linking Theory and Practice for Sustainable Cities. Springer, New York.
- Pincetl, S. (2012): Nature, urban development and sustainability – What new elements are needed for a more comprehensive understanding? In: *Cities*. Vol. 29, Dezember 2012.
- Pizzetti, Marta; Gatti, Lucia; Seele, Peter (2021): Firms talk, suppliers walk: Analyzing the Locus of Greenwashing in the blame game and introducing »vicarious greenwashing«. In: *Journal of Business Ethics*. 170: 21–38.
- Pradhan, P., Lüdeke, M. & Reusser, D. (2014): Food Self-Sufficiency across Scales: How Local Can We Go? In: *Environmental Science & Technology*, 48.
- Roselt, K., I. Quaas, D. Genske, U. Klawonn, L. Männel, A. Reich, A. Ruff, M. Schwarze (2015): »effort« (energy efficiency on-site) – a new method for planning and realisation of energy-efficient neighbourhoods under the aspects of sustainability – Elsevier Procedia Engineering
- Rietbergen Martijn; Velzing Evert-Jan & van Stigt Rien (2021): Smart Sustainable Cities. A Handbook for Applied Research. HU University of Applied Sciences – Utrecht Center of Expertise Smart Sustainable Cities, Utrecht.
- Sassen, Saskia (2001): The Global City. Princeton: Princeton University Press.
- Sinning, H. & Spars, G. (2019) (Hg.): Sharing-Ansätze für Wohnen und Quartier: Nachhaltigkeitstransformation, kollaborative Konsummodelle und Wohnungswirtschaft. Fraunhofer, Stuttgart.
- Solow, R. (1970): Growth Theory: An Exposition. Oxford University Press.
- Wilson, E., & Piper, J. (2010): Spatial Planning and Climate Change. Routledge, New York.
- Wittgenstein, Ludwig (1953): Philosophische Untersuchungen. Zweisprachige Auflage. Blackwell, Massachusetts.

Sektion I – Interdisziplinarität

Klimaungerechtigkeit: Nur wer die Armut bekämpft, kann die Erderhitzung stoppen

Klaus Dörre

»Armut in allen ihren Formen überall beenden«, so lautet das erste der 17 Sustainable Development Goals (SDG) der Vereinten Nationen (zu allen Zielen siehe: United Nations 2015). Unterziel eins ist die Überwindung extremer Formen von Armut im globalen Maßstab bis 2030. Dieses Ziel, auf das sich die Eliten des größten Teils der Weltbevölkerung geeinigt haben, scheint völlig außer Reichweite. War es bereits vor der Corona-Pandemie kaum erreichbar, so hat sich die Entwicklung seither ins Negative verkehrt. Aufgrund der pandemiebedingten Rezession rutschten allein 2020 bis zu 124 Millionen Menschen zusätzlich unter die Einkommensschwelle von 1,90 US-Dollar. Die Erwerbsarmut trifft hauptsächlich Frauen und Jugendliche (United Nations 2022: 26). Mit extremer Armut nimmt auch der Hunger, dessen Beseitigung SDG 2 verspricht, wieder zu. 2020 litten bis zu 811 Millionen Menschen unter Hunger, das waren 161 Millionen mehr als 2019 (ebd.). Einschlägige Prognosen rechnen mit einer Armutssquote von weltweit sieben Prozent in 2030 (ebd.); die – nach der Pandemie anwachsende – Ernährungsunsicherheit dürfte fortbestehen. Das hieße, die Zielsetzungen zur Überwindung von Armut und Hunger würden krachend verfehlt.

Was für das Massenelend gilt, trifft auf die Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels ebenfalls zu. SDG 13 »Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen«, um die durchschnittliche Erderhitzung zumindest unter zwei, möglichst aber unter 1,5 Grad zu halten, gerät zusehends außer Reichweite. Zwar sind die klimaschädlichen Emissionen im ersten Halbjahr 2020 rezessionsbedingt so stark zurückgegangen wie seit 30 Jahren nicht, auf den Klimawandel hatte das jedoch kaum Auswirkungen. Die Konzentration von Treibhausgasen ist weiter angestiegen; »im Dezember 2020 lagen sie schon um 2 Prozent über dem Vergleichswert des Vorjahrs« (ebd.). Laut Synthesebericht des Weltklimarates (IPCC) steuert die Welt bei anhaltenden Gegenwartstrends und der Umsetzung bereits vereinbarter Maßnahmen bestenfalls auf ein 2,8-Grad-Szenario zu. Was dies bedeuten würde, verdeutlicht eine Studie, die den Einfluss der Erderhitzung auf Klima-Nischen untersucht, in denen die Durchschnittstemperaturen einen einigermaßen lebenswerten Alltag zulassen. Gelänge es, die globale Erwärmung

mung auf etwa 2,7 Grad zu begrenzen, müsste ein Drittel der Weltbevölkerung außerhalb der Klimanischen leben. Nahezu die gesamte Fläche von Ländern wie Burkina Faso oder Mali würde einer noch nie dagewesenen Hitze ausgesetzt. Selbst bei einer Begrenzung der Erderhitzung auf 1,8 Grad blieben fast 10 Prozent der Menschen unvorstellbarer Hitze ausgeliefert; in einem 1,5-Grad-Szenario würde diese Zahl halbiert; doch in Ländern wie dem Sudan, Niger, Burkina Faso oder Mali blieben große Bevölkerungsgruppen exponiert (Lenton 2023). Für viele Menschen sind Wetterextreme allerdings bereits bittere Realität. Allein die USA verzeichnen sechs Millionen Klimaflüchtlinge; es sind die Armen oder weniger Wohlhabenden, die nach der Flucht kaum noch Chancen haben, ein neues, halbwegs menschenwürdiges Leben zu beginnen (Bittle 2023). »Wir kämpfen den Kampf unseres Lebens – und sind dabei zu verlieren«, hatte UN-Generalsekretär Antonio Guterres diese fatale Entwicklung anlässlich der Weltklimakonferenz COP-27 treffend auf den Punkt gebracht. Ein Bericht der Nichtregierungsorganisation Oxfam deutet an, woran gutgemeinte Klimapolitik immer wieder scheitert: Zwanzig der reichsten Milliardäre emittieren schätzungsweise bis zu achttausend Mal mehr Kohlenstoff als die Milliarde der ärmsten Menschen (Oxfam 2022: 6). Wie das Problem der Klimagerechtigkeit, das sich in dieser Relation andeutet, politisch bearbeitet werden kann, wird in den Sozialwissenschaften kontrovers diskutiert. Markt- und technikzentrierte Lösungen stehen in Konkurrenz zu einem neuen Staatsinterventionismus, der sich wiederum durch Forderungen nach einem radikalen Umbau von Wirtschaft und Gesellschaft herausgefordert sieht. Doch keine dieser Politiken genügt, um zu erreichen, was wirklich nötig ist – radikale gesellschaftliche Veränderungen, die einer globalen Nachhaltigkeitsrevolution den Weg bereiten.

Am Beispiel der Klimagerechtigkeit soll nachfolgend gezeigt werden, dass ökologische und soziale Nachhaltigkeit untrennbar miteinander verbunden sind. Nur wenn Armut, Hunger und soziale Ungleichheit weltweit überwunden werden, so meine These, gibt es überhaupt noch eine Chance, den Klimawandel und seine Folgen in halbwegs erträglichen Grenzen zu halten. Die Gleichrangigkeit von sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit ist ein Maßstab, an dem sich Klimapolitiken messen lassen müssen.

1. Armut und Klimawandel als zwischenstaatliches Gerechtigkeitsproblem

Beginnen wir mit dem Problem der Klimagerechtigkeit. Obwohl die Datenlage ausgesprochen schlecht ist, setzt sich allmählich die wissenschaftliche Erkenntnis durch, dass der Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgasemissionen sowohl mit der jeweiligen Platzierung in der sozialen Geografie von Staaten als auch mit unterschiedlichen Klassenpositionen innerhalb nationaler Gesellschaften variiert.

Damit gilt es, zwei eng miteinander verkoppelte Gerechtigkeitsproblematiken zu unterscheiden. Die erste wurzelt in den ungleichen Anteilen von Ländern an den Emissionen. Die zweite entsteht aufgrund differierender Emissionslasten sozialer Klassen.

Beginnen wir mit der zwischenstaatlichen Gerechtigkeitsproblematik. 2015 entfielen 26,3 Prozent der *historischen* Emissionen auf die USA, 23,4 Prozent auf Europa (siehe Evans 2021, eigene Berechnungen)¹. Das heißt: Die alten kapitalistischen Zentren allein sind für etwa die Hälfte der jemals gemessenen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Betrachtet man die *derzeitigen* Anteile von Staaten an den weltweiten Emissionen, so ergibt sich ein anderes Bild: China stößt im Ländervergleich die weitaus größte Menge an Treibhausgasen aus, gefolgt von den USA und Indien – das noch vor den 27 EU-Staaten liegt. 2019 entfielen 27 Prozent der globalen Treibhausgasemissionen auf China und 11 Prozent auf die USA. Indien liegt mit 6,6 Prozent auf dem dritten Platz vor den 27 EU-Staaten mit 6,4 Prozent (zu aktuelleren, aber durch die Corona-Pandemie verzerrten Daten siehe: Friedlingstein/O’Sullivan/Jones et al. 2022). Bei den *Emissionen pro Kopf* zeigt sich wiederum ein anderes Bild. Diese sind in den USA noch immer doppelt so hoch wie in China. Der Pro-Kopf-Ausstoß in Deutschland übertrifft den in Indien um ein Vielfaches. Wer in den USA oder Saudi-Arabien zum reichsten Prozent der Bevölkerung gehört, emittiert im Lebensverlauf mehr als das 2.000-fache einer armen Bewohnerin von Ländern wie Malawi oder Tadschikistan (Boehm et al. 2022).

Diese Ungleichheitsrelationen zeugen von einer historisch gewachsenen Gerechtigkeitsproblematik zwischen Nationalstaaten oder Staatenbünden. Einerseits müssen die großen Flächenstaaten des Südens, insbesondere China und Indien, radikal umsteuern, damit die globalen Emissionen schnell reduziert werden. Andererseits können diese Länder zurecht auf die Hauptverantwortung der früh industrialisierten Länder für die Klimakrise verweisen und von ihnen fordern, auch einen Hauptteil der Dekarbonisierungskosten zu schultern. Aus diesem Gerechtigkeitsdilemma resultierende Interessendifferenzen belasten alle politischen Bemühungen um eine halbwegs planvolle Dekarbonisierung der Weltwirtschaft. Klimapolitik wird deshalb zum Gegenstand neo-imperialer Rivalitäten und interstaatlicher Auseinandersetzungen. Wenn die EU ihre Ökonomien bis spätestens 2050 emissionsfrei machen will, China seine Wirtschaft aber erst bis 2060, ist das

1 Der Umfang der seit 1850 verursachten Emissionen hängt von der – häufig interessengeleiteten – Berechnungsweise ab. Das Klimaportal »Carbon Brief Analysis« bezieht erstmals Veränderungen der Landnutzung ein. Berechnet wurden nur CO₂-Emissionen; die Emissionen ehemaliger Kolonien wurden nicht den Kolonialmächten zugeordnet. Insofern ist der Gebrauchswert der Zahlen begrenzt. Doch selbst wirtschaftsnahen Think-Tanks sehen Nordamerika (USA, Kanada) und – mit deutlichem Abstand dahinter – Europa an der Spitze der absoluten CO₂-Erzeuger (siehe u.a.: Rühli 2021).

aus der EU-Perspektive ein unzulässiger Wettbewerbsvorteil für China. Aus chinesischer Sicht ist es hingegen ein gerechter Ausgleich für die koloniale Erblast. Hinzu kommt, dass die armen Staaten des Südens, die am wenigsten zum Klimawandel beitragen, am stärksten unter dessen Folgen leiden. Ihnen fehlen die Ressourcen, um sich wirksam vor den Folgen der Erderhitzung zu schützen (Dixson-Declève et al. 2022: 80). Einkommensstarke Länder haben deshalb »die moralische und historische Pflicht, einkommensschwache Volkswirtschaften nach besten Möglichkeiten zu unterstützen«.

Der richtige Hinweis, die Bundesrepublik habe nur einen Zwei-Prozent-Anteil an den klimaschädlichen Emissionen, entlastet daher nicht von den Anforderungen einer raschen Transformation. Das Gegenteil ist richtig: Es sind die frühindustrialisierten Staaten, die zeigen müssen, wie ein rascher, nachhaltiger Umbau von Ökonomie und Gesellschaft zu verwirklichen ist, denn nur, wenn sie die Wende zur Nachhaltigkeit in kurzer Frist schaffen, haben die ärmeren Länder der südlichen Halbkugel überhaupt noch eine Entwicklungschance. Bis heute halten die reichen Staaten jedoch noch immer Wirtschaftsbeziehungen aufrecht, die trotz des Aufholens von China, Indien und einigen weiteren Schwellenländern vor allem »den ökonomischen Interessen des Globalen Nordens« dienen (Umweltbundesamt 2022: 12). So hat ein Team um Jason Hickel für den Zeitraum zwischen 1990 und 2015 errechnet, dass die Verluste der südlichen Länder wegen ungleicher Austauschverhältnisse die Gesamteinnahmen aus Beihilfen des globalen Nordens um das Dreißigfache übersteigen (Hickel/Dorninger/Wieland/Suwandi 2022: 10). Doch nicht nur der Handel zwischen kapitalistischen Zentren und (Semi-)Peripherie beruht auf struktureller Ungleichheit, auch die wirtschaftliche Verflechtung über ausländische Direktinvestitionen bringt in erster Linie den Investoren Vorteile (So trotz unzureichender Datenlage: Flassebeck/Spiecker/Heidegge 2022). Das auch, weil es selbst in aufstrebenden Schwellenländern nur selten gelingt, Lohnabhängige angemessen an den Produktivitätszuwachsen zu beteiligen, die der Technologieimport durch investierende Unternehmen mit sich bringt. Emissionen, die der Wohlstandsmehrung im Globalen Norden zuzurechnen sind, werden mit der Globalisierung von Handelsbeziehungen häufig »einfach nur externalisiert« (Umweltbundesamt 2022: 12). Bei der Erreichung von Klimazielen fordert der reiche Norden vom armen Süden ein, was er selbst nicht leistet. Die fortbestehende Armut führt dazu, dass demokratische Institutionen, sofern sie in Staaten der (Semi-)Peripherie überhaupt existieren, schwach und krisenanfällig bleiben. Auch deshalb ist eine »eindeutige Ausrichtung von Entwicklungs- und Schwellenländern Richtung westlicher Demokratien [...] immer weniger selbstverständlich« (ebd.).

2. Armut und Klimawandel als innerstaatliches Gerechtigkeitsproblem

Alle Versuche, diese interstaatliche Problematik zu bearbeiten, stoßen auf die Zunahme von Armut und vertikalen sozialen Ungleichheiten innerhalb nationaler Gesellschaften. Diese Ungleichheiten gewinnen in ihrer Bedeutung für den Klimaschutz gegenüber den zwischenstaatlichen Ungleichheiten kontinuierlich an Relevanz (Chancel/Piketty 2015). Wurden 1990 noch 62 Prozent der klimaschädlichen Pro-Kopf-Emissionen durch die Ungleichheiten zwischen Ländern verursacht, waren 2019 nahezu zwei Drittel aller Emissionen auf Ungleichheiten innerhalb nationaler Gesellschaften zurückzuführen. Die Zeit, in der die untersten Einkommensgruppen der reichen Länder mehr emittierten als die wohlhabendsten Gruppen der armen Staaten, ist vorbei. Heute verursachen die unteren und mittleren Vermögens- und Einkommensgruppen in Europa und Nordamerika deutlich weniger als die oberen zehn Prozent der erwachsenen Weltbevölkerung in Asien, Russland und Lateinamerika. Die Emissionen der ärmeren Bevölkerungshälfte in Europa und Nordamerika sind seit 1990 um mehr als ein Viertel zurückgegangen, während sie in den (semi-)peripheren Ländern in gleichem Ausmaß zugenommen haben. Die unteren und mittleren Einkommens-/Vermögensgruppen in Europa und Nordamerika haben Werte erreicht, die sich denen der Pariser Klimaziele mit einer jährlichen Emissionslast von knapp zwei Tonnen pro Kopf annähern. Die wohlhabendsten ein Prozent emittierten hingegen 2019 26 Prozent mehr als vor 30 Jahren, die reichsten 0,01 Prozent gar 80 Prozent mehr. Hauptursache für die steigende Emissionslast sind die Investitionen, nicht der individuelle Konsum (Chancel 2022).

Zugespitzt formuliert bedeutet dies, dass die Produktion von Luxusartikeln für die oberen Klassen und deren Konsum durch begüterte Haushalte zur Haupttriebkraft eines Klimawandels geworden sind, unter dessen Folgen national wie global vor allem die ärmeren, sozial besonders verwundbaren Bevölkerungsgruppen zu leiden haben. Der oftmals erzwungene Konsumverzicht in den unteren Klassen bringt den wachsenden Anteil des einkommensstärksten oberen Zehntels der europäischen Bevölkerung im statistischen Mittel zum Verschwinden. Nur weil Personen mit »kleinen Geldbörsen« ihren Gürtel wegen sinkender Realeinkommen und steigender Preise enger schnallen müssen, sind die verschwenderischen Lebensstile der oberen Klassen überhaupt noch möglich. Deshalb, so kann geschlussfolgert werden, ist der Kampf gegen Klimawandel und ökologische Zerstörung stets auch einer zugunsten der Armen und Benachteiligten. Selbiges allerdings nicht in einem Sinne, der soziale Gerechtigkeit zu einer Vorbedingung von Nachhaltigkeit machen würde, ohne die zerstörerische Wirkung ökologischer Destruktivkräfte wirklich ernst zu nehmen. Klimawandel und Ressourcenverschwendungen kann nur Einhalt geboten werden, sofern im Einklang mit diesen Zielen egalitäre Verteilungsver-

hältnisse gefördert werden, die den ökologischen Umbau auch mittels sozialer Nachhaltigkeit fördern.

Dass Bekämpfung von Armut bei den 17 Sustainable Development Goals (SDGs) an erster Stelle genannt wird (UN 2015: 15), lässt sich mit dem französischen Soziologen Pierre Bourdieu begründen. Die subjektive Relevanz von Nachhaltigkeitszielen setzt ein in die Zukunft gerichtetes Bewusstsein voraus. Ein Zukunftsbewusstsein, so Bourdieu, kann aber nur entstehen, sofern zumindest ein Minimum an Arbeitsplatz- und Einkommenssicherheit gegeben ist, denn erst eine »feste Arbeitsstelle und ein regelmäßiges Einkommen mit dem ganzen Ensemble an Versicherungen auf die Zukunft, verschaffen den Zugang zu dem, was man Schwelle der Sicherheit nennen könnte« (Bourdieu 2000: 92). Armut und Prekarität behindern die Herausbildung eines Zukunftsbewusstseins und sie schwächen zugleich – so lässt sich schlussfolgern – die subjektive Bedeutung vor allem ökologischer Nachhaltigkeitsziele für die eigene Lebensführung.

3. Der »Würgehalsbandeffekt« als Nachhaltigkeitsbremse

Diese Problematik erfährt in den reichen Ländern des Globalen Nordens gegenwärtig eine besondere Zuspitzung, die sich – mit dem Ökonomen James Galbraith gesprochen – auf eine Art »Würgehalsbandeffekt« zurückführen lässt (Galbraith/ Dörre 2018). Energie- und ressourcenintensive Ökonomien sind grundsätzlich auf ein stabiles Umfeld angewiesen, damit Preise für Rohstoffe, Öl, Gas, Strom etc. einigermaßen berechenbar bleiben. In unsicheren Zeiten machen hohe Fixkosten für diese Güter hingegen die besondere Verwundbarkeit einer auf billigen Naturstoffen und hohem Ressourcenverbrauch basierenden Wirtschaftsweise aus. Wie das Würgehalsband bei einem Hund verhindert wirtschaftliche und politische Instabilität nicht unbedingt jegliches Wirtschaftswachstum, doch die Preise für Energie und, darüber vermittelt, auch für viele andere Güter steigen rasch an, um, von spekulativen Manövern beeinflusst, zeitweilig wieder zu fallen. Dieses Auf und Ab beeinflusst die Investitionsbereitschaft negativ und intensiviert Verteilungskämpfe nicht nur zwischen Klassen und Schichten, sondern auch innerhalb der Staatsapparate.

In der Gegenwart haben Inflation und die Folgen des Ukraine-Kriegs diesem »Würgehalsbandeffekt« eine zusätzliche Wucht verliehen. Aufgrund steigender Energie-, Ressourcen- und Nahrungsmittelpreise werden die realen Nettoeinkommen – Geld, das nach Abzug von Steuern, Sozialabgaben und Fixkosten für Miete, Heizung etc. übrigbleibt – deutlich sinken. Das dürfte auch in Deutschland eine Entwicklung verstärken, die sich bereits vor dem Ukraine-Krieg in empirischen Daten deutlich abgezeichnet hat. Während die Arbeitslosenquote und die Quote von Personen im Leistungsbezug des Sozialgesetzbuchs II (SGB II) von Mitte der

2000er Jahre bis zum Beginn der Pandemie merklich zurückgegangen ist, hatte die Armutgefährdungsquote 2020 ein Rekordniveau erreicht.

Ob ›Armut‹ in reichen Gesellschaften ein sinnvoller Begriff ist, wird in wissenschaftlichen und politischen Öffentlichkeiten allerdings kontrovers diskutiert. Allgemein bezeichnet Armut einen Zustand des Mangels an lebenswichtigen Gütern und Ressourcen. In reichen Gesellschaften handelt es sich bei entsprechenden Phänomenen zumeist nicht um absolute Armut, sprich: Um den Kampf ums physische Überleben, sondern um eine relative Form der Entbehrung, die sich über ein mit dem gesellschaftlichen Reichtumsniveau variiertes soziokulturelles Existenzminimum definiert. Es handelt sich um einen relationalen, mehrdimensionalen Begriff, der sich keineswegs auf Einkommen und materielle Güter beschränkt. Armut ist vielmehr ein Phänomen, das geringe Bildungschancen und den (Selbst-)Ausschluss von politischer Partizipation ebenso umfasst wie den Mangel an reichen sozialen Beziehungen (Geißler 2006: 202).

Unter den Bedingungen einer ökonomisch-ökologischen Zangenkrise und dem »Würgehalsbandeffekt« kommen Formen der Deprivilegierung wie die der Energiearmut hinzu. Zangenkrise besagt, dass das wichtigste Mittel zur Überwindung wirtschaftlicher Stagnation und zur Pazifizierung interner Konflikte im Kapitalismus, die Generierung von Wirtschaftswachstum nach den Kriterien des Bruttoinlandsprodukts, unter Status-Quo-Bedingungen (hoher Emissionsausstoß, ressourcenintensive Produktions- und Lebensweisen, beständig steigender Energieverbrauch) ökologisch zunehmend destruktiv und deshalb gesellschaftszerstörend wirkt. Die Folgen für ökologische Nachhaltigkeit und die Bekämpfung des Klimawandels sind gravierend. Selbst Personen, die bei der Sicherung der eigenen Reproduktion auf Einrichtungen wie die der Tafeln angewiesen sind, wissen in der Regel sehr wohl um die zerstörerischen Folgen des Klimawandels. Doch diese Erkenntnis hat für sie kaum lebenspraktische Relevanz. Wegen knapper Budgets sind diese Menschen bei Nahrungsmitteln, Kleidung und sozialen Diensten auf Billigangebote angewiesen; Produkte aus regionaler, ökologisch nachhaltiger Herstellung bleiben wegen höherer Preise unerschwinglich. Die Ungleichheitsschere wird sich aller Voraussicht nach auch in Deutschland weiter öffnen. Nach Berechnungen des arbeitgebernahen Instituts der Deutschen Wirtschaft (IW) könnten Corona-Pandemie und Ukraine-Krieg allein 2023 zu einem Wohlfahrtsverlust von durchschnittlich ca. 7.000 Euro pro Kopf führen (Otte 2023). Von 2020 bis 2022 lag der Kaufkraftverlust bereits bei 400 Milliarden Euro; Investitionen in einer Größenordnung von 125 Milliarden Euro wurden nicht getätigt (Grömling 2022). Mit Wohlstandsverlusten wächst die Gefahr, dass intensivere Verteilungskämpfe und pure soziale Not ökologische Nachhaltigkeitsziele von den politischen Agenden verdrängen. Zwar hat es 2023 in der Bundesrepublik vergleichsweise hohe Tarifabschlüsse gegeben, doch trotz teilweise heftiger Arbeitskämpfe konnte die Teuerung in keinem Fall ausgeglichen werden.

4. Welche Lösungen verspricht Klimapolitik?

Wie kann Klimapolitik gegensteuern? Nach einem groben Raster lassen sich markt-affine, technikzentrierte und staatsfixierte Ansätze unterscheiden.

Die *Marktoption* setzt darauf, künstlich zu verknappen, was einst mal im Überfluss vorhanden war. Das geschieht, indem CO₂-Äquivalente einen Preis erhalten. Der Preismechanismus soll dafür sorgen, dass Technologie und Produktionsverfahren, die fossile Energieträger nutzen, aus dem Markt verschwinden. Der Emissionshandel, gegebenenfalls auch eine CO₂-Steuer, werden zum Hauptinstrument, um den menschengemachten Klimawandel zu bekämpfen (Fücks/Köhler 2019). Das Hauptproblem marktkompatibler Instrumente besteht indes darin, dass sie in ihren Auswirkungen sozial blind sind. Selbst wenn eine CO₂-Steuer mit einem Klimageld oder einer anderen Form des sozialen Ausgleichs verbunden ist, besteht ein Gerechtigkeitsproblem. Die marktzentrierte Klimapolitik hat

»in den letzten Jahrzehnten häufig einkommensschwache und emissionsarme Gruppen unverhältnismäßig stark belastet [...], während die großen Emittenten relativ unberührt blieben. [...] Tatsächlich haben die wichtigsten klimapolitischen Instrumente (wie z.B. Kohlenstoffsteuern) wenig dazu beigetragen, die enormen Ungleichheiten bei den Kohlenstoff-Fußabdrücken zu beseitigen, und diese in einigen Ländern möglicherweise sogar noch verschärft. Es hat sich gezeigt, dass Kohlenstoffsteuern einkommensschwache und emissionsarme Gruppen unverhältnismäßig stark belasten, während das Kohlenstoffpreissignal für hohe und reiche Emittenten möglicherweise zu niedrig ist, um Änderungen der Verbrauchs- (oder Investitions-)Muster bei wohlhabenden Personen zu bewirken« (Chancel 2022).

Die *Technikoption* verbindet Marktmechanismen mit einem Plädoyer für beschleunigten technologischen Wandel. Vorreiter sind Repräsentanten der *New Economy* wie Elon Musk und Bill Gates. Beide stehen für eine Ideologie, die in unternehmerischer Kreativität, technischen Innovationen und einer Berücksichtigung des Gesetzes von Angebot und Nachfrage die Lösung für nahezu jedes Weltproblem sieht. Der Staat wird als Protagonist technologischen Wandels durchaus gebraucht. Investiert werden soll in CO₂-neutralen Stahl, Dünger, Kunststoffe, eine CO₂-freie Wasserstoffproduktion sowie in CO₂-neutrale Alternativen zu Palmöl, in die CO₂-Abscheidung und die »Kernspaltung der nächsten Generation« (Gates 2021). Einmal davon abgesehen, dass sich die Kernenergie in ihrem gegenwärtig verfügbaren Format als technologische Sackgasse erwiesen hat, weist auch die Technikoption gravierende Mängel auf. Geht es nach dem technikbasierten Solutionismus, fahren wir künftig mit dem Elektroauto, verfügen über synthetische Kraftstoffe, essen aus Pflanzen hergestelltes Fleisch, bauen mit emissionsfreiem Material, verarbeiten

klimaneutralen Stahl, lassen die Welt aber im Großen und Ganzen so, wie sie ist (Prognos 2021). Dies ist eine Zukunftsvision, der sich kaum einlösen lässt, weil die systemischen Treiber einer auf Wachstum, Marktexpansion und privaten Gewinn ausgerichteten Wirtschaft in einer Welt mit endlichen Ressourcen fortbestehen.

Auch die *Staatsoption* lässt Marktmechanismen Raum und setzt auf technologischen Wandel; sie bricht jedoch mit der Vorstellung, der Staat sei ein schlechter Unternehmer. Stattdessen wird darauf verwiesen, dass die vermeintlich größte Stärke des Kapitalismus, seine Innovationsfähigkeit, maßgeblich von den Interventionen und Ressourcen eines steuernden Staates abhängig ist. Ohne staatliche Unterstützung wäre in der Vergangenheit keine der großen Sprunginnovationen und der dazu nötigen Forschungen überhaupt möglich gewesen, argumentiert die italienisch-amerikanische Ökonomin Mariana Mazzucato zurecht (2013: 17). Doch auch die Staatsoption hat ihre Tücken. So sind wirtschaftsfreundliche Staatsinterventionen kaum in der Lage, Rent-Seeking-Strategien zu begegnen, mit deren Hilfe große Markakteure das eigene Einkommen zulasten des Einkommens anderer Marktteilnehmer steigern (Mazzucato 2018: 269). Hinzu kommt das Agieren staatlicher Apparate und Behörden, die, an politisch gewollte Zurückhaltung gewöhnt, unter akuter industrie- und strukturpolitischer Fantasielosigkeit leiden. Ein staatlich gelenkter Umbau der Wirtschaft, der sich an Dekarbonisierungszielen ausrichtet, ist mit schwerfälligen Behörden, die im Routine-Modus erstarren, aber kaum durchzuführen.

Insgesamt halten alle genannten Optionen an der Möglichkeit einer Entkopplung des Wirtschaftswachstums von dessen ökologisch destruktiven Folgen fest. Das führt zu einem eigentümlichen Widerspruch. Nahezu alles muss sich rasch ändern, nur die Basisregel kapitalistischer Marktwirtschaften, der Zwang zu unendlicher Akkumulation und fortwährendem raschen Wirtschaftswachstum, soll fortbestehen. Aus dem Finanz- wird in der Vorstellung ein »Naturkapitalismus« (Weizsäcker 2020), wobei die gleichen systemischen Mechanismen, die die Möglichkeit eines Ökozids heraufbeschworen haben, nun zu ihrer Überwindung beitragen sollen.

5. Nachhaltiger, armutsfreier Wohlstand

Dass dieser »kapitalistische Realismus« (Fisher 2013), der sich den Untergang der Menschheit eher vorstellen kann als einen Systemwechsel, letztendlich unrealistisch bleibt, wird von diversen Politikansätzen moniert, die auf eine Befreiung der Gesellschaften von Akkumulations- und Wachstumszwängen setzen. Diese äußert heterogenen und teilweise noch wenig konturierten Strategien können als *Demokratisierungsoption* bezeichnet werden, weil sie Klimaschutz mit der Demokratisierung wirtschaftlicher Entscheidungsmacht und ökologische Nachhaltigkeit mit dem

Übergang zu einem anderen, postkapitalistischen Gesellschaftstyp verbinden. In freilich sehr unterschiedlicher Weise beziehen sie gleichrangig zum ökologischen Gesellschaftskonflikt auch die Konfliktachse sozialer Nachhaltigkeit ein. Sie zielen darauf, ökonomische Entscheidungen an gesellschaftliche Zielsetzungen rückzubinden. Dies soll geschehen, indem die Trennung von Produktion und Gewissen, wie sie dem Philosophen Günter Anders zufolge verwertungsgetriebenen Arbeitsprozessen inhärent ist, mittels Wiederherstellung einer kollektiven Verantwortung der Produzenten für das Was, das Wie und das Wozu der Produktion rückgängig gemacht wird. Apokalypse-Blindheit, so Anders, entstehe, weil Produkt und Herstellung des Produkts moralisch auseinandergerissen seien. Gleich, was Arbeitende produzierten, ob Giftgas oder eine Wasserstoffbombe, ein Gewissen benötigten sie dafür nicht. Der Arbeitsbetrieb produziere »Gewissenlosigkeit«; er sei der »Geburtsort des Konformisten« (Anders 1956: 321).

Kollektive Eigentumsformen, die zugleich individuelle Verantwortung für Gemeingüter herstellen, beinhalten im besten Fall Lernprozesse, die helfen, *Gewissenlosigkeit* auch subjektiv zu überwinden. Anliegen von Demokratisierungsansätzen ist es deshalb, die Wirtschaft einer Kontrolle und Planung durch demokratische Zivilgesellschaften zu überantworten. Favorisiert werden neue Formen eines kollektiven *Selbststeigentums* (Genossenschaften, Mitarbeiter*innengesellschaften) und eine stärkere Gewichtung des Öffentlichen (»Commons«) (Helfrich/Heinrich-Böll-Stiftung 2014), gekoppelt mit Ansätzen einer demokratischen Rahmenplanung (Divine 2018). Befürwortet werden zudem politische Innovationen, etwa in Gestalt von Transformations- und Nachhaltigkeitsräten, die Öffentlichkeit hinsichtlich der Erreichung von Nachhaltigkeitszielen herstellen und so kontinuierlich Druck auf die Entscheidungsträger ausüben sollen.

Strategien und Konzepte, die sich um eine Verwirklichung der Demokratisierungsoption bemühen, tragen unterschiedliche Namen. Demokratische Postwachstumsgesellschaft (Schmelzer/Vetter 2019), Gemeinwohlwirtschaft (Bandt 2020), partizipativ-demokratischer (Piketty 2022), nachhaltiger (Dörre 2021) oder ökologischer Sozialismus (Arruzza/Bhattacharya/Fraser. 2019) lauten einige gängige Namensgebungen. Gemeinsam ist ihnen, dass sie ökologische Nachhaltigkeit mit der Überwindung von Armut und der Bekämpfung sozialer Ungerechtigkeit verbinden. Wichtigster Ansatzpunkt ist eine zureichend finanzierte soziale Infrastruktur, die Gesundheit, Pflege, Erziehung, Bildung und Mobilität zu öffentlichen, für alle zugänglichen Gütern macht. Der Post-Corona-Diskurs hat entdeckt, was feministische Debatten um die Krise sozialer Reproduktion seit Jahren thematisieren. Pflegende, sorgende, erziehende und bildende Tätigkeiten sind ebenso unterbezahlt wie Jobs in der Logistik oder dem Verkehrswesen. Sie werden häufig in prekärer Beschäftigung ausgeübt, als Frauenarbeit abgewertet und sind in der gesellschaftlichen Anerkennungspyramide weit unten platziert. Gesellschaften funktionieren jedoch am besten mit einer gut ausgebauten sozialen Infrastruktur,

die allen zur Verfügung steht – nicht nur im eigenen Land, sondern überall in Europa und auf der Welt.

Für eine soziale Infrastruktur mit öffentlicher Daseinsvorsorge zu streiten, gilt Demokratisierungsstrategien daher als eines der wichtigsten Projekte, um trotz der verheerenden Auswirkungen, die Wirtschaftskrisen, Krieg und Corona-Pandemie für Milliarden von Menschen haben, Weichenstellungen in Richtung von nachhaltigen – und das heißt stets auch armutsfreien wie armutsfesten – Gesellschaften zu ermöglichen. Die Aussichten für solche politischen Optionen mögen gegenwärtig nicht sonderlich gut sein. Doch für Gesellschaften, die mit Hunger und Massenarmut zugleich die Gefahr eines drohenden Ökozids steigern, könnte zutreffen, was der Soziologe Immanuel Wallerstein über Systeme im Niedergang schreibt:

»Die letzte Phase, die Übergangsphase, ist besonders unvorhersehbar, aber sie ist besonders offen für den Input von Einzelnen und von Gruppen, was ich als Zuwachs des Faktors des freien Willens bezeichnet habe. Wenn wir unsere Gelegenheit nutzen wollen [...], müssen wir zuerst die Gelegenheit als das erkennen, was sie ist und worin sie besteht.« (Wallerstein 2002: 101)

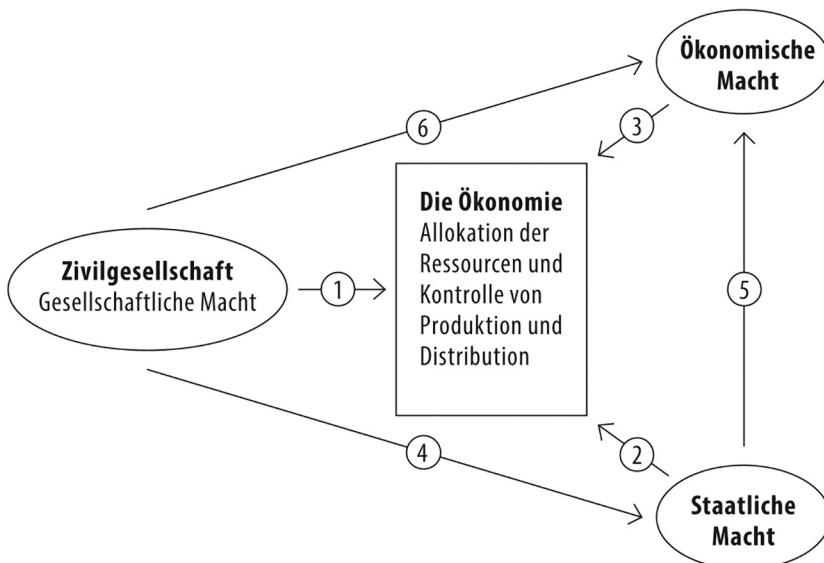
Gelegenheiten zu erkennen, die sich bieten, wenn scheinbar unveränderbare Systeme erodieren, ist ein Anspruch, den zu erfüllen sich eine zukunftsorientierte politische Bildung unbedingt zu eigen machen sollte.

6. Nachhaltiger Sozialismus als Strategie

Das gilt auch für nachhaltig-sozialistische Politik, wie der Autor sie befürwortet. Nachhaltig-sozialistische Politik muss im Hier und Jetzt beginnen, um angesichts schwindender Zeitbudgets bei der Bekämpfung des Klimawandels überhaupt noch Wirkung erzielen zu können. Dafür gilt es, das gesamte Spektrum an Strategien sozialistischer Handlungsfähigkeit zu nutzen, wie es Erik Olin Wright vorgeschlagen hat (Wright 2012: 463). Sozialismus ist für Wright eine ökonomische Struktur, in der sich die Produktionsmittel in gesellschaftlichem Besitz befinden und der Gebrauch von Ressourcen für verschiedene gesellschaftliche Zwecke durch die Ausübung »gesellschaftlicher« Macht beeinflusst werden kann. »Gesellschaftliche Macht« gründet sich in der Fähigkeit, Menschen für kooperative, freiwillige kollektive Aktionen verschiedener Art zu mobilisieren. Dergleichen impliziert, dass die Zivilgesellschaft nicht nur als Arena von Aktivität, Geselligkeit und Kommunikation, sondern als reale Machtquelle betrachtet werden sollte. So verstanden, wird Sozialismus zu einem graduellen Konzept, dem eine Vielfalt möglicher Konfigurationen zur Ausübung gesellschaftlicher Macht bei der Allokation von Ressourcen, der Kontrolle über die Produktion und der Distribution der erzeugten Güter entspricht.

Selbstverständlich entstehen in der zivilen Gesellschaft auch reaktionäre Bewegungen und auch demokratische Zivilgesellschaften können, wie Schweizer Volksabstimmungen gelegentlich zeigen, an Nachhaltigkeitszielen gemessen auch falsch entscheiden. Zudem kommt dem Kernstaat beim Übergang zu nachhaltigen Gesellschaften künftig sicherlich eine bedeutendere Rolle zu als Wright wahrhaben will. Trotz dieser Einschränkungen eignet sich das Konzept sozialistischer Handlungsfähigkeit durchaus, um eine Vorstellung von der Vielfalt an Handlungsstrategien zu gewinnen, die allesamt für eine nachhaltige Transformation vonnöten sind (vgl. Abb. 1).

Abb. 1: Elementares Dreieck sozialistischer Handlungsfähigkeit



Quelle: Eigene Darstellung, entnommen aus: Dörre, 2022: 70.

Wie lässt sich dieses relativ abstrakte Schema in Anforderungen an konkrete Nachhaltigkeitspolitiken übersetzen? Die Antwort: Mit Hilfe praktischer Schritte hin zu einem *ökologischen Sozialstaat*. Die Vision eines ökologischen Wohlfahrtsstaates definiert ein Übergangsprojekt, das auch für soziale Gruppen und Klassenfraktionen attraktiv ist, die einem nachhaltigen Sozialismus mit Skepsis begegnen. Praktische Schritte in Richtung dieses Projekts benötigen Allianzen für eine demokratische Klimapolitik »von unten«, wie sie sich in Deutschland etwa im Bündnis der Dienstleitungsgewerkschaft ver.di mit den Klimabewegungen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs andeuten. Das Beispiel verweist auf fünf

Prinzipien, die eine demokratische Klimapolitik »von unten« zu berücksichtigen hat.

Erstens: Die Bündnispartner sind gut beraten, das Trennende zurückzustellen und das Gemeinsame zu betonen. Ein solches Herangehen erfordert einen *labour turn* in den ökologischen Bewegungen, aber eben auch einen *climate turn* in Gewerkschaften und Sozialverbänden. Die Tarifrunden im ÖPNV zeigen, was das im Konkreten bedeutet. Klimaaktive beginnen, sich für die Arbeits- und Lebensbedingungen von Busfahrer*innen zu interessieren. Umgekehrt sind aber seitens der Gewerkschaften und in den Belegschaften Lernprozesse nötig, die dazu führen, die Klimaaktivten nicht alle über einen Kamm zu scheren, sondern in ihnen Verbündete zu erkennen. *Zweitens:* Grundlegend ist die Einsicht, dass soziale und ökologische Nachhaltigkeitsziele nur gemeinsam durchgesetzt werden können. Unter Inflationsbedingungen heißt das: Unterstützung der gewerkschaftlichen Lohn- und Gehaltsforderungen von mehr als zehn Prozent trotz teilweise leerer öffentlicher Kassen. Steigen die Preise für Heizung, Strom, Mobilität, Mieten und Nahrungsmittel, wird der frei verfügbare Einkommensanteil in den unteren Klassen immer geringer. Selbst im Falle von Doppelverdiener-Haushalten führen steigende Preise für Grundbedarfe zu erheblichen finanziellen Belastungen. Auf die zweite Urlaubsreise lässt sich leicht verzichten; schwerer fällt Verzicht, wenn das Einkommen nicht einmal für einen Jahresurlaub reicht. *Drittens:* Den ÖPNV als Teil eines nachhaltigen Mobilitätssystems zu denken, das auf weniger Individualverkehr beruht, bedeutet auch, eine nachhaltige Finanzierung zu verlangen – etwa durch eine Transformationsabgabe der Reichen und Superreichen. Grundsätzlich muss gelten: Je größer der ökologische und Klimafußabdruck, desto umfangreicher muss auch die Beteiligung an den Kosten ausfallen, die Maßnahmen zur Bewältigung des Klimawandels verursachen. *Viertens:* Der nötige Umbau läuft auf eine Rückbindung von Produktions- und Investitionsentscheidungen an gesellschaftliche Bedarfe hin aus. Das heißt: Schrumpfung der Rentenökonomie (Finanzsektor), radikaler Umbau vor allem des industriellen Exportsektors sowie Stärkung der Nahversorgung, der unmittelbaren wie auch der erweiterten Daseinsvorsorge. Dieser Umbau schafft und erfordert jede Menge Arbeit. Eine Reduktion der Arbeits- und Produktmenge um etwa die Hälfte (Herrmann 2022) ist deshalb keine Alternative, eine nachhaltige Arbeitszeitverkürzung aber schon. *Fünftens:* Ein ökologischer Wohlfahrtsstaat muss im 21. Jahrhundert ein Inter-Nationalstaat sein. Nehmen wir das Beispiel einer grünen Wasserstoffwirtschaft, die eine Alternative zu fossiler Energie böte. Man kann eine Wasserstoffwirtschaft so aufbauen, dass sie neo-koloniale Abhängigkeiten fortführt oder gar vertieft; selbiges ließe dann auf eine Art postfossilen Extraktivismus hinaus. Möglich wäre aber auch, die Produktion von grünem Wasserstoff im südlichen Chile, in Portugal, Mauretanien oder im südlichen Afrika kooperativ zu gestalten, das heißt Energie zuerst für die herstellende Region zu produzieren und die Handelsbeziehungen so zu justieren, dass sie auf fairen Prei-

sen beruhen und den produzierenden Staaten des globalen Südens eine wirkliche Entwicklungsperspektive bieten. Um es klar zu sagen: Die Länder des globalen Südens sind nicht auf Almosen angewiesen. Sie haben wegen der kolonialen Erblast jedes Recht auf eine Transformationsabgabe der reichen Staaten. Wollte man beispielsweise Hunderte Millionen Menschen aus extremer Armut »befreien, würden die globalen CO₂-Emissionen [...] nicht einmal um 1 Prozent steigen. Dieser Anstieg könnte an anderer Stelle leicht ausgeglichen werden« (Dixson-Declève 2022, 81). Die nachhaltige Bekämpfung von Armut und wachsender sozialer Ungleichheit wäre allemal kostengünstiger als die Abfederung ihrer katastrophalen sozialen und ökologischen Folgen. Ohne die Bereitschaft zu Rebellion und massenhaftem zivilen Ungehorsam wird sich diese basale Erkenntnis gegen widerstrebende kapitalistische Eliten kaum durchsetzen lassen. Der ehemalige Black-Panther-Aktivist Jamal Joseph hat anlässlich des von weißen Polizisten gewaltsam herbeigeführten Todes von George Floyd und den anschließenden Massenprotesten exemplarisch formuliert, was Allianzen für eine Nachhaltigkeitsrevolution zu beachten haben: »Ich muss da an meinen ersten Tag als Black-Panther-Rekrut denken: Ich kam zu ihrem Büro und erwartete, dass sie mir ein Gewehr aushändigen würden, um notfalls einen Weißen zu erschießen. Sie aber drückten mir einen Stapel Bücher in die Hand. Von Malcolm X bis Frantz Fanon. Und dann erklärten sie mir, dass es nicht um Hautfarben ginge, sondern um den gemeinsamen Klassenkampf. Also um die Ungleichverteilung von Besitz und Macht. Und dass die kapitalistische Maschinerie von der Uneinigkeit der Ausgebeuteten profitiert.« (Joseph 2020). Nur wenn diese Einsicht wieder zum Common Sense der Beherrschten wird, gibt es eine realistische Chance, mit der Bekämpfung von Armut und Ungleichheit die Erderhitzung zu stoppen.

Literaturverzeichnis

- Anders, Günther 2018 (1956): *Die Antiquiertheit des Menschen* 1. Über die Seele im Zeitalter der zweiten industriellen Revolution, München: C.H. Beck.
- Arruzza, Cinzia/Bhattacharya, Tithi/Fraser, Nancy (2019): *Feminismus für die 99 %*. Ein Manifest, Berlin: Matthes & Seitz.
- Bandt, Olaf (2020): *Ökologisch-soziale Gemeinwirtschaft. Wege aus der Umweltkrise*, in: spw 6/2020, S. 17–21.
- Bittle, Jake (2023): *The Great Displacement. Climate Change and the Next American Migration*, New York: Simon & Schuster.
- Boehm, Sophie/Jeffery, Louise/Levin, Kelly/Hecke, Judit/Schumer, Clea/Fyson, Claire/Majid, Aman/Jaeger, Joel et al. (2022): *State of Climate Action 2022*. Berlin/Köln/San Francisco/Washington D. C.: Bezos Earth Fund/Climate Action Tracker/Climate Analytics/ClimateWorks Foundation/New Climate Insti-

- tute/United Nations Climate Change High-Level Champions/World Resources Institute, 26.10.2022. <https://doi.org/10.46830/wrirkpt.22.00028>
- Bourdieu, Pierre (2000): *Die zwei Gesichter der Arbeit*. Interdependenzen von Zeit- und Wirtschaftsstrukturen am Beispiel einer Ethnologie der algerischen Übergangsgesellschaft, Konstanz: UVK.
- Chancel, Lucas (2022): *Global Carbon Inequality Over 1990–2019*. in: *Nature Sustainability*, Nr. 5/2022, S. 931–938.
- Chancel, Lucas/Piketty, Thomas (2015): *Carbon and Inequality: From Kyoto to Paris. Trends in the Global Inequality of Carbon Emissions (1998–2013) & Prospects for an Equitable Adaptation Fund*, Paris. Online: <http://piketty.pse.ens.fr/files/ChancelPiketty2015.pdf> [abgerufen am 25.01.2023].
- Divine, Pat (2018): *Planning for Freedom*. in: Michael Brie/Claus Thomasberger (Hg.): *Karl Polanyi's Vision of a Socialist Transformation*, Montréal: Black Rose Books, S. 209–220.
- Dixson-Decléve Sandrine et al. (2022) in: Club of Rome (Hg.) (2022): *Earth for All. Ein Survivalguide für unseren Planeten*, München: oekom.
- Dörre, Klaus (2021): *Die Utopie des Sozialismus*. Kompass für eine Nachhaltigkeitsrevolution, Berlin: Matthes & Seitz.
- Dörre, Klaus/Scherschel, Karin/Booth, Melanie/Haubner, Tine/Marquardsen, Kai/Schierhorn, Karen (2013): *Bewährungsproben für die Unterschicht? Soziale Folgen aktivierender Arbeitsmarktpolitik*, Frankfurt a.M.: Campus Verlag.
- Fisher, Mark (2013): *Kapitalistischer Realismus ohne Alternative?* Hamburg: VSA.
- Flassbeck, Heiner/Spiecker, Friederike/Heidegge, Constantin (2022): *Atlas der Weltwirtschaft 2022/23*. Zahlen, Fakten und Analysen zur globalisierten Ökonomie. Frankfurt a.M.: Westend.
- Friedlingstein, Pierre/O'Sullivan, Michael/Jones, Matthew W. et al. (2022): *Global Carbon Budget 2022*, in: *Earth System Science Data* 14 (11). <https://doi.org/10.5194/essd-14-4811-2022>
- Fücks, Ralf/Köhler, Thomas (Hg.) (2019): *Soziale Marktwirtschaft ökologisch erneuern*, Berlin: Konrad Adenauer Stiftung.
- Galbraith, James K. / Dörre, Klaus (2018): *The Great Financial Crisis and the End of Normal*, in: *Berliner Journal für Soziologie*, Jg. 28, H1-2, S. 39–54.
- Gallagher, Kevin P./KozulWright, Richard (2019): *A New Multilateralism for Shared Prosperity*. Geneva Principles for a Global Green New Deal, Geneva. Online: www.bu.edu/gdp/files/2019/05/Updated-New-Graphics-New-Multilateralism-May-8-2019.pdf, [abgerufen am 25.01.2023].
- Gates, Bill (2021): *Wie wir die Klimakatastrophe verhindern*, München: Piper.
- Geißler, Rainer (2006): *Die Sozialstruktur Deutschlands*. Zur gesellschaftlichen Entwicklung mit einer Bilanz zur Vereinigung, Wiesbaden: Springer.
- Grömling, Michael (2022): *Ökonomische Verluste in Deutschland durch Pandemie und Krieg*, in: *IW-Kurzberichte*, Nr. 91/2022.

- Helfrich, Silke/Heinrich-Böll-Stiftung (Hg.) (2014): *Commons. Für eine neue Politik jenseits von Markt und Staat*, Bielefeld: transcript.
- Herrmann, Ulrike (2022): *Das Ende des Kapitalismus*, Köln: Kiepenheuer & Witsch.
- Hickel, Jason/Dorninger, Christian/Wieland, Hanspeter/Suwandi, Intan (2022): *Imperialist appropriation in the world economy: Drain from the global South through unequal exchange, 1990–2015*, in: *Global Environmental Change* 73 (2022): 402 – 467.
- IPCC (2023): *Weltklimabericht 2023*. Sachstandsberichte der IPCC, online: <https://www.ipcc-wg1.de/ipcc> [abgerufen am 31.08. 2023].
- Joseph, Jamal (2020): *Es ist dieselbe Maschinerie*. Interview, in: Süddeutsche Zeitung vom 4.6.2020, online: <https://www.sueddeutsche.de/kultur/proteste-usa-black-out-tuesday-1.4925557> [abgerufen am 31.08.2023].
- Lenton Timothy M./Xu, Chi/Abrams, Jesse F. et al. (2023): *Quantifying the human cost of global warming*, In: *Nature Sustainability*.
- Mazzucato, Mariana (2013): *Das Kapital des Staates*. Eine andere Geschichte von Innovation und Wachstum, München: Campus.
- Mazzucato, Mariana (2018): *Wie kommt der Wert in die Welt? Von Schöpfern und Abschöpfern*, Frankfurt a.M./New York: Campus: S. 269.
- Otte, Romanus (2023): *Corona und Ukraine-Krieg schmälern Wohlstand in Deutschland um rund 600 Milliarden Euro oder 7000 Euro pro Kopf*. in: Business Insider, online: <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/iw-corona-und-ukraine-krieg-verringern-wohlstand-in-deutschland-um-600-milliarden-euro-a/> [abgerufen am 25.01.23].
- Oxfam (Hg.) (2022): *Inequality Kills: The unparalleled action needed to combat unprecedented inequality in the wake of COVID-19*, Oxford.
- Piketty, Thomas 2022: *Eine kurze Geschichte der Gleichheit*, München: C.H. Beck.
- Prognos (Hg.) (2021): *Klimaneutrales Deutschland 2045*. Wie Deutschland seine Klimaziele schon vor 2050 erreichen kann. Zusammenfassung im Auftrag von Stiftung Klimaneutralität, Agora Energiewende und Agora Verkehrswende, online: <https://www.prognos.com/de/projekt/klimaneutrales-deutschland-2045>, [abgerufen am 25.01.2023].
- Rühli, Lukas (2021): »Die historische »CO₂-Schuld«. Aus aktuellem Anlass. Treibhausgasemissionen können vom Wirtschaftswachstum entkoppelt werden«, in: avenir suisse, 12.7.2021, online: <https://www.avenir-suisse.ch/die-historische-co2-schuld/> [abgerufen am 28.6.2023].
- Schmelzer, Matthias/Vetter, Andrea (2019): *Degrowth/Postwachstum zur Einführung*, Hamburg, Junius Verlag.
- Umweltbundesamt (Hg.) (2022): *Nachhaltigkeitspolitik als Schlüssel zu Stabilität, Sicherheit und Resilienz. Lehren für die Nachhaltigkeitspolitik – ein Diskussionsbeitrag von Harald Ginzky und Matthias Menger*, in: *Texte 122/2022*.

- United Nations (2021): *Ziele für nachhaltige Entwicklung*. Bericht 2021, online: <https://www.un.org/depts/german/millennium/SDG%20Bericht%202021.pdf> [abgerufen am 31. 08. 2023]
- United Nations (2015): *Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*, online: <https://sdgs.un.org/2030agenda>, [abgerufen am 25.01.2023].
- Wallerstein, Immanuel (2002): *Utopistik. Historische Alternativen des 21. Jahrhunderts*, Wien: Promedia Verlag.
- Weizsäcker, Ernst Ulrich (2020): *Eine spannende Reise zur Nachhaltigkeit. Naturkapitalismus und die neue Aufklärung*. in: Görgen, Benjamin/Wendt, Björn (Hg.): *Sozial-ökologische Utopien. Diesseits oder jenseits von Wachstum und Kapitalismus?* München, oekom Verlag: S. 81–95.

Stadt, Mensch, Energie

Carina Bhatti, Hannah Hintzen und Stephanie Weis

1. Einleitung

Mit Verabschiedung der Agenda 2030 konnten 17 globale UN-Nachhaltigkeitsziele definiert werden, deren Schwerpunkte auf Menschenwürde und der dauerhaften Bewahrung von natürlichen Lebensgrundlagen liegen. Die umfassenden ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekte können laut Bundesregierung nur durch »Verantwortung aller Akteure: Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Zivilgesellschaft« erreicht werden (Presse- und Informationsamt der Bundesregierung 2022).

Dies zeigt den Umfang und die Komplexität des Nachhaltigkeitsbegriffs, wobei die verschiedenen definierten Themen zum einen auf Lebensqualität (Armut, Hunger, Gesundheit, Bildung, ...) zum anderen auf Umwelt (saubere Energie, Klimaschutz, ...) abzielen. Dabei wird die These, dass beides in Wechselwirkung miteinander steht, besonders im Nachhaltigkeitsziel 11 »Nachhaltige Städte und Gemeinden« deutlich:

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Urbanisierung wird die Herausforderung definiert, »Städte so zu verwalten, dass weiter Arbeitsplätze und Wohlstand geschaffen werden, ohne Land und Ressourcen zu belasten. [...] Es muss eine Zukunft geben, in der Städte Chancen für alle bieten, mit Zugang zu Grundversorgung, Energie, Unterkunft, Verkehr und mehr.« (Vereinte Nationen 2022)

Die Wichtigkeit der nachhaltigen Stadtentwicklung betont auch die Bundesregierung: »Ohne eine zukunftsweisende, weltweite Stadtentwicklung sind die globalen Nachhaltigkeitsziele der Agenda 2030 nicht zu erreichen. Sie ist daher auch ein wichtiges Handlungsfeld der deutschen Entwicklungspolitik und der deutschen Klimafinanzierung.« (Presse- und Informationsamt der Bundesregierung 2022)

Herausforderungen wie beispielsweise soziale Ungerechtigkeit, hohe Energieverbräuche, unangemessene Wohnsituationen sind vielfältig und müssen im Kontext der Stadt gelöst werden. Im Hinblick auf die verschiedenen Interessen, bleibt offen, wie Städte selbst mit der Vielfalt an Themen umgehen (können). Deutlich wird jedoch, dass eine öffentliche Auseinandersetzung insbesondere zu den Themen Lebensqualität und Umwelt immer mehr an Bedeutung gewinnt. So ziehen Städte und Kommunen den Begriff *lebenswert* häufig zur Selbstbeschreibung her-

an. Die Stadt Borken gibt beispielsweise an, »eine liebens- und lebenswerte Stadt« (Schulze Hessing o.J.) zu sein. Die Städte Willich und Bremen verwenden den Begriff z.B. auch als Zielsetzung einer bevorstehenden Entwicklung: »Dabei sollen vorhandene Qualitäten bewahrt, ausgebaut werden – und wo es Defizite gibt, werden die angegangen – für eine schöne, lebendige und lebenswerte Innenstadt« (Stadt Willich o.J.). »Seid dabei und erlebt mit, wie Bremen lebenswert und fit für die Zukunft wird!« (Stadt Bremen 2019).

Auch der Begriff *umweltgerecht* wird innerhalb der Stadtgestaltung zunehmend mehr einbezogen. So schreibt bspw. Frau Günther, Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: »Umweltqualität und gesundheitsfördernde Lebensbedingungen sind wesentliche Voraussetzungen für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen. Dies gilt global, ebenso wie in den Quartieren Berlins.« (Günther 2019: 5)

Durch die Verwendung dieser Begrifflichkeiten stellt sich die Frage nach der inhaltlichen Bedeutung. Wie sind die Begriffe lebenswert bzw. Lebensqualität und *umweltgerecht* zu definieren und wie können sie auf den Kontext Stadt angewendet werden? Aufgrund der gesellschaftlichen Bedeutung des Themas werden im Folgenden die genannten Begriffe exemplarisch aus einer sozialen, energetischen und architektonischen Perspektive betrachtet.

Eine disziplinübergreifende und eindeutige Definition der Begriffe lässt sich vorab nicht ausmachen. Dies wird im vorliegenden Beitrag jedoch nicht als negativ gewertet. Im Gegenteil, es wird die Auffassung vertreten, dass sich die unterschiedlichen Blickwinkel ergänzen können und somit eine Bereicherung darstellen. Erst durch die Eröffnung einer mehrperspektivischen Betrachtung kann ein angemessener Umgang mit der Thematik ermöglicht werden.

2. Wechselwirkung *lebenswert* und *umweltgerecht* aus unterschiedlichen Blickwinkeln

Die Betrachtung von *lebenswerten*¹ und umweltgerechten Städten kann mittels unterschiedlicher Perspektiven und hinsichtlich vielfältiger Gründe vorgenommen werden.

1 Vor dem Hintergrund der Verwendung des Begriffs *lebenswert* in den Zeiten des zweiten Weltkrieges ist darauf hinzuweisen, dass eine kritische Auseinandersetzung mit dem Begriff *lebenswert* aus historischer Sicht notwendig ist. Dies ist nötig, um das Verständnis bezüglich einer lebenswerten Stadt von einem Begriffsverständnis, welches historisch Menschenleben in lebenswertes oder lebensunwertes Leben einteilt, abzugrenzen. Siehe hierzu zum Beispiel Klee (2010), Planert (o.J.), und das Bundesarchiv (2018).

Wird ein sozial geprägter Blickwinkel eingenommen, geschieht dies nach Böhnke und Delhey (2013: 521) vor allem aus zwei Gründen: Erstens, zur Erstellung eines Leitbildes, mittels dessen ermittelt werden kann, wie die Lebensverhältnisse konkret ausgestaltet sein sollten, damit eine gute Lebensqualität möglich ist bzw. welche gesellschaftspolitischen Ziele sich die Politik hierbei setzen soll. Zweitens, zur Sicherstellung der empirischen Messbarkeit von Lebensverhältnissen der Bevölkerung, sodass diese als *gut* oder *schlecht* bewertet werden können bzw. zur Feststellung von Handlungsbedarf.

Da hier u.a. eine Fokussierung auf subjektive Einschätzungen gelegt wird und somit besonders qualitative Analysen benötigt werden, stellt die Entwicklung von *Instrumenten* zur Verbesserung von lebenswerten und umweltgerechten Städten einen herausfordernden Prozess dar.

Dadurch stellt sich die Frage, was unter dem Begriff der *Lebensqualität* überhaupt zu verstehen ist. Zapf, der vor allem den deutschen Ansatz zur Lebensqualitätsforschung geprägt hat, versteht Lebensqualität als »gute Lebensbedingungen, die mit einem positiven subjektiven Wohlbefinden zusammengehen« (1984: 23 zit. in Kuckartz/Rheingans-Heintze 2006: 78). Den Ansatz, sowohl objektive Indikatoren (gute Lebensbedingungen) als auch subjektive Indikatoren (subjektives Wohlbefinden) zur Messung bzw. Beschreibung von Lebensqualität heranzuziehen, hat der Soziologe durch die Zusammenführung internationaler Studien mit unterschiedlichen Ausrichtungen entwickelt (Kuckartz/Rheingans-Heintze 2006: 77–78).

Werden Studien zur Untersuchung von Lebensqualität genauer betrachtet, fällt auf, dass aufgrund der Unschärfe des Verständnisses der Begriff jeweils spezifisch konkretisiert wird, indem sie bspw. zur Messung von Lebensqualität die unterschiedlichen Facetten mittels gewählter Sozialindikatoren operationalisieren (Stimmer 2000a: 416).² Dabei entsteht jedoch das Problem, auf das z.B. auch Stimmer (2000b: 667) hinweist; bei der Messung von Lebensqualität werden diese Sozial-indikatoren aufgrund der fehlenden Eindeutigkeit des Begriffes teils wahlbzw. theorielos ausgewählt und zusammengestellt. Eine weitere Möglichkeit zur Konkretisierung der Begriffsbedeutung besteht darin, Lebensqualität, wie z.B. von Böhnke und Delhey (2013: 522f.) beschrieben, in bzw. als Abgrenzung zu dem Begriff Lebensstandard³ zu verstehen: Bei Lebensstandard handelt es sich um die Sicherung der materiellen Versorgungslage durch Zugriff auf Dienstleistungen

2 Siehe hierzu z.B. die Better-Life-Initiative der OECD, welche elf unterschiedliche Indikatoren heranzieht, wie Lebenszufriedenheit, Sicherheit, Gesundheit, Umwelt, Wohnen, Arbeit, Einkommen, Work-Life-Balance, Regieren, Gemeinschaft und Bildung (Böhnke/Delhey 2013: 530).

3 Wie später erläutert, lassen sich derzeit weitere Studien finden, die sich auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit beschränken.

und Waren. »Das Leitbild ist die Überwindung existenzieller Not. Minimalstandards werden festgelegt, deren Unterschreitung als Indiz für Armut gilt« (Böhnke/Delhey 2013: 522). Wird Lebensqualität in Abgrenzung hierzu betrachtet, wird die Mehrdimensionalität des Begriffes, konkret, dass »materieller Wohlstand nicht automatisch mit Lebensqualität gleichzusetzen« (ebd.) ist, deutlich. Idealtypisch entwickeln sich, wie Böhnke und Delhey (2013: 523) beschreiben, die Zielsetzungen von Gesellschaften im Zeitverlauf durch die »weitgehende Sättigung materieller Bedürfnisse«. Aus dem Wunsch des *mehr haben Wollens* (hoher Lebensstandard) entsteht das Ziel, eine lebenswerte Gesellschaft (hohe Lebensqualität) zu erreichen und somit *gut leben* zu wollen. Durch die Aufnahmen von z.B. sozialem Zusammenhalt oder vorhandenes soziales Kapital erhält das Verständnis von Lebensqualität »gesellschaftliche Qualitäten, die über den Einzelnen hinausreichen« (2013: 522). Spangenberg und Lorek untermauern dies und nennen, dass zur Steigerung von Lebensqualität »die Sicherung der materiellen Existenzgrundlage, die Entgiftung der Umwelt und Nahrungsmittel, auf Geschlechtergerechtigkeit und Solidarität, die Schaffung gleicher Bildungs- und Aufstiegschancen sowie einer gerechten Einkommens- und Vermögensverteilung [gehört].« (Spangenberg/Lorek 2003: 77 zit. in Kuckartz/Rheingans-Heintze 2006: 74)

Jedoch soll hier auch auf ein alternatives Vorgehen hingewiesen werden, abseits von der Verwendung von im Vorfeld der Untersuchung festgelegten Sozialindikatoren: Es finden sich Messungen, welche bereits zur Bestimmung der Indikatoren einen empirischen Zugang gewählt haben. So hat z.B. die Stadt Frankfurt Bürger*innenbefragungen durchgeführt, wodurch die für die Bewohner*innen stadspezifische relevante Sozialindikatoren identifiziert werden sollten (Zentrum für gesellschaftlichen Fortschritt e. V. o.J.).⁴

In den unterschiedlichen Studien zur Messung von Lebensqualität finden sich bereits deutlich Umweltgerechtigkeits- und Nachhaltigkeitsaspekte als Teil von Lebensqualität. So ist z.B. eins der in Frankfurt entwickelten Themenfelder konkret die Umwelt. Spangenberg und Lorek (2003: 7 zit. in Kuckartz/Rheingans-Heintze 2006: 74) verweisen weiter auf »die Entgiftung der Umwelt«. Dieses umfassende Verständnis von Lebensqualität, deutet somit bereits das Unvermögen an, die Begriffe *lebenswert* und *umweltgerecht* inhaltlich voneinander zu trennen bzw. macht die Wechselwirkung beider Aspekte zueinander deutlich. Diese Wechselwirkung spiegelt sich auch in den UN-Nachhaltigkeitszielen wider. So finden sich neben den Zielen der »bezahlbaren und sauberen Energie« (Presse- und Informationsamt der

4 Hier entwickelten sich beispielsweise zehn Themenfelder (Arbeit/Wirtschaft, Freizeit/Kunst/Kultur, Bildung, Gesundheit/Wohlergehen, Umwelt, Verkehr/Mobilität, Wohnen, Zusammenleben/Dazugehörigkeit, Sicherheit, Politik/Bürgere), wobei jedes dieser Felder mehrere Indikatoren zur Messung enthielt (Zentrum für gesellschaftlichen Fortschritt e. V. o.J.).

Bundesregierung 2022), wo zwar energetische Aspekte im Vordergrund stehen, jedoch Aspekte wie Ungleichheit und Armut mitbedacht werden sollen, auch Ziele wie »Gesundheit und Wohlergehen« (ebd.), »Hochwertige Bildung« (ebd.), »Geschlechtergleichheit« (ebd.) etc. wieder. Konkret wird im Nachhaltigkeitsziel »Nachhaltige Städte und Gemeinden« (ebd.) darauf hingewiesen, dass zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele städtische Vorhaben mit dem Ziel gefördert werden, »die Lebensbedingungen der städtischen Bevölkerung, insbesondere benachteiligter Gruppen, langfristig [zu] verbessern und den Menschen eine nachhaltige, soziale, politische und wirtschaftliche Teilhabe [zu] ermöglichen« (ebd.).

Wird nun weiter zur Betrachtung einer umweltgerechten Stadt ebenfalls eine soziale Perspektive eingenommen, rückt der Begriff *Umweltgerechtigkeit* in den Fokus. Anders als bei dem Begriff *umweltgerecht*, der ein Verhalten/eine Handlung kennzeichnet, setzt sich der Begriff der *Umweltgerechtigkeit* »mit der sozial ungleichen Verteilung von Umweltbelastungen und ihren Auswirkungen auf die Gesundheit« auseinander (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 2016).

Das Konzept der Umweltgerechtigkeit verfolgt zwei sozialräumlich geprägte Zielsetzungen: Einerseits sollen im Sozialraum Umweltbelastungen, die sich als gesundheitsrelevant darstellen, reduziert bzw. vollständig umgangen werden und andererseits soll ein Zugang zu Umweltressourcen im Sozialraum gerecht gestaltet bzw. ermöglicht werden (Böhme/Bunge 2016: 258).⁵ Die steigende Aufmerksamkeit in Deutschland bzgl. der Thematik der Umweltgerechtigkeit, ergibt sich nach Böhme und Bunge durch die hierzulande in sozial benachteiligten Quartieren vorzufindenden »räumlichen Konzentration« (2016: 258) von Belastungen durch Umweltbeeinträchtigungen und von dem fehlenden Zugang zu Umweltressourcen. Jedoch sind gerade die dort lebenden Personen hierdurch stärker und mit größeren Auswirkungen – getragen durch eine höhere individuelle Vulnerabilität – betroffen (Böhme/Bunge 2016: 258). Hier wird deutlich, dass ein Lebensraum unter dem Gesichtspunkt der Umweltbedingungen nicht angemessen betrachtet werden kann, wenn die sozialen und ökonomischen Ressourcen der Individuen nicht berücksichtigt werden.

Auch unter Betrachtung des aktuellen Nachhaltigkeitsdiskurses ist der Gerechtigkeitsbegriff relevant (Böhnisch 2020: 19f.). So bezieht Böhnisch den Diskurs bzgl. sozialer Nachhaltigkeit⁶ inhaltlich auf »die ›intergenerationale Gerechtigkeit‹, also

5 Gesundheitsrelevante Umweltbelastungen bzw. physische Umweltbeeinträchtigungen sind z.B. bioklimatische Belastungen, Lärm oder Luftschadstoffe. Umweltressourcen sind Grünflächen, die als Begegnungs- und Bewegungsraum bzw. als Räume der Erholung dienen (Böhme/Bunge 2016: 258).

6 Eine tiefgehende Auseinandersetzung mit sozialer Nachhaltigkeit, auch im Kontext der Sozialen Arbeit, findet sich in *Sozialpädagogik der Nachhaltigkeit* von Lothar Böhnisch (2020).

auf die Berücksichtigung der Lebensinteressen zukünftiger Generationen» (2020: 19). Hierdurch sind sowohl Fragestellungen über z.B. Schaffung bzw. Erhalt sozialer Gerechtigkeit und Geschlechtergerechtigkeit als auch die »Bewahrung soziokultureller Ressourcen wie Solidarität, Partizipation, Gemeinwohl- und Netzwerkorientierung« (2020: 19) Teil des Nachhaltigkeitsverständnisses.

Werden diese aufgeführten Argumentationslinien zusammengeführt, wird deutlich, dass aus sozialer Perspektive eine lebenswerte und umweltgerechte Stadt durch die Erstellung von begründeten Leitideen verfolgbar ist. Hierbei gilt jedoch, dass die Sicherstellung der materiellen Versorgungslage als Minimum von großer Bedeutung ist. Außerdem stellt die intergenerationale und räumliche Gerechtigkeit sowie eine facettenreiche Betrachtung inkl. der Einbeziehung von Nachhaltigkeitsaspekten bzw. weiterer gesellschaftlich relevanter Aspekte, einen Kernbestandteil dar. Schließlich ist die Einbeziehung von Bewohner*innen, mit ihrer Sicht auf die Stadt, besonders relevant, um Bedingungen für eine lebenswerte und umweltgerechte Stadt zu identifizieren.

Vor dem Hintergrund der Vereinbarkeit von gleichzeitig lebenswerten und umweltgerechten Aspekten innerhalb von städtischen Gefügen ist eine sehr komplexe Betrachtung notwendig. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, ob eine umweltgerechte Stadt überhaupt lebenswert sein kann. Im Umkehrschluss ist gleichermaßen die Frage zu beantworten, ob eine lebenswerte Stadt umweltgerechte Aspekte ausreichend berücksichtigen kann. Um diese Abhängigkeiten darzulegen, ist im Weiteren eine Auseinandersetzung mit den Begriffen *lebenswert* und *umweltgerecht* im Kontext von Architektur und Stadt notwendig.

In der Architektur wird der Begriff *lebenswert* oft mit dem der Lebensqualität gleichgesetzt. Die erweiterte Bedeutung von Lebensqualität kann wiederum mit Wohlbefinden und letztendlich mit Glück beschrieben werden. In Bezug auf lebenswerte Architektur stellt sich somit die Frage, ob gute Architektur glücklich machen und es dafür eine allgemein gültige Definition geben kann. Oder wird Architektur eher durch die subjektive Wahrnehmung einer einzelnen Person, von Gruppen, oder von Kulturen beurteilt?

Um sich dieser Frage anzunähern, ist der Blick zunächst auf mögliche Kriterien für *gute Architektur* zu richten. Ausgehend von Vitruvs *Zehn Bücher über Architektur*, der ältesten uns bekannten architekturtheoretischen Quelle, lassen sich in diesem Zusammenhang drei primäre Kriterien guter Architektur nennen: *firmitas* (die Festigkeit), *utilitas* (die Nützlichkeit) und *venustas* (die Schönheit). Ein gutes Bauwerk muss laut Vitruv diesen drei Ansprüchen gerecht werden. (Beckel 2013)

Die von Vitruv über diese drei Kriterien hinaus beschriebenen Proportionsregeln, denen der menschliche Körper als Maßstab zugrunde liegt, wurden von Leonardo da Vinci in seiner Federzeichnung *Der vitruvianische Mensch* bildlich dargestellt. In der neueren Geschichte wurde die Verwendung des Menschen als Maßstab vom Architekten Le Corbusier, in dem von ihm erstellten Maßsystem Modulor wei-

ter differenziert. In der Anwendung des Modulors wird jedoch deutlich, dass die hier entstehende Verallgemeinerung und Einheitlichkeit zu wenige Möglichkeiten für den einzelnen Menschen bietet, sich innerhalb einer, auf Basis des Maßsystems aufgebauten, Architektur abzugrenzen und individuell auszuleben.

Ein Spannungsverhältnis zwischen Individualität und Einheitlichkeit ist wichtig, damit sich die Bewohner*innen mit der gebauten Umgebung, in der sie leben, identifizieren. Dafür muss eine gewisse Vergleichbarkeit zur Abgrenzung möglich sein. Weder eine unüberschaubare Vielfalt, noch eine anregungsarme Konformität sind zur Identifizierbarkeit förderlich. Innerhalb der Architektur gibt es vielfältige Einflussfaktoren auf Individualität und Konformität, wie architektonische Zeitströmungen und gestalterische Interpretationen oder auch wirtschaftliche, gesellschaftliche und politische Umstände. (Flade et al. 2008: 35ff.)

Architekturideologien können den individuellen Bedürfnissen der Bewohner*innen nicht oder nur selten gerecht werden, da bereits die Biografie eines einzelnen Menschen unterschiedliche Wohnbedürfnisse hervorruft. Je nachdem, in welchem Lebensabschnitt Menschen sich befinden, wird beispielsweise mehr oder weniger Wohnfläche benötigt. Auch besondere Funktionsansprüche wie Kinderzimmer, Arbeitszimmer, Barrierefreiheit, Nähe zur Arbeit, Schule, Freizeiteinrichtungen etc. ändern sich im Laufe des Lebens oder die Bezahlbarkeit rückt in den Fokus. Bautechnisch wären flexible Grundrisse dafür eine Lösung, aber auch unterschiedliche städtebauliche Umgebungen in Bezug auf Dichte, Design, Durchmischung von Wohngebieten mit Gewerbe etc. schaffen Möglichkeiten für die individuellen Bedürfnisse der Bewohner*innen einer Stadt. (Bär 2008: 62f.)

Innerhalb des gesamtstädtischen Gefüges haben sogenannte Behavior settings einen direkten Einfluss auf die Lebensqualität der Bewohner*innen, da diese Wege aufzeigen, wie die Stadt genutzt und die individuellen Bedürfnisse gestillt werden können. Beispiele für Behavior settings sind der Einkauf auf dem Wochenmarkt, der Besuch in einer Arztpraxis, die Vorlesung in der Hochschule, die Nutzung einer U-Bahn-Station etc. Behavior settings beschreiben Situationen, die unabhängig von den beteiligten Individuen und der Architektur- und Stadtgestaltung in ähnlicher Form wieder anzutreffen sind und ein bestimmtes Verhaltensmuster der Beteiligten hervorrufen. Insgesamt prägt die Summe der Behavior settings die Stadt und eine hohe Variabilität in Bezug auf Ziele und Funktionen steigert die Lebensqualität der Bewohner*innen. (Richter 2016: 41–49)

Dabei wirken sich insbesondere eine Fülle von bedarfsgerechten Angeboten in der näheren Umgebung des Wohnortes gleichwohl positiv auf die Umwelt aus, da weite Wege verhindert werden können. Ebenso kann unter diesem Gesichtspunkt auch eine dezentrale Energieversorgung Vorteile bringen.

Es kann festgehalten werden, dass Architektur bzw. der gebaute Raum in der Stadt einen Rahmen bildet, der die Möglichkeit bietet, glücklich zu sein. Wie dieser Rahmen auszusehen hat, ist allerdings nicht allgemeingültig zu beantworten, da die

subjektive Wahrnehmung, sowie die individuellen Bedürfnisse und Anforderungen der Bewohner*innen in diesem Zusammenhang eine entscheidende Rolle spielen.

Im Wesentlichen bestehen drei unterschiedliche Ebenen in der Stadt, die wichtiger Bestandteil für die dort erzeugte Lebensqualität sind. Der eigene Wohnraum ist als Mikroebene zu bezeichnen. Auf diesen Bereich haben die Bewohner*innen den größten Einfluss. Das direkte Wohnumfeld, also das Quartier, indem sich die Wohnung bzw. das Haus befindet, bildet die Mesoebene. Auf dieser Ebene geraten Vergleichbarkeit und Abgrenzung in den Fokus. Die Makroebene umfasst die Gesamtstadt mit all ihren Möglichkeiten (Bär 2008: 47).

Zur Erhaltung und Optimierung des Komforts dieser Ebenen spielen insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels und deren Einflüsse auf die Stadt auch umweltgerechte Aspekte eine Rolle. Aus architektonischer Sicht wird umweltgerecht oft mit nachhaltig gleichgesetzt. Nachhaltigkeit hat jedoch auch einen zeitlichen Bezug und bedeutet im eigentlichen Sinne dauerhaft umweltgerecht. Insgesamt kann der Begriff der Nachhaltigkeit jedoch nicht wie andere durch eine einfache Definition umfassend und zutreffend erklärt werden. Vielmehr ist der Nachhaltigkeitsbegriff die Summe zahlreicher Definitionsansätze, welche die unterschiedlichen Elemente der Nachhaltigkeit berücksichtigen (Aachener Stiftung Kathy Beys 2015).

Zur Entwicklung einer nachhaltigen Architektur sind insbesondere drei Strategien zu nennen:

Die Energieeffizienzstrategie nimmt in Bezug zum Ressourcenverbrauch eine zentrale Rolle ein. Generell kann hier auch von Ressourceneffizienz gesprochen werden, welche eine sinnvolle, ergiebige Nutzung von Rohstoffen und Energie darstellt (Irrek/Thomas 2008). Für die Architektur bedeutet dies, dass eine effiziente Gebäudetechnik, eine ressourceneffiziente Versorgung mit erneuerbaren Energien, sowie energetisch optimierte Gebäudehüllen unabdingbar sind.

Eine Zielsetzung der Suffizienzstrategie ist die Veränderung von Konsummustern in jeglicher Hinsicht. Anstatt des allgemeinen Überkonsums soll lediglich die tatsächlich benötigte Menge des Konsumguts genutzt werden. Dies kann zur Senkung des Ressourcenverbrauchs und der Umweltschonung beitragen (Öko Institut e. V. 2019).

Basierend auf dem Suffizienzansatz entstehen aus architektonischer Sicht einige Fragen, die nur schwer und nicht allgemeingültig beantwortet werden können: Was ist innerhalb eines Gebäudes wirklich notwendig? Wie viel Wohnfläche pro Person ist angemessen? Welche Mehraufwendungen bezüglich der Gestaltung sind vertretbar? Wie wird das Gebäude genutzt und kann das Gebäude das Nutzerverhalten positiv bzw. umweltgerecht beeinflussen? Diese Fragen bergen Konfliktpotenzial, verlangen nach moralischen Entscheidungen und haben einen direkten Bezug zur Lebensqualität. An dieser Stelle wird sehr deutlich, dass es keine pauschalen Ant-

werten geben kann, da diese sehr stark von den individuellen Befindlichkeiten und Bedürfnissen der Nutzer*innen geprägt wären.

Die Konsistenzstrategie beschreibt im Kontext der Nachhaltigkeit die Vereinbarkeit von Natur und Technik. Alternativ kann auch der Begriff *Ökoeffektivität* benutzt werden. Der Grundgedanke hinter Konsistenz besagt, dass es in nachhaltigen Systemen keine Abfälle, sondern nur Produkte gibt. Gemeint ist also die Vermeidung von Abfällen durch wiederverwertbare Ressourcen (Konzeptwerk Neue Ökonomie/FairBindung e. V. 2016). Im Zuge der Konsistenzstrategie gerät die Lebenszyklusbetrachtung von Gebäuden in den Fokus. Dabei werden die unterschiedlichen Lebensphasen, sowie die einzelnen Bestandteile eines Gebäudes analysiert und in ihrem Zusammenwirken optimiert. Ziel ist das Erreichen einer hohen Gebäudequalität mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Umwelt (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauen o. J.).

Durch den Nachhaltigkeitsbegriff und diese dreigliedrige Betrachtung wird die Frage nach umweltgerechter Architektur sehr komplex. Diese Tatsache ist bereits in der Wirtschaft und Politik angekommen, sodass eine Vielzahl an Leitlinien und Bewertungssystemen entwickelt wurden, die eine Lebenszyklusbetrachtung berücksichtigen (wie die DGNB-Zertifizierung) und das Gebäudeenergiegesetz (GEG) weit übertreffen. Vielfältige Bewertungskriterien mit diversen Nachhaltigkeitsaspekten wie die der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) sind ein erster Schritt, erhöhen gleichwohl die Komplexität eines Bauvorhabens.

Da ein klimaneutraler Gebäudebestand niedrige Energiekosten und einen gesteigerten Wohnkomfort, durch gedämmte Gebäudehüllen, mit sich bringt, bestehen in diesem Zusammenhang Überschneidungen zwischen lebenswerten und umweltgerechten Aspekten, welche in beiden Bereichen positive Effekte auslösen.

Die im Gebäudebereich zwingenden Vorgaben des GEG, behandeln in erster Linie einen Teilbereich der ökologischen Eigenschaften von Gebäuden. Um eine umweltgerechte Entwicklung insbesondere in Bezug auf Architektur umzusetzen, sind jedoch nicht nur ökologische Aspekte zu betrachten. Eine umweltgerechte Architektur ist nur durchsetzungsfähig, wenn diese von der Gesellschaft getragen wird und bezahlbar ist. Aus diesem Grund sind neben den ökologischen Zielen auch ökonomische und soziale Ziele zu berücksichtigen. Architektur agiert somit nicht als einzelnes Element, sondern beinhaltet eine Verknüpfung mit den technischen Möglichkeiten für umweltgerechte Gebäude bzw. Städte und sozialen Belangen für lebenswerte Bedingungen. Lösungen sind durch diese Komplexität weitestgehend wahrnehmungsspezifisch und individuell zu entwickeln bzw. zu bewerten und sollten einen bestmöglichen Kompromiss oder eine bestmögliche Vereinbarkeit zwischen lebenswerten und umweltgerechten Aspekten darstellen.

Auch aus energetischer Perspektive wird ein Zusammenhang von *lebenswert* und *Umwelt* deutlich, weswegen die beiden Begriffe kaum getrennt gedacht werden können. Im Werk *Klimawandel in Deutschland* wird herausgearbeitet, dass Klimaschutz

einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität leistet (Brasseur et al. 2017: 222). Dies wird durch Chirine Etezadzadeh unter Aufgreifen von weiteren Verknüpfungen bestätigt:

»Nachdem erkannt wurde, dass eine gesunde Umwelt, die Lebensqualität der Menschen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit untrennbar miteinander verknüpft sind und sich gegenseitig bedingen, wird in der Regel versucht, die Stadtentwicklung an den Prinzipien der Nachhaltigkeit auszurichten« (Etezadzadeh 2015: 8).

Zum Thema Lebensqualität in verschiedenen Ländern gibt es einige Studien (siehe z.B. Mercer Studie), die sich häufig auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Landes beschränken. Der *Happy-Planet-Index* geht jedoch davon aus, dass Wohlbefinden für alle nur stattfinden kann, wenn es auch nachhaltig ist. Deswegen fließt in die Bewertung neben dem Wohlbefinden und der Lebenserwartung der Menschen auch der ökologische Fußabdruck des Landes ein. Länder wie Costa Rica schneiden in dieser Berechnung deutlich besser ab als westliche Länder (Jeffrey et al. 2016). Lebensqualität kann folglich nicht ohne die Betrachtung von Nachhaltigkeit stattfinden – lebenswert, auch für die Enkel. Dass Klimaschutz ein Grundrecht ist, wurde 2021 vom Bundesverfassungsgericht bestätigt. Der langfristige Schutz des Klimas muss gewährleistet sein, um zukünftige Generationen nicht in ihrer Freiheit einzuschränken: »Von diesen künftigen Emissionsminderungspflichten ist praktisch jegliche Freiheit potenziell betroffen, weil noch nahezu alle Bereiche menschlichen Lebens mit der Emission von Treibhausgasen verbunden und damit nach 2030 von drastischen Einschränkungen bedroht sind« (Bundesverfassungsgericht 2021).

Werden die möglichen Auswirkungen des Klimawandels betrachtet, erscheint es logisch, dass jede Maßnahme zur Reduktion des Klimawandels gleichzeitig auch ein Beitrag zur Lebensqualität ist. Es lassen sich dynamische Umweltfaktoren definieren: Lärm, Luftqualität und Klima. Diese Umwelteinflüsse haben massive Auswirkungen auf die Lebensqualität, wie Studien und Szenarien belegen (vgl. WHO Regional Office for Europe und JRC European Commission 2011; Weltgesundheitsorganisation 2013; Bunz/Mücke 2017). Verkehrslärm als Stressfaktor hat massive Einflüsse auf die Gesundheit der Menschen. In lauten Wohngebieten lebende Personen haben demnach ein zweifaches Bluthochdruckrisiko. Neben der physiologischen Belastung hat lärmbedingter Stress Auswirkungen auf die Psyche und das Sozialleben der Menschen (WHO Regional Office for Europe und JRC European Commission 2011). Wird die Luftqualität durch verkehrsbezogene Luftschaadstoffe gemindert, verkürzt sich die durchschnittliche Lebenserwartung der Betroffenen um 8,6 Monate (Weltgesundheitsorganisation 2013). Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen sind Folgen von hohen, andauernden Feinstaubbelastungen. Nehmen durch den Klimawandel die meteorologischen Extremereignisse (Hitze-

perioden, Stürme, Starkregen, Schneemassen) zu, sind besonders in Deutschland die Städte durch ihre dichte Bebauung, mangelnde Durchlüftung, verringerte Abkühlung etc. betroffen. Kardiovaskuläre Erkrankungen, Atemwegserkrankungen, Infektionskrankheiten und psychische Belastungen sind nur einige der möglichen Folgen (Bunz/Mücke 2017).

Die Basis zur Lösung der negativen Umwelteinflüsse ist die Energiewende. Durch den Einsatz von erneuerbaren Energien in den Bereichen Strom, Wärme und Verkehr wird ein Beitrag gegen den Klimawandel geleistet. Dabei spielt neben Innovationen und Effizienz auch die Suffizienz eine Rolle.

Die Herausforderungen der Energiewende müssen auf mehreren Ebenen angegangen werden. Neben der Politik (Verpflichtungen und Anreize durch Fördermaßnahmen) und dem Engagement jedes einzelnen stellt die Wissenschaft und damit das Vorantreiben der Energiewende eine fundamentale Säule dar. Eine umweltgerechte Energieversorgung auf Basis erneuerbarer Energien und energieeffizienter Technologien muss mit einem sorgsamen Umgang mit der Energie einhergehen (Suffizienz), um nachhaltig gestaltet zu werden und die Umweltziele Deutschlands, das Senken der CO₂-Emissionen bis 2050 um 95 %, zu erreichen. Aktuell liegen diese Ziele noch in weiter Ferne. Die erneuerbaren Energien haben mit gerade 20 % am gesamten Primärenergieverbrauch in Deutschland einen viel zu geringen Anteil. Besonders in den Sektoren Wärme (17,4 % erneuerbare Energien) und Mobilität (6,8 % erneuerbare Energien) muss die Energieversorgung mehr auf regenerative Energieträger ausgelegt werden (Umweltbundesamt 2022). Dies macht deutlich, dass die Dekarbonisierung der Energieversorgung weiter vorangetrieben werden muss, z.B. durch Transformation der (leitungsgebundenen) Wärmeversorgung. Hierfür ist eine ganzheitliche Bewertung von Energiesystemen notwendig, um der zunehmenden Komplexität multivalenter Energieversorgungen Rechnung zu tragen (Buchmayr et al. 2021; Fonseca et al. 2021; Abu-Rayash et al. 2019; Wang et al. 2009). Die Berücksichtigung aller drei Aspekte der Nachhaltigkeit (Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft) hilft Entscheidungsträger*innen, langfristig tragfähige Lösungen zu finden. Hierbei spielt, wie oben bereits erwähnt, die Betrachtung des Lebenszyklus eine wichtige Rolle (Martín-Gamboa et al. 2017).

Die Vielfältigkeit des Themas Nachhaltigkeit wird auch in der bereits erwähnten Agenda 2030 mit den 17 globalen UN-Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, kurz SDG) deutlich (United Nations 2015). Zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung (SDG 7: »Bezahlbare und saubere Energie«) existieren zwei Stellschrauben, zum einen die klimaverträgliche Energieerzeugung und zum anderen die Reduzierung der Wärmebedarfe. Die durch Gebäudesanierung erzielten Einsparungen beeinflussen wiederum Dimensionierung und Effizienz der Wärmeerzeugung, weswegen beide Seiten gemeinsam betrachtet werden müssen. Des Weiteren nimmt neben der Betrachtung von CO₂-Emissionen im laufenden Betrieb die graue Energie an Bedeutung zu. Insbesondere bei Technologien zur Nutzung er-

neuerbarer Energien, die während ihrer Laufzeit keine nennenswerten Emissionen mehr aufweisen, sind Herstellung und Entsorgung der Komponenten eines Gebäudes besonders relevant und rücken für weitere Emissionsverringerungen in den Fokus (SDG 11: *Nachhaltige Städte und Gemeinden*).

Die bisherigen Ausführungen zeigen, dass bei der Energieversorgung von Gebäuden und Quartieren viele Veränderungen zu erwarten sind und der Blick in die Zukunft viele Unsicherheiten mit sich bringt. Gerade der Ukraine-Krieg zeigt, wie unwägbar Einflussgrößen wie Energiekosten und -verfügbarkeiten für die Energieversorgung sind. Politische Entscheidungen in Form von Gesetzen und Fördermaßnahmen haben zusätzlich einen kaum planbaren Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von Wärmeversorgungen. Hinzu kommen sich verändernde Wärmelasten, z.B. durch Gebäudesanierungen und Klimawandel. Deswegen muss das Ziel sein, robuste Energiesysteme zu entwickeln, die in ihrer Auslegung unempfindlich gegenüber unsicheren Randbedingungen sind.

Die hier aufgeführten bestehenden und zukünftigen Herausforderungen machen sichtbar, dass eine enge, interdisziplinäre Zusammenarbeit von Wissenschaft und Praxis unabdingbar ist, um eine ganzheitliche Betrachtung auf das komplexe System der Energieversorgung und der Stadt als Ganzes zu ermöglichen.

Fasst man die verschiedenen Blickwinkel zusammen, lässt sich erkennen, dass zu einer lebenswerten und umweltgerechten Stadtentwicklung viele Fasetten berücksichtigt werden müssen, die in Wechselwirkung zueinanderstehen.

3. Fazit

Durch die mehrperspektivische Betrachtung der Begriffe *lebenswert* und *umweltgerecht* und davon abgeleitet *Lebensqualität* und *Umweltgerechtigkeit* wird deutlich, dass eine lebenswerte und umweltgerechte Stadt nur durch eine partizipative und nachhaltige Stadtentwicklung und -gestaltung erreicht werden kann.

Dies kann nicht innerhalb von disziplinären Grenzen realisiert werden. Die Entwicklung von Städten fordert bei ganzheitlicher Betrachtung eine inter- und transdisziplinäre Herangehensweise:

»Eine zunehmende Urbanisierung der Weltbevölkerung und die damit verbundene Bevölkerungsdichte in den Städten stellen die Gesellschaft vor neue Probleme. Diesbezüglich stehen fachübergreifende Themen im Fokus wie Mobilität, Energiewende, Smog und Lärm, demografischer Wandel, Akzeptanz von Neuerungen, objektbezogene Sanierung im Bestand und die Erneuerung unserer Städte.« (In-Lust o.J.)

Eine interdisziplinäre Vorgehensweise mit Beteiligung der Bewohner*innen ist hier von großer Bedeutung. Klimaschutz und Energiewende leisten ebenso wie der gebaute Raum einen Beitrag dazu.

Umweltgerechtes Handeln und die Verbesserung der Umweltgerechtigkeit führen zur Erhöhung von Lebensqualität in der Stadt, wie z.B. die Reduzierung von Umweltbelastungen. Genauso wie die Erhöhung der Lebensqualität einen Beitrag zur umweltgerechten Stadt leisten kann, z.B. durch Stadtbegrünung.

Die Beschreibung der unterschiedlichen Perspektiven veranschaulicht die essenzielle Notwendigkeit eines interdisziplinären Vorgehens, was ebenfalls von den UN-Nachhaltigkeitszielen dargelegt wird: Aufgrund der Wechselwirkung von Lebensqualität und Umwelt können diese Ziele für Stadt, Mensch und Klima nur durch Interdisziplinarität erreicht werden.

In diesem Zusammenhang stellen interdisziplinäre Einrichtungen, wie das Institut für lebenswerte und umweltgerechte Stadtentwicklung (In-LUST), einen Lösungsansatz dar.

Im Rahmen von lebenswerter und umweltgerechter Stadtentwicklung besteht die Hauptaufgabe darin, disziplinäre Grenzen anhaltend zu überwinden sowie die bestehenden und aufkommenden Herausforderungen zu bewältigen. Dies schafft den Raum, voneinander zu profitieren.

Literaturverzeichnis

- Aachener Stiftung Kathy Beys (2015): *Lexikon der Nachhaltigkeit. Nachhaltigkeit Definition*, [online] https://www.nachhaltigkeit.info/artikel/definitionen_1382.htm [abgerufen am 22.10.2019].
- Abu-Rayash, Azzam/Dincer, Ibrahim (2019): *Sustainability assessment of energy systems: A novel integrated model*, in: Journal of Cleaner Production 212, S. 1098–1116.
- Bär, Paul Klaus Dieter (2008): *Architekturpsychologie. Psychosoziale Aspekte des Wohnens*, Gießen: Psychosozial Verlag.
- Beckel, Inge (2013): *Was macht ein gutes Haus aus?* [online] https://www.german-architects.com/en/pages/page_item/04_14_gutes_Haus [abgerufen am 22.10.2019].
- Böhme, Christa/Bunge, Christiane (2016): *Umweltgerechtigkeit und gesundheitsfördernde Stadtentwicklung*, in: Public Health Forum 24 (4), S. 258–260.
- Böhnisch, Lothar (2020): *Sozialpädagogik der Nachhaltigkeit. Eine Einführung*, Weinheim, Basel: Juventa.
- Böhnke, Petra/Delhey, Jan (2013): *Lebensstandard und Lebensqualität*, in: Steffen Mau und Nadine M. Schöneck (Hg.): *Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands*, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 521–537.
- Brasseur, Guy P./Jacob, Daniela/Schuck-Zöller, Susanne (2017): *Klimawandel in Deutschland*, Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg.

- Buchmayr, A./Verhofstadt, E./van Ootegem, L./Sanjuan Delmás, D./Thomassen, G./Dewulf, J. (2021): *The path to sustainable energy supply systems: Proposal of an integrative sustainability assessment framework*, in: Renewable and Sustainable Energy Reviews 138, Article 110666.
- Bundesarchiv (2018): Euthanasie im Dritten Reich [online] <https://www.bundesarchiv.de/DE/Content/Artikel/Ueber-uns/Aus-unserer-Arbeit/euthanasie-im-dritten-reich.html> [abgerufen am 23.10.2019].
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2016): *Umweltgerechtigkeit in der Sozialen Stadt. Gute Praxis an der Schnittstelle von Umwelt, Gesundheit und sozialer Lage* [online] https://kiezklima.e-p-c.de/images/kiezklima_images/umweltgerechtigkeit_soziale_stadt_broschuere_bf.pdf [abgerufen am 22.10.2019].
- Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauen (o.J.): *Informationsportal Nachhaltiges Bauen des BMI: Entwicklung des Begriffs und der Anforderungen* [online] <https://www.nachhaltigesbauen.de/nachhaltiges-bauen/nachhaltiges-bauen/lebenszyklusbetrachtung.html>, [abgerufen am 22.10.2019].
- Bundesverfassungsgericht (2021): *Verfassungsbeschwerden gegen das Klimaschutzgesetz teilweise erfolgreich*. [online] https://www.bundesverfassungsgericht.de/Shared_Docs/Pressemitteilungen/DE/2021/bvg21-031.html [abgerufen am 10.04.2023].
- Bunz, Maxie/Mücke, Hans-Guido (2017): *Klimawandel – physische und psychische Folgen*, in: Bundesgesundheitsblatt, Gesundheitsforschung, Gesundheitsschutz 60 (6), S. 632–639.
- Etezadzadeh, Chirine (2015): *Smart City – Stadt der Zukunft?*, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Flade, Antje/Dieckmann, Friedrich/Röhrbein, Richard (2008): *Architektur psychologisch betrachtet*, Bern: Huber.
- Fonseca, Juan D./Commenga, Jean-Marc/Camargo, Mauricio/Falk, Laurent/Gil, Iván D. (2021): *Multi-criteria optimization for the design and operation of distributed energy systems considering sustainability dimensions*, in: Energy 214, S. 118989.
- Günther, Regine (2019): Vorwort, in: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hg.): *Die umweltgerechte Stadt. Auf dem Weg zu einer sozialräumlichen Umweltpolitik*. Berlin, S. 5.
- In-LUST (o.J.): *Inter- und transdisziplinär*. [online] <https://lust.hs-duesseldorf.de/Documents/In-LUST.pdf>, [abgerufen am 05.11.2021].
- Irrek, Wolfgang/Thomas, Stefan (2008): *Definition Energieeffizienz*, Wuppertal: Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH [online] https://wupperinst.org/uploads/tx_wupperinst/energieeffizienz_definition.pdf, [abgerufen am 22.10.2019].
- Jeffrey, Karen/Wheatley, Hanna/Abdallah, Saamah (2016): *The Happy Planet Index 2016. A global index of sustainable wellbeing* [online] <https://www.ichbindannmali-mgarten.de/wp-content/uploads/2022/04/Briefing-paper-Happy-Planet-Index-2016.pdf> [abgerufen am 14.10.2019].

- Klee, Ernst (2010): *Euthanasie im Dritten Reich* (vollständig überarbeitete Neugabe), Frankfurt a.M.: Fischer.
- Konzeptwerk Neue Ökonomie/FairBindung e. V. (2016): *Konsistenz* [online] https://www.endlich-wachstum.de/wp-content/uploads/2015/09/Kapitel-2_3-Strategien-zur-Nachhaltigkeit_Text-Konsistenz.pdf [abgerufen am 22.10.2019].
- Schulze Hessing, Mechtild (o.J.): *Begrüßung der Bürgermeisterin der Stadt Borken* [online] <https://www.borken.de/politik-verwaltung-1/stadtverwaltung/buergermeisterin> [abgerufen am 10.04.2023].
- Kuckartz, Udo/Rheingans-Heintze, Anke (2006): *Trends im Umweltbewusstsein. Umweltgerechtigkeit, Lebensqualität und persönliches Engagement*, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Martín-Gamboa, Mario/Iribarren, Diego/García-Gusano, Diego/Dufour, Javier (2017): *A review of life-cycle approaches coupled with data envelopment analysis within multi-criteria decision analysis for sustainability assessment of energy systems*, in: *Journal of Cleaner Production* 150, S. 164–174.
- Öko Institut e. V. (2019): *Working Paper Working Paper: Nachhaltiger Konsum – Strategien für eine gesellschaftliche Transformation*, in: Öko-Institut Working Paper 8/2017. [online] <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/WP-Konsumstrategie.pdf> [abgerufen am 22.10.2019].
- Planert, Ute (o.J.): *Gesetz zur Verhütung erbkranken Nachwuchses, 14. Juli 1933. Einleitung. 100(o) Schlüsseldokumente zur deutschen Geschichte im 20. Jahrhundert*. [online] https://www.100dokumente.de/index.html?c=dokument_de&dokument=0136_ebn&object=context&st=&l=de [abgerufen am 23.10.2019].
- Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2022): *Die UN-Nachhaltigkeitsziele* [online] <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/die-un-nachhaltigkeitsziele-1553514> [abgerufen am 10.04.2023].
- Richter, Peter G. (Hg.) (2016): *Architekturpsychologie. Eine Einführung*, 4., überarbeitete Auflage, Lengerich: Papst Science Publishers.
- Stadt Bremen (2019): *Bremen wird neu – Zukunftsfonds Innenstadt und Restart Wirtschaft Innenstadt* [online] <https://www.bremen.de/leben-in-bremen/bremen-wird-neu> [abgerufen am 22.10.2019].
- Stadt Willich (o.J.): *Innenstadtentwicklung*. [online] <https://www.stadt-willich.de/de/wirtschaftundverkehr/innenstadtentwicklung/> [abgerufen am 22.10.2019].
- Stimmer, Franz (2000a): *Lebensqualität*, in: Franz Stimmer (Hg.): *Lexikon der Sozialpädagogik und der Sozialarbeit*, 4., völlig überarbeitete und erweiterte Auflage, Oldenburg: Wissenschaftsverlag, S. 416.
- Stimmer, Franz (2000b): *Sozialindikatoren*, in: Franz Stimmer, Hilde van den Boogaart, Günter Rosenhagen und Hilde van der Boogaart (Hg.): *Lexikon der Sozialpädagogik und der Sozialarbeit*, 4., völlig überarbeitete und erweiterte Auflage, München/Oldenbourg, S. 667.

- Umweltbundesamt (2022): *Erneuerbare Energien in Zahlen* [online] <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/erneuerbare-energien/erneuerbare-energien-in-zahlen#strom> [abgerufen am 10.04.2023].
- United Nations (2015): *The 2030 Agenda for Sustainable Development*. [online] <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20of%20Sustainable%20Development%20web.pdf> [abgerufen am 10.04.2023].
- Vereinte Nationen (2022): *Ziel 11: Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten*. [online] <https://unric.org/de/17ziele/sdg-11> [abgerufen am 10.04.2023].
- Wang, Jiang-Jiang/Jing, You-Yin/Zhang, Chun-Fa/Zhao, Jun-Hong (2009): *Review on multi-criteria decision analysis aid in sustainable energy decision-making*, in: *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 13 (9), S. 2263–2278.
- Weltgesundheitsorganisation (2013): *Neu entdeckte gesundheitliche Auswirkungen von Luftverschmutzung machen größere Anstrengungen zur Reinhaltung der Luft in der Europäischen Union erforderlich*. [online] <https://www.euro.who.int/de/media-centre/sections/press-releases/2013/01/newly-found-health-effects-of-air-pollution-call-for-stronger-european-union-air-policies> [zuletzt aktualisiert am 13.09.2019], [abgerufen am 14.10.2019].
- WHO Regional Office for Europe/JRC European Commission (2011): *Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe*, Copenhagen: WHO, Regional Office for Europe.
- Zentrum für gesellschaftlichen Fortschritt e. V. (o.J.): *Themenfelder*. [online] <https://www.schoeneaussichtenffm.de/themenfelder> [abgerufen am 14.02.2019].

Utopien der sozial-ökologischen Stadt

Alexander Neupert-Doppler

Sehr viele zeitgenössische Publikationen zum Thema Utopie beginnen mit der Behauptung, der Utopieforschung wäre ihr Gegenstand verloren gegangen. Manchmal schon im Titel wie bei *Utopien in utopiefernen Zeiten* (Herold 2020) oder erst im Vorwort, wenn angesichts der Vielfachkrise unserer Zeit behauptet wird, ein »Gegenentwurf ist nirgendwo zu finden« (Wimmer 2020: 10). Überall wird die These vertreten, »Utopien sind Dystopien geworden« (Göpel 2020: 13). Oft wird die Diagnose verbunden mit dem Zusatz, Utopie wäre das, »was gerade am schmerzlichsten fehlt« (Meng 2022: 1) Mensch müsste »die Utopie wiederentdecken« (Becker 2022: 13). Selbst (Ex-)Vorsitzende einer Regierungspartei meinen, diese brauche »utopische Fluchtpunkte, die ihr Handeln leiten« (Esken/Walter-Borjans 2020: 17). Im Widerspruch dazu steht die seit den 2010ern (vgl. Neupert-Doppler 2019a) zunehmende akademische wie aktivistische Debatte um verschiedene Utopien, zuletzt intensivierte sich diese noch um Bücher wie *Die Utopie des Sozialismus* (Dörre 2021), *Die konkrete Utopie der Menschenrechte* (Kleck 2021), *Willkommensgesellschaft: Eine konkrete Utopie* (Geisler 2022) oder Texte wie *Utopie und Klimagerechtigkeit* (Fritzsche 2022).

Wie ist dieser seltsame Dreiklang von Verlust, Wiederentdeckung und Aufschwung zu erklären, der für die Frage nach einer Utopie der guten Stadt auch methodisch grundlegend ist? Erstens wird der behauptete Verlust der Utopie zumeist nicht belegt. Zweitens wird in der Regel nicht angegeben, wofür utopisches Denken eigentlich gut sei. Drittens kann natürlich Alles als Utopie bezeichnet werden, wenn der Gegenstand selbst nicht definiert wird. Auf diese Art kann in Feuilleton, Wissenschaft und Politik beliebig lange über Utopieverlust geredet werden. Von einem solchen Vorgehen muss sich eine philosophisch informierte empirische Utopieforschung strikt abgrenzen. Philosophie hat, als strenge Wissenschaft, ihre Begriffe zu definieren. In diesem Sinne schlug ich 2015 vor:

»Als Negation des Bestehenden, Intention auf Besseres, Konkretion von Möglichkeiten, Motivation von Aktivitäten, Artikulation von Bedürfnissen und Option auf Orientierung steht utopisches Bewusstsein nicht nur neben kritischem Bewusstsein und politischem Bewusstsein, sondern bildet mit diesen eine Konstellation« (Neupert-Doppler 2015: 179).

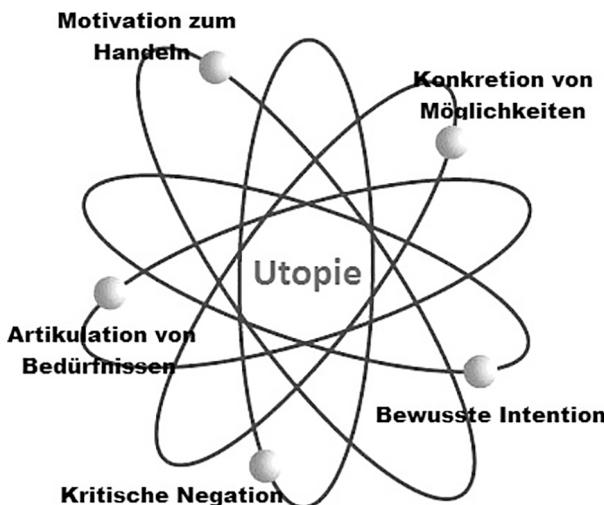
Damit ist dreierlei gesagt: Erstens ist Utopie primär ein Bewusstseinsphänomen, es geht um utopisches Denken. Zweitens lassen sich Funktionen benennen, die für utopisches Denken kennzeichnend sind: Es hebt an mit der Kritik an bestehenden Zuständen, beabsichtigt Besserung, benennt Alternativen, regt zum Handeln an und ist mit Bedarfen und Perspektiven verbunden. Drittens ist es, mit einem solchen funktionalen Utopiebegriff, weniger erheblich, in welcher Form utopisches Bewusstsein auftritt, ob als klassische Roman-Utopie wie in Morus' *Utopia* (1516), ob als Aufruf zu überseeischen Siedlungs-Utopien wie in Cabets *Auf nach Ikarien* (1840) oder bei der Behauptung von ›utopischen Möglichkeiten‹ moderner Technik (Marcuse 1967/1980: 14).

Sicherlich macht für die Erforschung die Erscheinungsform des Utopischen einen Unterschied.

Björn Wendt verweist 2018 in seinem Buch *Nachhaltigkeit als Utopie* darauf, dass auch Behauptungen über Utopien, wie bei jedem Gegenstand der Wissenschaft, zu prüfen sind. »Die These vom Ende der Utopie könnte mit einer historisch-vergleichenden Untersuchung die Verbreitung der literarischen Utopien vermessen« (Wendt 2018: 351) werden. Sollte dies nicht nur quantitativ geschehen, sondern hinsichtlich sozialer Wirkungen utopischer Literatur, täte sich hier mit den Roman-Utopien ein Feld für die Literatursoziologie auf. Zählen ließe sich auch die Anzahl der Menschen, die an experimentellen Siedlungs-Utopien teilnehmen. »Schätzungen gehen von bis zu 25.000 intentionalen Gemeinschaften aus« (ebd.: 309). Interessanter als solche Zahlenspiele wäre, mehr über die bewussten und unbewussten Absichten derjenigen zu erfahren, die sich an solchen Experimenten beteiligen. Eher ein Feld für die sozialpsychologische als die philosophische Utopieforschung, denn eine gelebte Utopie ist natürlich nicht mehr antizipierendes Bewusstsein in Reinform. Anders ist dies, wenn wir uns fragen, welche Rolle Utopien in sozialen Bewegungen spielen, denn Bewegungen führen Diskurse über Zukunfts-Utopien, über gesamtgesellschaftliche Optionen. Leider wird gerade dieser Form des Utopischen bisher am wenigstens erforscht. »Die Verknüpfung von Utopie, revolutionärer Praxis und sozialen Bewegungen ist bis heute in der Utopieforschung nur ein Nebenschauplatz, was auf die lediglich schwache Verknüpfung mit der Protest- und Bewegungsforschung verweist« (ebd.: 131).

In diesem Sinne stellen Aufsätze wie der hier vorgelegte immer auch einen Ansatz vor, der zur Nachahmung empfohlen wird. Statt das Verschwinden und Wiederkehren utopischen Bewusstseins aus dem Kaffeesatz zu lesen, gibt es zu fragen: Welche Utopien (der sozial-ökologischen) Stadt finden wir in zeitgenössischen Bewegungen? Zurückgegriffen werden kann dafür auf das 2015 von mir entworfene Schema zur funktionalen Bestimmung utopischen Bewusstseins, das zuletzt öfter zur Anwendung kam (vgl. Hellriegel/Pacífico 2019, Berger 2019, Rosenitsch 2020, Meireis 2020, Vögler 2021, Lukáš 2021, ausgeco2hlt 2022) und inzwischen auch in Form der folgenden Grafik vorliegt (vgl. Neupert-Doppler 2022: 11).

Abb. 1: Schema zur funktionalen Bestimmung utopischen Bewusstseins



Eine empirische Studie im soziologischen Sinne müsste am Gegenstand, z.B. Quellen aus dem Kontext »Soziale Bewegungen in Städten – städtische soziale Bewegungen« (Mayer 2014), prüfen, ob sich utopisches Bewusstsein nachweisen lässt oder nicht. Dieser Aufsatz ist insofern philosophischer als er nicht auf empirischer Auswertung, sondern exemplarischer Evidenz beruht: Es gibt in stadtpolitischen Debatten ein wahrnehmbares utopisches Potenzial. Als wichtige Themenfelder bestimmen Maximilian Hellriegel und Sara Schmitt Pacífico Infrastruktur, Freiräume und urbanes Grün, Planung und Wohnen. Aus diesen Bereichen werden im Folgenden Stimmen aus Wissenschaft und Bewegungen auf Utopisches abgeklopft. Erstens: Wie wird aus der Negation der autogerechten Stadt die Utopie einer neuen Infrastruktur? Zweitens: Welche Veränderungen werden utopisch intendiert? Drittens: Welche Bedürfnisse utopischer Natur artikulieren sich in Bewegungen für städtische Freiräume und urbanes Grün? Viertens: Welche Möglichkeiten der Veränderung konkretisieren sich an Fragen von Planung und Entscheidung? Fünftens: Inwiefern wirkt in Bewegungen für bezahlbaren Wohnraum Utopisches als Motivation? Dabei können hier nur Stimmen zu Gehör gebracht werden, die publizistisch vernehmbar wurden, andere Utopien existieren nur im Gewisper auf den Straßen.

1. Kritische Negation: Von der autogerechten Stadt zur zukunftsgerechten Stadt

Die größte qualitative Veränderung, abgesehen von Kriegen und quantitativem Wachstum, die Städte im 20. Jahrhundert mitgemacht haben, ist die Durchsetzung der Automobilität. Dabei gehört es zur normativen Kraft des Faktischen, dass das, was ist, sich selbst zum Leitbild wird.

André Gorz (1923–2007), spricht von der »Gesellschaftsideologie des Autos« (Gorz 1977: 88). Diese Ideologie ist materialisiert: »Die Siedlungsballungen wurden auseinandergebrochen und auf endlose Vorstädte entlang den Autostraßen verteilt [...] Um Platz für das Auto zu schaffen, hat man die Entfernungen vervielfacht« (ebd.: 93). Gemünzt ist diese Kritik primär auf US-amerikanische Städte, in denen die Einheit von Wohnen, Arbeiten und Versorgung in der Innenstadt zerbrochen ist zugunsten von Schlafstädten, Industriegebieten und riesigen Supermärkten am Stadtrand. Europäische Städte unterscheiden sich davon oft nur noch quantitativ. Autos bzw. Benzinmotoren sind das typische Geräusch großstädtischen Lebens und vom Unfall bis zu Feinstoffpartikeln eine der größten gesundheitlichen Bedrohungen. Für Gorz lautete daher »die ideale revolutionäre Lösung [...] das Auto abzuschaffen« (ebd.: 96), was eine theoretische wie praktische Negation der autogerechten Stadt bedeuten würden. Dafür zitiert er »Marcuse: ›Wir werden die großen Städte zerstören und dafür neue bauen‹ (ebd.).

Wenn sich heute, in einer Mischung aus Verzweiflung und Vernunftvertrauen, Aktivist*innen der Letzten Generation auf Straßen kleben, so hoffen sie damit nicht nur Autofahrer*innen zu nerven, sondern auf Evidentes hinzuweisen: Die Autos, mit denen Großstadtmenschen täglich im Stau stehen, sind weder sozial noch ökologisch tragbar. Dazu erklären der Architekt Friedrich von Borries und der Stadtplaner Benjamin Kasten: »Die Stadt der Zukunft löst sich vom motorisierten Individualverkehr« (Borries/Kasten 2021: 78). Der utopische Aspekt liegt nicht bloß im Wechsel zu elektrischen Motoren, womit in allen Großstädten geplant wird (Vgl. ebd.: 80), sondern in neuer Kollektivität und Liberalität. Wo heute 30 % des großstädtischen Verkehrs auf die Parkplatzsuche entfällt (vgl. ebd.) braucht es die »Einführung neuer kollektiver Verkehrsmittel« (ebd.). Wo heute auf 30 % der großstädtischen Verkehrsflächen geparkt wird, käme es darauf an, dass »bislang automobil genutzter Straßenraum in echten Freiraum für die Stadtbewohner verwandelt« wird (ebd.: 85).

Zu brechen ist auch mit der heutigen Realität des »Je reicher, desto mobiler« (ebd.: 79). Statt weiterhin Autostraßen und andere veraltete Infrastruktur zu fördern, sollten öffentliche Verkehrsmittel fahrscheinfrei nutzbar sein und öffentlich finanziert werden. Und dies, im Sinne einer starken Nachhaltigkeit, aus ökonomischen, ökologischen und sozialen Gründen. Von der menschlichen Würde, die Ticketkontrollen nicht ertragen sollte, ganz zu schweigen. Soziale Bewegungen heute greifen die Negation der autogerechten Stadt auf. Fridays for Future fordern

generell einen ticketfreien Nachverkehr. Die Schweriner Bürger*inneninitiative »Freifahrt«, engagiert sich wie viele lokale Initiativen für einen ticketlosen ÖPNV (vgl. Freifahrt Schwerin 2022). Auch der BUND teilt die Idee: »Kein Ticket, kein Problem. In den Bus einsteigen ohne zu bezahlen. Was nach Utopie klingt, kann Wirklichkeit werden, und neben dem Geldbeutel profitiert dabei besonders die Umwelt« (BUND). Die Grünen, von denen Unterstützung zu erwarten wäre, wissen zwar, »dass der Autoverkehr in Großstädten die öffentliche Hand etwa dreimal so viel kostet wie Bus und Bahn«, lehnen aber ein dauerhaftes 9-Euro-Ticket ebenso ab wie Infrastruktursozialismus im Nahverkehr: »Als Dauereinrichtung ist es genauso wenig finanziert wie die Einführung eines Nulltarifs«. Finanzierbarkeit ist freilich immer eine Frage der Steuerpolitik. In Spanien etwa ist es eine Überge-winnsteuer, die ticketlosen ÖPNV bereits aus der Utopie in die Realität geholt hat, worauf Moritz Serif 2022 in der FAZ hinweist. Nachhaltigkeit, in der Dreidimen-sionalität von Ökonomie, Ökologie und Sozialem, braucht eben auch eine mutige Politik der ökologisch-sozialen Umverteilung.

2. Bewusste Intention: Die Versprechen des Urbanen gegen Verdrängung verteidigen

Städte sind mehr als Aufbewahrungsorte für Arbeitskraftbehälter (Menschen), sie sind in sich selbst ein Projekt der Moderne. Als solche sind sie, wie der Organizer Saul D. Alinsky wusste, ein Ort der Widersprüche. »Nirgendwo werden die Zwänge, Spannungen und Konflikte der modernen Industriegesellschaft auf so dra-matische Weise deutlich wie im eigentlichen Herzen dieser Zivilisation, den Stadttei-len« (Alinsky 1946: 41). Der Verfall der Großstadt ist ein Motiv westlicher Philoso-phie, die doch immer auch darauf hinweist, welchen Nutzen sich unsere Gesell-schaften einst von der Verstädterung versprachen. »Wir finden den Widerspruch ja nicht nur im Wohnungsbau, sondern auch beim Auto-Verkehr, bei der Verpes-tung von Luft und Wasser, so daß die Großstädte schon fast unbenutzbar geworden sind« (Lukács 1970). Stadtluft sollte, so das mittelalterliche Gesetz, frei machen, heu-te ist sie oft kaum atembar. Während sich auf dem Land feudaler Adel und abhängige Bauern gegenüberstanden, entwickelten Handwerkerstand und Bürgertum, Tage-löhner und Arme städtische Freiheiten. Von Platons Polis bis zur Pariser Commune war die Stadt das Sinnbild radikaler Demokratie. Mara-Daria Cojacoru betont in ih-rem Buch zur Philosophie der Stadt, dass »Utopien eine zentrale Textgattung darstellen, welche die Debatte um die Stadt in der Vergangenheit beschickt hat und dies im Übrigen noch immer tut« (Cojacoru 2012: 31). Die Besonderheit des Städtischen liegt in der Kategorie des Raums wie der Zeit begründet. Was den Raum angeht, so ergeben sich aus der Dynamik städtischen Zuzugs ständig Änderungen. Das Zu-sammenkommen verschiedener Menschen, die sich noch unbekannt sind, fördert

»mögliche Formen des Zusammenlebens [...] Umorganisation der menschlichen Angelegenheiten« (ebd.). Zeit wird hier nicht biologisch-zyklisch, sondern historisch-kairologisch erlebt (vgl. Neupert-Doppler 2019b).

Wenn wir also nach der Intention fragen, die urbane Utopien beinhalten, so ist damit kein Stillstand gemeint, keine perfekte unveränderliche Stadt. Anders als Siedlungs-Utopien, von der Gründung New Harmony in den USA 1825 durch Robert Owen bis zu den Landkommunen der 1970er, sind Stadt-Utopien vielleicht besser vor autoritären Entgleisungen gefeit. Gerade weil Städte aber immer auch ambivalent sind, spiegelt sich dies in urbanen Bewegungen. Es gibt *Nimby-Proteste* (Menzel 2014), die unter der Parole »Not in my backyard« die Verdrängung der Armen aus den Innenstädten noch forcieren. Es gibt aber auch Initiativen wie Bizim Kiez (BK) in Berlin, die die Diversität der Nachbar*innenschaft feiern. Thomas von BK sagt dazu im Interviewband *Umkämpftes Wohnen*: »Bizim Kiez hat sich zur Aufgabe gestellt, Verdrängung aus dem Kiez zu verhindern« (Coers/Nowak 2020: 48). Mit 40 Leuten in der Initiative, die in mehreren AGen arbeiten, ist BK relativ groß (Vgl. ebd.: 51). Mehmet verweist auf ein noch größeres Mobilisierungspotenzial, BK konnte »von heute auf morgen 100 bis 200 Leute in der Frühe um 6:00 in die Oppelner Straße mobilisieren, wo eine türkischstämmige Familie raus musste« (ebd.: 53). Was aber haben Stadtteilinitiativen, die ja eher aus Notwehr entstehen, oder Widerstand gegen Zwangsräumungen mit sozialen Utopien zu tun?

Eine utopische Intention, etwas Neues entstehen zu lassen, ist es, Isolation aufzuheben, persönliche Probleme nicht nur als private Probleme anzusehen, sondern kollektiv anzugehen. Initiativen dafür gibt es in immer mehr deutschen Städten, so etwa »Solidarisches Gallus« in Frankfurt (Vgl. ebd.: 19), »Solidarisches Netzwerk Leipzig« (Vgl. ebd.: 25), »Solidarische Aktion Neukölln« in Berlin (Vgl. ebd.: 56), »Solidarisch in Gröpelingen« in Bremen (Vgl. ebd.: 105), »Wilhelmsburg Solidarisch in Hamburg« (Vgl. ebd.: 131), »Berg Fidel solidarisch« in Münster (Vgl. Vogliamo Tutto 2022: 25) oder die »Kiezkommune Magdeburg« (Vgl. ebd.: 134). Gabriela von BK sagt über den utopischen Impuls der Stadtteilinitiativen hinsichtlich einer partizipativen Demokratie: »Ich glaube es bedarf eines großen vernünftigen gemeinsamen Tisches, wo entsprechend der Bedürfnisse der Anwohner*innen Stadt gemacht wird, Stadt der Zukunft« (Coers/Nowak 2020: 53). Utopie heißt Bedürfniserfüllung durch soziale Gestaltung.

Eine Idee wie das »Recht auf Stadt« gegen Gentrifizierung zu setzen entspringt laut dem Stadtforscher Andrej Holm aus »den utopischen Versprechungen des Städtischen und reklamiert ein Recht auf die schöpferischen Überschüsse des Urbanen« (Holm 2011).

3. Bedürfnis-Artikulation: Die grüne Stadt und das Urban Gardening

Grundsätzlich hatten die Kräfte der Emanzipation immer eine ambivalente Haltung zur Stadt. Marx und Engels feierten die proletarische Zusammenballung in Städten im Gegensatz zum »Idiotismus des Landlebens« (MEW 4: 366). Zugleich gab es in proletarischen Jugendbewegungen oder bei den sozialistischen Naturfreunden den Wunsch, dem Moloch der Industriestadt zumindest zeitweilig zu entrinnen. Interessanter sind Ansätze, die diesen Gegensatz aufheben wollen. »Im Rahmen der Gartenstadtbewegung wurde eine frühe Form der sozial-ökologischen Neuausrichtung des Verhältnisses zwischen Stadt und Land ausgemalt« (Wendt 2018: 303). Ebenezer Howard entwarf 1902 die Siedlungs-Utopie der Gartenstadt. Dabei ging es nicht nur um Begrünung, sondern auch um politisch festgesetzte Mieten, ein Verbot privaten Grundbesitzes und die Zusammenführung von Landwirtschaft, Industrie und Kultur in Städten. Träger*innen findet eine Utopie durch das Zusammentreffen von vorhandenen Missständen und eingreifendem Aufbegehren. Friederike Habermann versteht das *Community Gardening* in diesem Sinn.

»Die Mischung aus der Not in zerfallenden Stadtvierteln und dem Geist der sozialen Bewegungen der sechziger Jahre in den USA brachte Nachbar*innen dazu, brachliegende Freiflächen mit Obst, Gemüse und auch Blumen zu bepflanzen. [...] Nicht zuletzt mit den neuen Bewegungen seit den Globalisierungsprotesten Ende der neunziger Jahre hat sich sowohl das Guerilla-Gärtner als auch das Gemeinschaftsgärtner in vielen westeuropäischen Städten verbreitet« (Habermann 2009: 38).

Dabei geht es nicht nur darum, eine konservative Achtung für die Kulturtechnik des Gärtnerns zu bewahren oder eine liberale Anerkennung der Erholungsbedürfnisse von Arbeitenden zu pflegen, sondern um soziale Aneignung des städtischen Raums. In Berlin kam es 2004 zu einer illegalen Bepflanzung von Grundstücken durch Nachbar*innen. 2008 wurde der Gemeinschaftsgarten von der Polizei geräumt, der Investor erhielt wieder Zugriff. Laut den Geräumten steht das formale Recht des Eigentums gegen das utopische Recht der Nutzung: »Weil wir in Städten leben, haben wir das Recht zu bestimmen, wie diese Städte aussehen. Das Recht, wie das städtische Leben auszusehen hat, darf nicht an denen hängen, die Geld haben, sondern ist das Recht der Bewohner*innen, demokratisch mitwirken zu können« (ebd.: 40). Bedürfnisse, die von einer Beteiligten namens Frauke genannt werden, sind weniger Feinstaubbelastung in den Städten, Ernährungssouveränität, nicht-entfremdetes Arbeiten und das Zusammenkommen von »Menschen aus Deutschland und Migrant*innen« (ebd.: 41). Demokratie, Gesundheit, teilweise Selbstversorgung und Begegnungen spielen also eine Rolle. Projekte wie der Utopiastadt-Garten in Wuppertal oder Gartenutopie Chemnitz können freilich auch Vorhaben sein, die Stadt-

teile noch weiter aufwerten und damit der Utopie einer Stadt für Alle entgegenstehen (Vgl. Halder 2021). Bei aller Gefahr der Re-Integration ist aber auch nicht zu unterschätzen, welche Bedeutung Urban Gardening bzw. Farming heute schon in Krisenregionen hat und in Zeiten von Inflation und Wirtschaftskrisen zukünftig haben kann.

4. Politische Konkretion: Partizipative Demokratie als radikaler Kommunalismus

Die bisher genannten Aspekte einer sozial-ökologischen Stadt-Utopie, nämlich die Negation von eindimensionalen Leitbildern (autogerechte Stadt) zugunsten von alternativen Infrastrukturen (ticketfreier ÖPNV), die Intention auf eine solidarische Stadt für Alle gegen Verdrängung und die Artikulation von Bedürfnissen nach gestaltbarem Raum, z.B. in Form von Gärten, weisen als Gemeinsamkeit einen utoptischen Begriff von Demokratie auf. Demokratie setzt einen *Demos* voraus, der erlebbare kollektive Verbesserungen anstrebt. »Nur mit ökonomischen Anreizen zu wedeln und moralische Argumente ins Feld zu führen wird dafür nicht reichen. Die Stärkung von Gestaltung besteht darin, dass sie Zukunftsmöglichkeiten sinnlich erfahrbar und begehrenswert machen kann« (Borries/Kasten 2021: 85).

Auch in den erwähnten Bewegungen – in Initiativen für eine Verkehrswende, der Recht-auf-Stadt- und der Gemeinschaftsgärten-Bewegung – ist diese Perspektive lebendig. Ein Bild für utopische Demokratie gibt Gabriela von Bizim Kiez: »Ich glaube es bedarf eines großen vernünftigen gemeinsamen Tisches, wo entsprechend der Bedürfnisse der Anwohner*innen Stadt gemacht wird.« (Coers/Nowak 2020: 53). Ähnliches klingt in den Aussagen der Gemeinschaftsgärtnerin Frauke an: »Weil wir in Städten leben, haben wir das Recht zu bestimmen, wie diese Städte aussehen« (Habermann 2009: 40). Damit kann nicht gemeint sein, dass Alles gut wird, wenn sich alle Stakeholder an einen Tisch setzen. Sollen Investor*innen, Politiker*innen und Bewohner*innen sich am runden Tisch über die Zukunft eines Stadtteils verständigen, kann dies leicht ins Spektakel der Pseudo-Partizipation münden. Wir wissen, dass gerade in Prozessen, die von staatlichen Instanzen moderiert werden, ein »Mechanismus struktureller Selektivität« (Poulantzas 1978/2002: 165) auftritt. Die Interessen von Investor*innen, die Geld mitbringen, sind für Politiker*innen, die Geld verwalten, häufig nachvollziehbarer als Anliegen der Bewohner*innen. Zudem haben beide Seiten mehr Erfahrung mit den Spielregeln des Lobbying und eine größere kulturelle Nähe, wie wir am munteren Wechselspiel zwischen politischen Ämtern und Positionen in Aufsichtsräten sehen. Dagegen auf partizipative Beteiligung zu setzen bedeutet auch, die Utopie einer kommunalen Demokratie wieder zu beleben.

Wie Marcel Schmidt zeigt, geht es bei dieser Utopie um eine Versammlungs- wie Wirtschaftsdemokratie unter sozial-ökologischen Vorzeichen. Es kommt darauf an, »wie unter den heutigen gesellschaftlichen Bedingungen eine befreiungsethische und zugleich ökosoziale Kommunalisierung des Alltagslebens wieder aufgenommen werden kann, die zugleich ein sozial-ökologisch transformiertes Verhältnis zur Erde verwirklicht« (Schmidt 2021: 204). Der international wichtigste Theoretiker eines solchen Kommunalismus ist Murray Bookchin. Zur Versammlungsdemokratie heißt es bei ihm, auch in Abgrenzung zu einem Isolationismus: »Eine konföderalistische Alternative würde auf einem Netzwerk von Volksversammlungen basieren, die über die Politik bestimmen und absetzbare Abgeordnete in lokale und regionale Konföderationsräte berufen.« (Bookchin 1992: 62) Die Utopie umfasst Wirtschaftsdemokratie so, »dass bei jedem produktiven Unternehmen die örtliche Gemeindeversammlung entscheidet, wie es geführt werden soll, damit die Interessen der ganzen Gemeinschaft erfüllt werden« (Bookchin, zit.n. Schmidt 2021: 205), also eine »Kommunalisierung der Ökonomie« (Biehl 1989: 26).

Anders als in Modellen der Arbeiter*innenselbstverwaltung sollen die Bürger*innen in drei Rollen angesprochen werden, die eine ökologische Verträglichkeit der Entscheidungen nahelegen: Als Produzierende, die in kommunalen Unternehmen arbeiten, als Konsumierende, die Güter und Dienstleistungen beziehen, und als Anwohnende, die ihre Umwelt wahrnehmen. Schmidt ist einerseits skeptisch, was die politische Schlagkraft des Kommunalismus angeht. Für Europa konstatiert er, wie »wenig Möglichkeiten auch trotz einer Regierungsmehrheit in den Stadtparlamenten bleiben, dort auch tatsächlich etwas zu bewirken« (Schmidt 2021: 211). Gleichwohl teilt er mit Susanne Elsen die Einschätzung, wir müssten doch kommunale »Genossenschaften [...] als Organisationsform der ökosozialen Transformation« (Elsen 2018, zit.n. Schmidt 2021: 222) betrachten und diese Utopie weiter ausbauen.

Hinsichtlich der bisher erwähnten Problemfelder könnte so »mit Bookchin die [...] mit Brand/Wissen vorgeschlagene ›solidarische Lebensweise‹ [...] konkretisiert werden« (ebd.: 211); »mit Bloch ließe sich hierbei von einer ›konkreten Utopie‹ [...] sprechen« (ebd.: 214). Der ticketlose öffentliche Nahverkehr, der die spätmoderne Autostadt negiert, wäre ein Aufgabenbereich kommunaler, genossenschaftlicher Unternehmungen. Das Ende der Verdrängung durch Gentrifizierung, das Recht-auf-Stadt-Bewegungen intendieren, setzt die Bereitstellung günstigen Wohnraums durch kommunale Wohnungsgenossenschaften voraus. Der Prozess der Aneignung städtischen Raums, den die Gemeinschaftsgärtenbewegung anstößt, wäre dann institutionell abgesichert, wenn der städtische Raum den Kommunen selbst gehört. Partizipative Planung in der Politik braucht genossenschaftliche Elemente in der Ökonomie.

Interessant ist an dieser Stelle, wie genossenschaftliche Kommunalisierung möglich ist. Genossenschaften können auf unterschiedliche Arten entstehen:

Gründung, Besetzung oder Enteignung. Gründung ist, gerade im Rückblick auf die Genossenschaftsbewegung im deutschsprachigen Raum der gängigste Modus, wobei angesichts von Tendenzen zur Bürokratisierung interne Demokratie wichtig ist. Ein aktuelles Beispiel ist das Mietshäusersyndikat, wo Genoss*innen mit Hilfe von Minikrediten Häuser kaufen, um sie dem kapitalistischen Immobilienmarkt zu entziehen. Ungelöst bleibt dabei das Problem der Konkurrenz mit profitorientiertem Kapital. Besetzung erinnert, abgesehen vom Beispiel der Hausbesetzungsbewegung, aktuell vor allem an Aneignung von Brachflächen, wie sie Habermann am Urban Gardening betont. Inwiefern diese aber an der Durchsetzung des Privateigentums durch den Staat scheitern oder es zu einer rechtlichen Anerkennung solcher Aneignungen kommt, wie es in Lateinamerika z.B. bei von Arbeiter*innen besetzten Fabriken der Fall ist (Vgl. Azzelini 2018), ist eine Frage gesellschaftlicher Kräfteverhältnisse. Enteignung von privatisiertem Reichtum, um z.B. Immobilienkonzerne in Genossenschaften zu verwandeln oder Stadtwerke zu rekommunalisieren, hat den Charme flächendeckender Lösungen, ist aber zugleich, mit Brecht gesprochen, das Einfache, das schwer zu machen ist. Frei nach Marx gilt: Die Utopie wird zur materiellen Gewalt, sobald sie die Massen ergreift. Ein Beispiel für diese motivierende Funktion ist die Kampagne ›Deutsche Wohnen enteignen‹.

5. Motivation Wiederaneignung: DWE als neue Organisationsform und Basiskampagne

Für die Wirksamkeit eines utopischen Diskurses, der praktisch wird, ist die Berliner Kampagne ›Deutsche Wohnen enteignen‹ (DWE) ein hervorragendes Beispiel. Bemerkenswert ist das Ergebnis des Volksentscheides aus dem September 2021, den die Kampagne mit 59 % Ja-Stimmen gewonnen hat. Auch wenn die noch amtierende SPD-Oberbürgermeisterin Giffey von der Möglichkeit der Enteignung, welche einstmals auf Druck der SPD ins Grundgesetz kam, nichts hält, ist bereits das Zustandekommen der Abstimmung relevant. Schließlich hatten Aktivist*innen zuvor schon 359.000 Unterschriften sammeln müssen, um das Referendum überhaupt durchzusetzen. Im angenommenen Volksentscheid heißt es: »Vergesellschaftung im Sinne von Art. 15 des Grundgesetztes bedeutet auch, dass die Verwaltung der in Gemeineigentum überführten Bestände unter mehrheitlicher demokratischer Beteiligung von Stadtgesellschaft, Mieter*innen und Belegschaft erfolgen muss« (vgl. berlin.de/abstimmungen). Hier wird die kritische Negation des kapitalistischen Mietwuchers, aufbauend auf der Intention eines Rechts auf Stadt und der Artikulation der Bedürfnisse einer Mehrheit der Wählenden, verbunden mit der Konkretion des Utopischen im radikalen Kommunalismus, zur Motivation für ein politisches Handeln, dessen Erfolg bisher in der Durchsetzung des Referendums besteht. Was

hier geschehen ist, fasste Wolfgang Janisch in der Süddeutschen Zeitung, ebenso abwertend wie zutreffend, in die Schlagzeile: »Enteignung: Sozialistische Utopie im Grundgesetz.« (Janisch 2021)

Für Ralf Hoffrogge, Mit-Initiator des Volksentscheides, ist dies eine praktische Antwort auf die Utopieverlustthese der Utopieforschung.

»Die Berliner Initiative ›Deutsche Wohnen & Co Enteignen‹ hat es nach vierzig Jahren utopieloser Abwehrkämpfe geschafft, die Gemeinwirtschaft wieder auf die Tagesordnung zu setzen. Sie erreichte dies teilweise auch gegen den Widerstand der historischen Erfinder des Konzepts: Sozialdemokratie, Genossenschaften und Gewerkschaften.« (Hoffrogge 2021).

Hier wird Utopieverlust konkret: »Die Spitze der Sozialdemokratie widersetzte sich dem Volksbegehren« (ebd.) und »bis auf die Linkspartei distanzieren sich bisher alle Fraktionen von einer Umsetzung« (ebd.). Immerhin: »Sowohl die Berliner IG Metall als auch Ver.di und GEW empfahlen ihren Mitgliedern mit ›Ja‹ zu stimmen – nicht so jedoch der Berliner DGB und andere Verbände« (ebd.). Besonders traurig schließlich bei den Wohnungsgenossenschaften: »Tragischerweise mobilisierten jedoch viele Vorstände dieser Genossenschaften gegen den Volksentscheid. Sie redeten ihren Mitgliedern ein, Genossenschaften würden ebenso enteignet, obwohl die Initiative dies von Beginn an ablehnte« (ebd.). Kurz gesagt: Der Riss geht durch die traditionellen Organisationen hindurch und wurde in oppositionellen Formen organisiert (vgl. Neupert-Doppler 2021). »›Deutsche Wohnen & Co Enteignen‹ ist also weiterhin kein Projekt von Parteien und Verbänden, sondern eine *Graswurzelbewegung*. Dies war eine Stärke, denn die Umgehung von Verbands- und Parteistrukturen ermöglichte es der Initiative, unbefangener nach Lösungen zu suchen« (ebd.). Da jedoch in der parlamentarischen Demokratie Entscheidungen des *Demos* nicht bindend sind, wird hier weiterhin Druck gemacht.

Wie erwähnt sind Stadtgesellschaften hierfür ein besonders günstiges Terrain, zumal wenn es gelingt verschiedene politische Themen, z.B. sozial-ökologisch, zu verknüpfen. Wie andere utopische Forderungen – kostenloser ÖPNV, Verbot von Zwangsräumungen, Stadt für Alle, rechtliche Anerkennung der Aneignung von Brachland für Gemeinschaftsgärten – berühren auch die umfassenden utopischen Konzepte, Kommunalisierung und die motivierende Utopie der Wiederaneignung, nicht nur einzelne Politikfelder, sondern betreffen Gesellschaft als Ganzes. Gerade ein utopisches Denken in Zusammenhängen kann dabei manche Knoten lösen. So sagt Lisa Vollmer der taz zum sozial-ökologischen Anspruch der Basiskampagne DWE: »Die Stadt hätte sofort Zugriff auf 250.000 Wohneinheiten.« Anders als Immobilienkonzerne müsste mit öffentlichem Wohnraum keine Rendite erzielt werden – das Geld stehe also für Modernisierungen zur Verfügung, ohne dass Mieter*innen blechen müssten. Dann würden sich Mieter*innen auch für energetische

Sanierungen entscheiden. ›Die Vergesellschaftung ist die Antwort auf die soziale und ökologische Frage.‹«

Sozial-ökologische Trans-Formation wörtlich genommen bedeutet, die etablierten Formen unserer sozialen und ökologischen Verhältnisse, z.B. Profitwirtschaft und Stellvertreterpolitik, zu überschreiten. Wohin dieser Schritt führen kann zeigen die hier besprochenen Utopien, die an der Stadt als gestaltbarem Möglichkeitsraum und Experimentierfeld ansetzen. Letztendlich lässt sich die Frage nach der Relevanz von Utopien heute nicht allein theoretisch beantworten, sondern nur mit den Mitteln einer Utopieforschung, die zur Bewegungsforschung wird. Wichtig bleibt, bei allen nötigen utopischen Details, eine verbindende Perspektive, die Solidarität. Die Journalistin Katrin Hartmann war 2020, bevor Corona zur Bremse wurde, optimistisch für die Solidarität als Leit-Utopie der 2020er Jahre, die den neoliberalen Spuk verscheuchen würde.

»So viele Menschen wie nie zuvor wurden bei den zahllosen verschiedenen Protesten 2019 Teil dieser erlebten Utopie. Sei es bei den Fahrraddemos *Critical Mass*, die in ganz Deutschland wachsen. Sei es bei den Protesten für eine Verkehrswende anlässlich der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt. Sei es in der Initiative ›Deutsche Wohnen & Co enteignen‹. Oder eben bei den Klimastreiks der Fridays-for-Future-Bewegung. So viele Menschen wie nie zuvor durften spüren, wie wirkmächtig man gemeinsam sein kann, was Solidarität bedeutet« (Hartmann 2020).

Vorsicht ist, bei allem utopischen Überschwang, zwischen der Verwechslung von gefühlter Wirkmächtigkeit, wie sie immer schon zu Massenprotesten gehört, und tatsächlicher Wirkmacht im Sinne sozial-ökologischer bzw. öko-sozialistischer Transformation geboten. Gerade soziale Bewegungen, mit ihrer typischen Kampagnenpolitik, sind häufig ein Tummelplatz für Menschen mit zeitlichen und anderen persönlichen Ressourcen. Zeit für Fahrraddemos muss mensch haben und die Ablehnung von Automobilität setzt Alternativen voraus. Utopien in städtischen sozialen Bewegungen sind aufgrund der Vielfalt der beteiligten Menschen besonders interessant, es ist aber auch darauf zu achten, dass es nicht zu einer Entkopplung zwischen vibrierenden Städten und abgehängten ländlichen Regionen kommt. Schließlich ist es gerade die Angst, abgehängt zu werden, die einen Teil der rechtspopulistischen Erfolge befeuert. Gegen das Spiel mit Nostalgie und dem Prinzip Angst hilft freilich keine neoliberalen Ego-Manie, sondern das Prinzip Hoffnung als Ausblick auf eine utopische Zukunft, die sich von der gegenwärtigen Krisenzeit unterscheidet.

Literaturverzeichnis

- Alinsky, Saul (1946/2010): *Reveille for Radicals*, in: *Call me a Radical*, Göttingen: Lamuv.
- ausgeco2hlt (2022): *Jenseits von Hoffnung und Zweifel. Gedanken zum Widerstand in der Klimakrise*, Münster: Unrast Verlag.
- Azzellini, Dario (2018): *Vom Protest zum sozialen Prozess – Betriebsbesetzungen und Arbeiter in Selbstverwaltung*, Hamburg: VSA.
- Becker, Artur (2022): *Links. Ende und Anfang einer Utopie*, Frankfurt a.M.: Westend.
- Berger, Markus (2019): *Das Utopische in der Individualpsychologie Alfred Adlers*, Moers: Syndikat A.
- Berlin.de, [online] <https://www.berlin.de/wahlen/abstimmungen/deutsche-wohne-n-und-co-enteignen/artikel.1040424.php> [abgerufen am 09.02.23]
- Biehl, Janet (1989): *Der soziale Ökofeminismus*, Grafenau-Döffingen: Trotzdem Verlag.
- Bookchin, Murray (1992): *Die Umweltkrise und die Notwendigkeit gesellschaftlicher Erneuerung*, in: *Die nächste Revolution*, Münster: Unrast Verlag.
- BUND, [online] <https://www.bund-bremen.net/mobilitaet/oeffentlicher-nahverkehr/faehrscheinloser-oepnv/> [abgerufen am 9.10.23]
- Coers, Matthias/Nowak, Peter (2020): *Umkämpftes Wohnen. Neue Solidarität in den Städten*, Münster: edition assemblage.
- Cojocaru, Mara-Daria (2012): *Die Geschichte von der guten Stadt. Politische Philosophie zwischen urbaner Selbstverständigung und Utopie*, Bielefeld: transcript.
- Dörre, Klaus (2021): *Die Utopie des Sozialismus. Kompass für eine Nachhaltigkeitsrevolution*, Berlin: Matthes & Seitz Verlag.
- Esken, Saskia/Walter-Borjans, Norbert (2020): *In die neue Zeit: Sozialdemokratischer Fortschritt und Utopie*, in: Hartmann, Thomas/Dahm, Jochen/Decker, Frank (Hg.), *Utopien. Für ein besseres Morgen*, Bonn: Dietz, S. 15–30.
- Freifahrt Schwerin, [online] <https://freifahrt.jetzt/eine-zukunftsvision/> [abgerufen am 9.10.23]
- Fritzsche, Julia (2022): *Wie wir mit guten Geschichten das gute Leben säen. Utopie und Klimagerechtigkeit*, in: Bruschi, Valeria/Zeller, Moritz (Hg.), *Das Klima des Kapitals. Gesellschaftliche Naturverhältnisse und Ökonomiekritik*, Berlin: Dietz Verlag.
- Geisler, Lukas (2022): *Die Willkommensgesellschaft. Eine konkrete Utopie*, München: oekom.
- Göpel, Maja (2020): *Unsere Welt neu denken. Eine Einladung*, Berlin: Ullstein.
- Gorz, André (1977): *Ökologie und Politik. Beiträge zur Wachstumskrise*, Hamburg.
- Grüne Bundestagsfraktion, [online] <https://www.gruene-bundestag.de/themen/mobilitaet/oepnv-rueckt-in-die-mitte-der-verkehrspolitik> [abgerufen am 09.2.23]
- Gartenutopie Chemnitz, [online] <https://gartenutopie.de/startseite/allgemein/> [abgerufen am 09.2.23]

- Habermann, Friederike (2009): *Halbinseln gegen den Strom. Anders leben und wirtschaften im Alltag*, Königstein: Hemer.
- Halder, Severin (2021): *Die Gärten der Städte zwischen Utopie, Vereinnahmung und Auflösungsscheinungen – ein Panoptikum der kritischen Hoffnung*, in: Anke Haarmann/ Lemke, Harald (Hg.), *Die Keimzelle. Transformative Praxen einer anderen Stadtgesellschaft*, Bielefeld: transcript, S. 65–82.
- Hartmann, Katrin (2020): *Grüner wird's nicht. Warum wir mit der ökologischen Krise völlig falsch umgehen*, München: Blessing.
- Hellriegel, Maximilian/Pacífico, Sara Schmitt (2019): *Reale Utopien für eine andere Stadtentwicklung*, [online] https://www.uni-frankfurt.de/82218872/FH_16.pdf [abgerufen am 09.02.23].
- Herold, Emanuel (2020): *Utopie in utopiefernen Zeiten. Zukunftsdiskurse am Ende der fortschrittlichen Moderne*, Göttingen: Wallstein.
- Hoffrogge, Ralf (2021), [online] <https://jacobin.de/artikel/der-volksentscheid-hat-gewonnen-und-geht-jetzt-erst richtig-los-deutsche-wohnen-enteignen-volksentscheid-berlin-spd-giffey> [abgerufen am 09.02.23].
- Holm, Andrej (2011), [online] <https://www.blaetter.de/ausgabe/2011/august/das-recht-auf-die-stadt> [abgerufen am 09.02.23]
- Janisch, Wolfgang (2021): [online] <https://www.sueddeutsche.de/politik/berlin-volksentscheid-enteignung-grundgesetz-1.5420837> [abgerufen am 09.02.23].
- Kaleck, Wolfgang (2021): *Die konkrete Utopie der Menschenrechte. Ein Blick zurück in die Zukunft*, Frankfurt a.M.: S. Fischer.
- Kasten, Benjamin/von Borries, Friedrich (2019): *Stadt der Zukunft. Wege in die Globalopolis*, Frankfurt a.M.: Fischer Verlag.
- Lukács, Georg, (1970), *Das Rätesystem ist unvermeidlich*, [online] spiegel.de/politik/das-ratesystem-ist-unvermeidlich-a-b77fe93e-0002-0001-0000-000044944175 [abgerufen am 09.2.23].
- Marx, Karl/Engels, Friedrich (1848): *Das Manifest der kommunistischen Partei*, in: MEW 4, Berlin: Dietz Verlag.
- Mietshäusersyndikat, [online] <https://www.syndikat.org/> [abgerufen am 09.02.23].
- Marcuse, Herbert (1967/1980): *Das Ende der Utopie*, Frankfurt a.M.: Neue Kritik.
- Mayer, Margit (2014): *Soziale Bewegungen in Städten – städtische soziale Bewegungen*, in: Gestring, Norbert/Ruhne, Renate/Wehrheim, Jan (Hg.), *Stadt und soziale Bewegungen*, Wiesbaden, Springer, S. 25–42.
- Menzel, Marcus (2014): *Nimby-Proteste. Ausdruck neu erwachten Partizipationsinteresses oder eines zerfallenden Gemeinwesens*, in: Gestring, Norbert et al. (Hg.), *Stadt und soziale Bewegungen*, Wiesbaden, Springer Verlag, S. 65–82.
- Meireis, Sandra (2020): *Mikro-Utopien in der Architektur*, Bielefeld: transcript Verlag.
- Meng, Richard (2022): *Editorial*, in: *Neue Gesellschaft Frankfurter Hefte 12/2022*, S. 1.

- Neupert-Doppler, Alexander (2015): *Utopie – Vom Roman zur Denkfigur*, Stuttgart: Schmetterling Verlag.
- Neupert-Doppler, Alexander (2019a): *Zurück in die Zukunft? Neues vom Nirgendwo. Die 2010er sind ein Jahrzehnt der Suche nach Utopien*, in: testcard 26, S. 18–28.
- Neupert-Doppler, Alexander (2019): *Die Gelegenheit ergreifen – Eine politische Philosophie des Kairós*, Wien.
- Neupert-Doppler, Alexander (2021): *Organisation. Von Avantgardepartei bis Organizing*, Stuttgart: Schmetterling Verlag.
- Neupert-Doppler, Alexander (2022): *Ökosozialismus. Eine Einführung*, Wien: Mandelbaum Verlag.
- Perný, Lukáš (2021): Idea spravodlivosti spoločnosti vo vybraných sociálnych utópiách, [online] https://www.academia.edu/26099593/Idea_spravodlivosti_s_polo%C4%8Dnosti_vo_vybran%C3%BDch_soci%C3%A1lnych_ut%C3%BD%C3%BDpi%C3%A1ch_The_idea_of_a_social_justice_in_selected_utopia_concepts_doctoral_thesis
- Poulantzas, Nicos (2002/1978): *Staatstheorie. Politischer Überbau, Ideologie, Autoritärer Etatismus*, Hamburg: VSA.
- Rosenitsch, Georg (2020): *Entfremdung – Widerstand – Utopie. Selbstverwaltete Initiativen in der griechischen Krise*, Wien: Mandelbaum.
- Schmidt, Marcel (2021): *Eine theoretische Orientierung für die Soziale Arbeit in Zeiten des Klimawandels. Von der ökosozialen zur sozial-ökologischen Transformation*, Opladen: Budrich.
- Serif, Moritz (2022), <https://www.fr.de/panorama/spanien-uebergewinnsteuer-kostenloser-oepnv-energiekonzerne-banken-91693535.html>
- Utopiastadtgarten Wuppertal, <https://www.wuppertals-urbane-gaerten.de/gaerten-zum-mitmachen/utopiastadtgarten/> [abgerufen am 09.02.23]
- Vögler, Dodo (2021): *Utopisches Denken in der Politikpraxis. Eine explorative Untersuchung*, <https://refubium.fu-berlin.de/handle/fub188/30718> [abgerufen am 09.02.23].
- Vogliamo Tutto (2022): Revolutionäre Stadtteilarbeit. Zwischenbilanz einer strategischen Neuausrichtung linkter Praxis, Münster: Unrast.
- Vollmer, Lisa, <https://taz.de/Klimagerechtes-Enteignen-von-Wohnungen/!5874971/>
- Wendt, Björn (2018): Nachhaltigkeit als Utopie. Zur Zukunft der sozial-ökologischen Bewegung, Frankfurt a. M.: Campus.
- Wimmer, Christopher (2020): *Alles oder nichts. Der rot-schwarze Faden der Geschichte*, in: ders. (Hg.), Where have all the rebels gone? Perspektiven auf Klassenkampf und Gegenmacht, Münster: Unrast, S. 10–17.

Nachhaltige Stadtverdichtung – von neuen Planungsgrundsätzen zur Umsetzung im Detail

Der Beitrag des Team MIMO der Hochschule Düsseldorf zum Solar Decathlon Europe

Eike Musall

Herausforderung Nachhaltige Stadtverdichtung

Wir leben in einem Jahrhundert der Städte. Immer mehr Menschen wohnen in urbanen Gebieten. In den westlichen Industrieländern stellt uns die Urbanisierung vor die Herausforderung, unseren vorhandenen Gebäudebestand anzupassen. In Deutschland verzeichnen vor allem mittelgroße Städte einen Bevölkerungszuwachs. Der Bedarf an Wohnraum und der Ressourcenverbrauch steigt, gleichzeitig ist Klimaschutz so wichtig wie nie zuvor. In diesem Spannungsfeld entscheidet sich heute, wie unser Leben morgen aussehen und ob es den Anforderungen des Klimaschutzes angepasst sein wird. Es stellt sich die Frage, wie nachhaltiges Wohnen und Leben in der Stadt zukünftig funktionieren kann und wie heutige Antworten darauf aussehen. Aspekte wie Nachverdichtung, Umnutzung, Mehrfachnutzung werden vor dem Hintergrund der allgemeinen Nachhaltigkeit und in Bezug auf Suffizienz und Konsistenz für Gebäude bzw. urbane Gebiete aus unterschiedlichen Richtungen diskutiert. Neue Wohnformen wie Cluster-Wohnungen, *shared living* oder Miniapartments werden neben Baugruppenprojekten und Genossenschaftswohnhäusern mit Fokus auf Gemeinschaftsnutzungen umgesetzt und dienen neben sozialer Bereicherung, dem Schaffen von alternativen Wohnformen einer gewandelten Gesellschaft auch der Einsparung von Ressourcen.

Die Stadtplanung steht vor der noch nie dagewesenen Herausforderung, die wachsende Nachfrage nach einem bürgerlichen Recht mit einem sparsamen Umgang mit den Ressourcen in Einklang zu befriedigen – und das bei einer zusätzlichen Belastung durch den Klimanotstand. Ähnliche Situationen eines Ungleichgewichts zwischen Not und Knappheit sind in Europa nur aus den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg bekannt, welche in Lösungen für den Massenwohnungsbau, mit katastrophalen sozialen Folgen, resultierten. Angesichts der Tatsache, dass die verfügbaren theoretischen Referenzen oft in grünen Utopien mit gesunden, aber

teuren Wohnungen enden, geht es darum, einen mutigen und intuitiven Ansatz für das Problem der Demokratisierung des nachhaltigen Wohnens zu wählen: mit der Einrichtung praktischer Laboratorien für die Erprobung und die praktische Forschung, frei von Vorbedingungen oder theoretischen Annahmen, die als Plattform für die Zusammenarbeit zwischen sozialen Investitionen und Spekulationen mit dem innovativen Potenzial der technischen Disziplinen dienen. Ohne den Anspruch zu erheben, außerhalb der Theorie zu agieren, handelt es sich hier darum, die konstruktive Disziplin wieder in die Lage zu versetzen, unmittelbar zu experimentieren, die Technik als Wissen und als Denkweise an sich zu verstehen. Dies hat schließlich die mit dem »Social Engineering« betrauten Stellen dazu veranlasst, sich auf dieses »thinking by doing« zu stützen, wenn man so will, in Anlehnung an die mittelalterlichen Logen, die die historischen Gebäude hervorbrachten, die wir heute bewundern, um Mittel für die praktische Erprobung neuer Bau- und Lebensweisen bereitzustellen. Der folgende Text ist die Berichterstattung eines kollektiven Unterfangens, bei dem sich motivierte Architekturstudierenden und die praktizierenden und forschenden Mitglieder des Instituts für Lebenswerte und Umweltgerechte Stadtentwicklung die kühne Aufgabe gestellt haben, in Anlehnung an die Leitlinien des Solar Decathlon-Bauwettbewerbs eine Zukunft des grüneren, aber auch demokratischeren Wohnens zu konzipieren.

Das Ergebnis dieser kollektiven Erfahrungen ist das folgende Projekt, dessen Bericht hier vorgestellt wird. Die Absicht des Textes ist es, praktische Aspekte als Wissensfundus zu vermitteln, als Inspirationsgrundlage künftiger Generationen.

Der Solar Decathlon Europe (SDE) als größter, internationaler Hochschulwettbewerb für nachhaltiges Bauen und Wohnen fokussierte in der europäischen Ausgabe 21/22 erstmals die Bestandsentwicklung und die urbane Nachverdichtung. Nach Ausgaben u.a. in Washington, Los Angeles, Dubai, Versailles und Madrid traten beim erstmals in Deutschland, genauer in Wuppertal durchgeführten Wettbewerb 18 ausgewählte, internationale und interdisziplinäre Hochschulteams an, um ihre Ideen für nachhaltiges, innovatives und zukünftiges Bauen in der Stadt vorzustellen. Ziel des SDE 21/22 war es, vor dem Hintergrund des Klimawandels die Energiewende in urbanen Quartieren voranzubringen und Beispiele für das Erreichen eines nahezu klimaneutralen Gebäudebestands bis 2050 aufzuzeigen. Wuppertal stellte dabei als gewachsene Stadt mit über 363.000 Einwohner*innen und großem gründerzeitlichen Gebäudebestand inmitten Deutschlands bzw. Europas den idealen und repräsentativen Austragungsort des SDE 21/22 dar und steht exemplarisch für eine Vielzahl europäischer Städte und ihre urbanen Herausforderungen.

In Zeiten der weltweit zunehmenden *Verstädterung* und des fortschreitenden Klimawandels stellte der Solar Decathlon Europe mit dem Zusatz »goes urban« die Teams vor real existierende Herausforderungen der energetischen Stadtsanierung: In der sogenannten »Design Challenge« – ein in der aktuellen Wettbewerbsausgabe

erstmals vorgeschalteter Architekturwettbewerb – wurde eine der drei möglichen Aufgaben Baulückenschluss, Sanierung mit Erweiterung sowie Sanierung mit Aufstockung bearbeitet. Hierzu wurden drei reale Objekte aus dem Wuppertaler Stadtteil Mirke vorgeschlagen oder konnten entsprechende Objekte an den Hochschulstandorten ausgewählt werden, anhand deren eine der o.g. Maßnahmen zu planen war. Hierzu war je Team ein vollständiger Gebäudeentwurf im urbanen Kontext samt soziologischer Voruntersuchungen und energetischer wie ökologischer Konzeption gefordert. Darauf aufbauend stand in der sogenannten »Building Challenge« die Umsetzung eines repräsentativen 1:1-Ausschnitts, die sog. House Demonstration Unit (HDU) aus dem Gesamtkonzept auf dem Wettbewerbsgelände in Wuppertal an. Alle teilnehmenden Teams bzw. deren Beiträge und vor Ort errichteten House Demonstration Units wurden in zehn Disziplinen bewertet: Architektur, Gebäudetechnik und Bauphysik, Energieperformance, Realisierbarkeit und sozial-ökonomischer Kontext, Kommunikation und Bildung, Nachhaltigkeit, Komfort, Funktion, Urbane Mobilität und Innovation. Hiermit zeigt sich, dass ein alleiniger Blick auf Gestaltung oder Energie sowie ein Planen »auf der grünen Wiese« nicht gewünscht war, sondern vielmehr auch der Kontext und soziologische Fragestellungen einzubeziehen waren. Genau hierin liegt die Problematik und Komplexität, mit der wir uns aktuell in fast allen Handlungsfeldern des nachhaltigen Bauens beschäftigen müssen.

(Neue) Planungsgrundsätze für Gebäude und den städtischen Raum

Das Team MIMO der Hochschule Düsseldorf nahm sich unter der Leitung des Instituts für lebenswerte und umweltgerechte Stadtentwicklung (In-LUST) der vorgeschlagenen Aufgabe der Sanierung und Aufstockung eines existierenden Lagerhauses aus dem Jahr 1905 in Wuppertals gründerzeitlichem Quartier Mirke an, welches als überregional bekanntes Tanzzentrum samt Café Ada genutzt wird. Die Um- und vor allem Weiternutzung ermöglicht(e) die Entwicklung zu einem multifunktionalen Quartierszentrum, während die Aufstockung eine adäquate Nutzungsmischung und damit insgesamt eine spannende und relevante Herausforderung darstellte. Das Team MIMO bezog sich dabei auf die Leipzig Charta aus dem Jahr 2007, die das Thema Nutzungsmischung als übergeordnetes Leitbild in Deutschland etablierte und ging zudem auf die erneuerte Charta aus dem Jahr 2020 ein, welche Transformationsprozesse der Städte und dabei die Forderung nach einer nachhaltigen Mischung im Sinne des Gemeinwohls fordert. Darüber hinaus werden die drei Nachhaltigkeitsdimensionen einer grünen, sozialen bzw. gerechten und produktiven Stadt adressiert, was im beschriebenen Objekt und dem dazugehörigen Grundstück inmitten Wuppertals aufgegriffen werden konnte. Während der Aspekt der Nutzungsmischung durch die Aufstockung mit Wohnnut-

zung auf dem Café bzw. Tanzhaus verhältnismäßig einfach erschien und klingt, ist eine solche Umsetzung in der Realität zumeist schwierig: Einerseits fehlt den Kommunen finanzieller Spielraum, um erforderliche Umwidmungen in der Bau- leitplanung angehen zu können und fehlen andererseits Steuerungsmöglichkeiten, wenn Kommunen nicht im Besitz entsprechender Flächen und Immobilien sind. Darüber hinaus weisen unterschiedliche Nutzungen unterschiedliche Anforde- rungen an Gebäude, den öffentlichen Raum und die Bewohner*innen auf und erfordert mehr innerstädtischer Wohnraum eine verträgliche Mischung zwischen angestammten und den neuen Nutzungen. So ist mehr Infrastruktur im Sinne von Schulen, Kitas und Einzelhandel aber auch Freiflächen vorzusehen und muss letztlich den Ansprüchen der Wohnnutzung hinsichtlich geringer Lärm-, Geruchs- und anderen Emissionen nachgekommen werden. Erst wenn diese grundlegenden Ansprüche neben weiteren, lokalspezifischen Aspekten umsetzbar sind, lässt sich Qualität erreichen, die wiederum für nachhaltiges Handeln essenziell ist. Jede städtische Intervention, die nicht nur eine maximale, sondern auch eine nach- haltige Wirkung erzielen will, muss also auf bestehenden sozialen, städtischen, architektonischen und anderen Strukturen aufbauen. Angesichts der Probleme der Ära des Kapitalismus, wo der städtische Raum in der Logik der Wertschöpfung und Maximierung aufgeht und städtische Gebiete zunehmendem Verdichtungs- druck wie auch Nutzungs- und Umverteilungskonflikten ausgesetzt sind, muss die Architektur der Vorstellung widerstehen, bei einem räumlichen, sozialen und materiellen architektonischen Nullpunkt zu beginnen. Es gilt, (neue) Grundsätze und Verhaltensweisen wie Ökologie, (Klima-)Resilienz, Recycling, Gleichberechti- gung oder Teilhabe auf Gebäude aber auch auf die Nutzung des städtischen Raums anzuwenden. Im Zuge der Planungen zu Beginn des Projektes Solar Decathlon 21/22 kam folgerichtig die Frage auf, wie ein nutzungsgemischtes Gebäude und darüber ein multifunktionaler Ort geschaffen werden können, wenn 1. die Nutzung als solche einerseits über die Identität eines Bauobjekts und/oder des Quartiers bestimmt aber andererseits bzw. deswegen und aus o.g. Gründen bereits vielfältige Konflikte bei der Planung von Bauwerken hervorruft; wenn 2. die Nutzung und Eigentumsrechte weitere Konflikte verursachen; und wenn 3. eine multifunktional konzipierte Nutzung das Grundprinzip der Architektur, dass die Funktion über Form und Gestaltung entscheidet, maximal beeinflusst.

Sozioökonomischer Ansatz des Team MIMO

Während des Planungsprozesses hat das Team MIMO zahlreiche Gespräche mit Be- wohner*innen des Viertels oder mit Menschen geführt, die mit dem Gebiet rund um den Bezirk Mirke verbunden sind. Viele Aussage beinhalteten, dass einerseits die vielfältige und multikulturelle Nachbarschaft nicht zu weniger zwischenmenschli-

chen Konflikten führt, aber andererseits zu einer Art Segregation und Anonymität zwischen verschiedenen Gruppen und Gemeinschaften, die viele Bewohner durchbrechen wollen. Die Umwandlung und Verstärkung des Café Ada zu einem interkulturellen, generationenübergreifenden und gemeinschaftlichen Zentrum wurde insofern als Maxime ausgegeben und sollte repräsentativ für inklusive, nachhaltige und zukunftsorientierte Ansätze und aktuelle Fragen der Stadt stehen. Verschiedene Lebensrealitäten sollten zusammengebracht werden und Gemeinsamkeiten sowie Potenziale durch ein inspirierendes Zentrum darstellen, das die Teilnahme aller Mitglieder der Gemeinschaft ermöglicht.

Eine parallele Sozialraumanalyse des Gründerzeitquartiers Mirke zeigte u.a. die Notwendigkeit von Wohnraumalternativen auf, die im Gegensatz zu den überwiegend großen Wohnungen der Bestandsgebäude stehen. Quartiersbewohner*innen kleiner Haushalte sollte die Möglichkeit eröffnet werden, in kleinere Wohnungen in direkter Nachbarschaft (um-)zuziehen und damit ihre großen Wohnungen für neuhinzuziehende Familien freizugeben und wiederum Durchmischung zu ermöglichen.

Die Planung von Gemeinschaftsflächen, halböffentlichen und natürlich privaten Räumen im Gebäude und auch auf dem Grundstück sowie deren Verknüpfungen und ein daran angebundenes Wirtschaftlichkeitskonzept hinsichtlich Investitionen und Betrieb, beachtete die Notwendigkeit einer kreativen und verantwortungsvollen Nutzung des städtischen Raums UND das kritische Potenzial, die Gewinnmaximierung und den Erwerb von Privateigentum in Frage zu stellen bzw. umzudeuten. Fragen nach Nutzung, Eigentum, Gemeinschaft, Teilhabe, Diversität, Architektur, Stadtplanung, Immobilienwirtschaft aber auch Suffizienz, Ökologie, Energieversorgung wurden kreativ vereint, verlangten aber auch nicht übliche Herangehensweisen wie bspw. das Hinzuziehen von Stadtsoziolog*innen, Sozialwissenschaftler*innen, Wirtschaftswissenschaftler*innen und Städtebauer*innen bei einer Planungsaufgabe, die streng genommen nur ein Gebäude samt Außengrundstück umriss. Den im Wettbewerb gestellten bzw. behandelten Aufgaben wurde also nicht nur mit technischen Methoden (wie sie beim Solar Decathlon bis hierher häufig gezeigt wurden), sondern vor allem mit sozialer, ökonomischer und politischer Reflexion begegnet. Die Sanierung des Bestandsgebäudes mit öffentlicher (Café, Außenbereiche) und halböffentlicher (Gemeinschaftssaal für div. Angebote) Nutzung samt privater Wohnraumaufstockung und wiederum halböffentlicher Nutzung eines urbanen Gartens adressiert nicht nur die technische bzw. quantitative Größe »Bauplatz«, sondern stellt sich der Herausforderung des negativen Trends des städtischen Wachstums über den Paradigmenwechsel von traditionellen Konzepten der klaren Separierung von Funktionen im Sinne des wohlbekannten Ausspruchs »form follows function« hin zu flexiblen Nutzungen und Objekten, die in der Lage sind, verschiedene Formen permanenter und nicht-permanenter Nutzungen und damit Bedarfe anzunehmen. Der Ansatz der Hybridität, des Teilens und des Bildens von

Synergien wird als ein Konzept- bzw. Strategiebaustein für eine urbane Nachhaltigkeit angesehen.

Bauliches Konzept für Aufstockung und Sanierung des Cafés Ada

Das Konzept zur ganzheitlich ressourceneffizienten Nachverdichtung beinhaltet ein Nutzungskonzept samt Gemeinschafts- und Wohnraumangebot als auch technische Ansätze, um einen lokalen Mehrwert sowie maximalen Nutzen bei minimalem Eingriff im Quartier zu erwirken. Ziel war die Entwicklung einer belastbaren Gebäudestruktur, die beispielhaft für die Themen urbane Nachverdichtung sowie (sozial-)nachhaltiges Wohnen im Quartier ist. Dabei sollte im Sinne von Suffizienz und zugunsten des Erhalts des etablierten Café Ada als Anker des zu erschaffenden Quartiersmittelpunkts nur das getan werden, was dem Ort Mehrwerte beschert. Hierauf beruht der Leitgedanke ›Minimal Impact – Maximum Output‹, kurz MIMO.

Gemäß dem genannten Leitbild ging es bei der Sanierung weniger um rein ästhetische oder energetische Ansätze als vielmehr darum, mit möglichst wenigen Eingriffen die Qualitäten des Cafés und Veranstaltungszentrums funktional als auch ästhetisch zu stärken. Das Café Ada ist ein beliebter Treffpunkt für die Bewohner*innen *der Mirke* und anliegender Stadtteile. Zudem ist das Tanzzentrum etabliert und erfährt überregionalen Zulauf aus der Tango-Szene. Diese beiden Aspekte galt es zu erhalten, zu stärken und auszubauen.

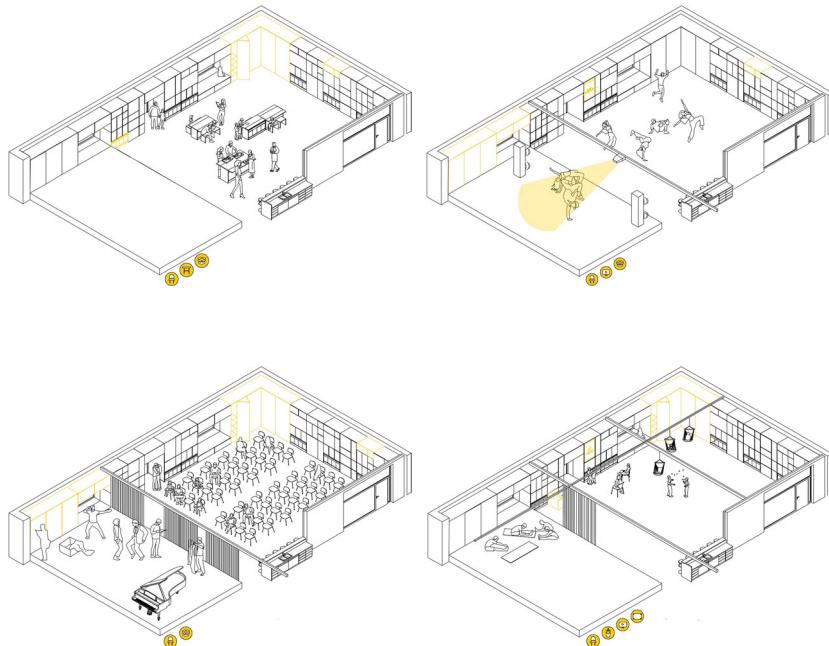
Wichtigster Aspekt der Sanierung war daher der Erhalt der bisherigen Nutzung und der Identität des Gebäudes. Das Team MIMO hat sich daher gegen eine außenliegende Wärmedämmung und für den Erhalt der im Straßenbild markanten Backsteinfassade entschieden. Hierzu wird der Farbanstrich der Fassade gelöst und der Backstein als Ressource aber auch zeitgenössischer Baustoff sichtbar gemacht (siehe Abbildung 4).

Um lange Bauzeiten und damit eine Schließung des Cafés zu vermeiden, wird die behutsame Sanierung des Cafés auf die Erneuerung der Oberböden und -flächen inkl. einer innenliegenden Dämmung der inneren Hauptnutzflächen reduziert. Hierdurch sollen typische Problemstellen beim Durchstoßen der Innendämmung durch vorhandene Träger zu den Auflagepunkten im Bestandsmauerwerk und gleichermaßen das zu beheizende Raumvolumen der Hauptnutzung minimiert werden. Die u.g. Aufstockung kompensiert durch Effizienz und vor allem Energieerträge die nicht optimale energetische Performance des Bestandswohingegen dieser durch den Verzicht auf Abriss den Erhalt der wertvollen Ressource Bestand (graue Energie) verdeutlicht.

Aufbauend auf der Untersuchung des Sozialraums Mirke wird durch die nun multifunktionale Nutzung des einstigen Tanzsaals im Obergeschoss die Einbin-

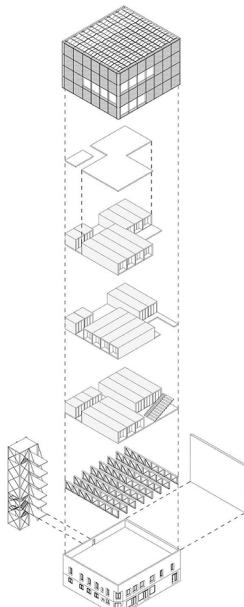
nung des gesamten Stadtteils in die eigentliche Bauaufgabe bzw. gewünschte Nutzung als Quartierszentrum erreicht. Eine Überspannung des Bestands mit Stahlträgern (s.u.) ermöglicht den Rückbau bestehender Stützen im Obergeschoss und einen säulenfreien Veranstaltungssaal. Auf Basis an Schienen befestigter Leuchten und Vorhänge sowie einem den Raum einfassenden Möbel zur Aufnahme von Mobiliar und Spiel- bzw. Sportgeräten entsteht ein flexibel nutzbarer und multifunktional bespielter Raum, der neben den bisherigen Tanzveranstaltungen zahlreiche Möglichkeiten des Zusammenkommens und Austauschs sowie Freizeit- und Lernmöglichkeiten für unterschiedlichste Nutzergruppen der Hausgemeinschaft aber auch des Quartiers eröffnet (siehe Abbildung 1). Die Bedeutung als zentraler Treffpunkt im Stadtteil Mirke wird damit aufgewertet.

Abbildung 1: Unterschiedliche Verwendungszwecke durch multifunktionale Möbel im aktuellen Tanzsaal des Café Ada (2. Obergeschoss), Abbildung Team MIMO



Gestapelte Tiny Houses bilden eine urbane WG

Abbildung 2: Sprengisometrie der Aufstockung mit Bestand, Tragrost in ehemaliger Dachebene, gestapelten Raummodulen und Klimahülle, Abbildung Team MIMO



Die Entwicklung der Aufstockung (ent-)stand unter dem Leitgedanken eines konsequent nachhaltigen Nutzungs-, Material- und Designkonzepts, welches die Bauzeit vor Ort durch einen modularen Ansatz, vorgefertigte Komponenten und die Vorteile digitaler Planungs- und Produktionstechniken reduziert sowie die mit dem Bau und dem Betrieb verbundenen Emissionen minimiert. Die genannte Forderung nach Wohnraumalternativen und Bewohnerdurchmischung münden daher in 15 übereinander gestapelten Vollholz-Wohnmodulen auf drei Geschossen. Diese bieten privaten Wohnraum für bis zu 33 Menschen aller Altersgruppen in vier verschiedenen Wohnungsschnitten. Im Sinne der Suffizienz ist das private Raumangebot auf das Nötigste reduziert. Ein Singlewohnmodul bietet 21 m^2 , ein Kleinfamilienapartment für drei Personen 73 m^2 (siehe Abbildung 3).

Ein Raster aus raumhohen Stahlträgern, welches in die Ebene des ehemaligen Sheddachs des Bestandsgebäude gelegt wird, bildet ein neues Technikgeschoss, entkoppelt darüber den Neubau vom Veranstaltungsraum und dient zudem als Tableau für die darüber gestapelten Vollholz-Raummodule.

Durch Versätze und Drehung der Module entstehen Zwischen- und Lufträume, die zur Erschließung, vor allem aber als gemeinschaftlicher Wohnraum genutzt werden. Die über Holzmodule gestülpte sog. Klimahülle ermöglicht hier geteilte Co-Working-Bereiche und Lounges, die den reduzierten privaten Wohnraum ergänzen. Weitere Module nehmen gemeinsam genutzte Haushaltsgeräte, Gästezimmer und eine Küche auf. Im Prinzip des »wer teilt, hat mehr« entstehen somit gemeinschaftliches Leben, informelle Begegnungen und sozialer Austausch (siehe Abbildung 2). Die Aspekte Kommunikation und Gemeinschaft werden in den Obergeschossen fortgeführt und münden in einem halböffentlichen urbanen Garten unter dem Dach der Klimahülle. Dieser wird wie alle Geschosse des Bestands und der Aufstockung separat über einen neuen, vorgestellten Erschließungsturm an der Nordfassade barrierefrei erschlossen und ermöglicht, dass auch Nicht-Bewohner*innen den Dachgarten erreichen können.

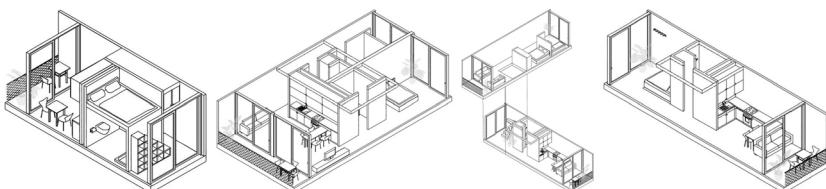
Raummodule als reduzierter Lebensraum (Suffizienz)

Die Wohnmodule selbst basieren auf massiven, leimfreien Vollholz-Wand- und Deckenelementen, die zu Raummodulen vorgefertigt und vollständig installiert transportiert werden können. Die Abmessungen betragen transportbedingt 14 m x 3,35 m x 3,35 m (L/B/H). Die längeren Seiten der Module sind geschlossen und in sich versteift, um die Module aneinanderreihen zu können. Dank der Schottkonstruktion, bei der die tragenden Längsseiten als Verstärkung dienen, können die Module frei gestapelt werden. Sie beinhalten neben jeweils einem Bad mindestens zwei unterschiedlich nutzbare Wohnräume und je einen Balkon. Die Wohnmodule durchstoßen mit ihren Hauptwohnräumen die Klimahülle, um den Bewohner*innen Außenzugang und eine hohe Tageslichtversorgung zu ermöglichen. Der jeweils andere Wohnraum mündet über ebenfalls raumhohe und offene Verglasungen in den Gemeinschaftsbereich. Vorhänge bieten innen Blendfreiheit, Verdunkelung sowie Privatheit und dienen außen als Sonnenschutz.

Wiederkehrende Grundrisse ermöglichen eine serielle Verfertigung bis hin zu Öffnungen oder Ausfrässungen für Strom- und Sanitäranschlüsse. Die Wandaufbauten bzw. -stärken sind hinsichtlich des Schall-, Brand- und Wärmeschutzes auf 12 bzw. 18 cm optimiert und werden mit Kork gegenüber dem Gemeinschaftsbereich mit potenziell anderem Temperaturniveau gedämmt (siehe Abbildung 6). Hierüber entsteht ein homogener, leimfreier und auf Basis von nur zwei Baustoffen stark vereinfachter Wandaufbau. Die Korkdämmplatten werden zugunsten der Kreislauftüchtigkeit lediglich verschraubt. Kork weist als nachwachsender Rohstoff gute Eigenschaften in Bezug auf Schallschutz, Feuchteregulierung, Wärmeleitfähigkeit und Beständigkeit auf und bietet dank Sichtqualität beste Voraussetzungen als Dämmstoff zwischen den Wohnmodulen und der Gemeinschaftsfläche. Ähnlich gute Eigenschaften weist der in vielen Bereichen und Oberflächen verwendete Lehm

auf. Dieser kommt einerseits als Putz der Leichtbauwände der eingestellten Bäder und andererseits als Lehmziegel in Kombination mit einer Pflanzwand auf der Innenseite der östlichen Brandwand zum Einsatz. Hier entfaltet der Lehm jeweils seine Vorteile hinsichtlich Wärmespeicherung, Feuchteregulierung, Schallabsorption und Schadstofffreiheit. Es entsteht ein angenehmes Raumklima, welches als Grundlage einer dauerhaften Nutzung angesehen wird.

Abbildung 3: Wohnmodule der Aufstockung – Studentenwohnung (21,5 m²), Doppelapartment (36,5 m²), Familienwohnung (73 m²) und Familienwohnung (73 m²), Abbildung Team MIMO



Die Hülle als intelligente Fassade

Die den Gemeinschaftsraum und Wohnmodule umgebende sog. Klimahülle als intelligente Fassade ist ein elementarer Bestandteil des Konzepts. Sie bildet über großflächige, offene Dachfenster und Glas-Lamellen in der Fassade eine funktionale Hülle und nimmt die Gemeinschaftsbereiche wie auch die Wohnmodule in einer thermischen Pufferzone auf (siehe Abbildung 2). Diese wird nicht vollständig und durchgängig auf üblichem Raumkomfortniveau gehalten, sondern über die Hüllflächen natürlich klimatisiert. Während in den privaten Wohnräumen eine Wandheizung in den Badkernwänden und eine mechanische Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung für übliche (Temperatur) bzw. sehr gute (Luftqualität) Raumluft- und Komfortansprüche sorgen, weist der Gemeinschaftsbereich aus Effizienzgründen eine flexiblere Komfortspanne zwischen 15 und 35 °C auf. Die offenen Glaslamellen bzw. Dachfenster ermöglichen hohe passive solare Wärmeeinträge und eine große Tageslichtqualität (siehe Abbildung 4). Ihre zentral über Sensoren gesteuerte Öffnung sorgt für natürliche Belüftung und eine passive Nachtauskühlung, um die an Sommertagen in den Vollholzwänden und Lehmoberflächen aufgenommene und dem Raum entzogene Wärme abzuführen. Erst bei sehr geringen Außentemperaturen werden die solaren Wärmegewinne über die großflächigen Verglasungen um Heizwärme aus einer Fußbodenheizung ergänzt. Die Anordnung von PV-Zellen in den transparenten Fassadenelementen wird hinsichtlich des Stromertrags über den Tagesverlauf, die Verschattung des Innenraums sowie Ein- und Ausblicke optimiert.

Erst durch die Klimahülle und die reduzierten thermischen Ansprüche in den teils temporär genutzten Gemeinschaftsbereichen wird der Ansatz der Suffizienz erst umsetzbar, da ansonsten einem geringeren Privatwohnbereich ein sehr großer Anteil Gemeinschaftsflächen 1:1 hinzuaddiert werden müsste.

Abbildung 4: Visualisierung der Aufstockung samt Bestandbau Café Ada, Abbildung Team MIMO



Kopplung aller Energieverbrauchssektoren (Effizienz)

Neben der im Solar Decathlon verankerten Kerndisziplin, dem Einsatz von Solaranlagen, hat sich das Team MIMO zum Ziel gesetzt, Energiebedarf in allen Gebäude- und Wohnbereichen zu minimieren. Dies mündet in einer angemessenen Mischung aus Low-Tech-Strategien wie bspw. der o.g. natürlichen Klimatisierung der Pufferzone und der sorgfältigen Integration gebäudetechnischer Komponenten zur Nutzung erneuerbarer Energien wie der intelligenten Fassade. Im Sinne des mehrfach beschriebenen Gemeinschaftsprinzips koppelt zudem das sog. »energiBUS« Haushaltsgeräte über eine intelligente Wärmeverteilung mit zentralen Wärmespeichern und der Wärmepumpe samt Eisspeicher. Während bspw. den Kühlgeräten die Wärme entzogen wird, steht diese den Wärmeverbrauchern wie bspw. der Waschmaschine über das Leitungsnetz zur Verfügung. Hierzu wer-

den Waschmaschinen, Trockner oder Gefrierschränke zentral und nicht in den Wohnungen aufgestellt und können ohne eigene Wärmepumpe auskommen. Neben der reduzierten Anzahl und Anschaffungskosten (Suffizienz) ergeben sich Stromeinsparungen in der Größenordnung von 30 % im Gesamtsystem. Um die Wärmeverteilung maximal auszuschöpfen, sieht das Konzept vor, auch die dezentralen Spülmaschinen in den Wohnungen und das Kühlhaus des Cafés an die Wärme(-um-)verteilung anzubinden. Im Sinne der Sektorenkopplung werden die strombasierten (Wärme-)Verbraucher und PV-Anlagen mittels Steuerungskonzept verknüpft und über die genannten Wärme- sowie zusätzliche Batteriespeicher ein Lastmanagement zur Optimierung von Eigenbedarfsdeckung und Eigenertragsnutzung sowie optimierten Netzstrombezug erreicht.

Da die Jahresenergiebilanz des Gesamtkomplexes dennoch nicht ausgeglichen werden kann, erfolgt die logische Wechselwirkung zwischen dem Gebäude und dem Quartier. Hauptgrund für die Unterdeckung ist der hohe Energiebedarf der Café- und Veranstaltungsräume im energetisch nicht optimierten Bestand sowie die Betrachtung aller Energieverbrauchssektoren bis hin zu Beleuchtung, weißer Ware und der Elektromobilität. So werden einerseits weitere PV-Anlagen auf einem Stadtmöbel im Außenbereich ergänzt (siehe Abbildung 5) und die Gemeinschafts-idee des Quartierszentrums in den Stadtteil übertragen. *Energetische Parasiten* in Form von dezentralen Energieerzeugern in und auf Nachbargebäuden sorgen für eine eigenständigere Energieversorgung im Quartier. Mehrere Blockheizkraftwerke ermöglichen in umliegenden, denkmalgeschützten und damit energetisch schwerlich zu sanierenden Gründerzeitgebäuden eine Energieeffizienzsteigerung. Verbleibende und meist im Winter erzielte Stromertragsüberschüsse dienen dann über das gebäudeeigene Lastmanagement zur Deckung des Strombedarfs von Café und Aufstockung. Ähnliches gilt für eine große PV-Anlage auf dem Flachdach des an der Wiesenstraße gegenüberliegenden Wohngebäudes. Ein ungezieltes und wirtschaftlich nicht lukratives Einspeisen in das öffentliche Stromnetz bleibt aus. Der Gedanke der Quartiersenergie fließt über die lokale Eigenvermarktung in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen ein (siehe unten).

Gestaltung des Außenraums

Dem Mangel an Freizeit- und Aufenthaltsmöglichkeiten, insbesondere für junge Menschen wurde vor dem Hintergrund, dass die Jugendquote im Stadtteil Mirke im Vergleich zu anderen Wuppertaler Stadtteilen hoch ist, mit einem lebendigen Außenraum begegnet, der Möglichkeiten für Begegnungen, Austausch und Aktivitäten bietet. So setzt sich die Idee des Teilens bzw. der Gemeinschaft auch im Außenbereich fort. Während die Dachterrasse als urbanes Gemüsebeet des Quartiers halböffentlichen Charakter erhält, dienen die Außenanlagen dank mul-

tifunktionaler Flächen und vielfältiger Freizeitangebote als öffentlicher Treffpunkt aller Alters- und Nutzergruppen nicht nur für die Bewohner*innen der Mirke. Die Gestaltung wird zum einen durch ineinandergreifende Bereiche mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten und entsprechenden Oberflächenmaterialien sowie zum anderen eine gerüstartige Raumstruktur aus Holz bestimmt (siehe Abbildung 5). Letztere nimmt neben einer Pflanzterrasse samt Outdoorküche, Stauräumen für eine Radwerkstatt und das urban Gardening, Außenmobiliar und Spielgeräte auch überdachte Stellplätze für diverse Mobilitätsoptionen (Fahrrad, E-Lastenfahrräder, E-Autos) wie auch mehrere Selbstbedienungsautomaten für Obst- und Gemüse-Sharing oder Pflanzsamen und Honig sowie eine Packstation für alle Bewohner*innen des Quartiers auf – nicht zuletzt, um informelle Treffen zentral herbeizuführen.

Abbildung 5: Gesamtkonzept des Team MIMO mit Bestand samt Aufstockung und urbaner Intervention durch ein dreidimensionales Stadtmöbel samt Mobility-Hub sowie Aufenthaltsbereichen, Abbildung Team MIMO



Auf den verschiedenen Außenbereichen können zum einen Events wie Theater, Musik und Film oder auch kleine Märkte und (Rad-)Workshops und zum anderen alltägliches Spiel und urban Gardening stattfinden. Am südöstlichen Rand des Hofs befindet sich zudem eine Kletterwand. Am kleinen Bestandshang verbleibt eine öffentliche Sitzmöglichkeit, die bei Events auch als Tribüne dient. Der dahinterlie-

gende Baumbestand wird erhalten und durch lokale Pflanzen sowie ein Bienenhotel zugunsten der Biodiversität erweitert. Die angrenzende Frowein- und Wiesenstraße können mittels herausfahrbarer Poller in verkehrsberuhigte Zonen verwandelt werden, um als temporäre Spielstraße und/oder als Veranstaltungsort für Straßenfeste nutzbar zu werden.

Marktfähigkeit

Um in der technisch wie ökologisch innovativen und ambitionierten Aufstockung lokal übliche bzw. konkurrenzfähige Gesamtwohnkosten für Miete und Nebenkosten anbieten zu können, wurde die Investition in die Sanierung und vor allem aufwendige Aufstockung hinsichtlich maximalen Ausschöpfens von Bundes-, Landes- und kommunalen Fördermitteln optimiert. Um die Einnahmesituation und den Betrieb des Gesamtobjektes als Quartierszentrum möglich, aber auch rentabel zu machen, bedarf es Querfinanzierungen und eines besonderen Eigentümer-, Investor- und Betreibermodells. Um Körperschaftssteuern zu vermeiden, wird das Projekt in eine Genossenschaft und einen Verein aufgeteilt. Während die Genossenschaft die Verwaltung und Vermietung des Gebäudes (Café, Gemeinschaftsraum im OG, E-Mobil-sharing, Wohnungen, Gästeapartment, und Urban-Gardening-Pflanzbeete) übernimmt, führt der Verein alle gemeinnützigen Aktivitäten durch. Indem die Genossenschaft nur Einnahmen aus der Vermietung an ihre Mitglieder und dem Verkauf von Energie über Contracting erzielt, ist sie von der Körperschaftssteuer befreit. Der Verein wird langfristig Mieter und Mitglied der Genossenschaft und generiert Einkünfte durch das Angebot verschiedener Kurse im multifunktionalen Gemeinschaftsraum und im Außengelände, die wiederum der Haus- aber vor allem auch Quartiersgemeinschaft zugutekommen und Verbindung schaffen. Dieses Konzept soll eine langfristige Finanzierung und eine aktive Beteiligung sowie Unterstützung der Bewohner des Quartiers ermöglichen. In der Wohnungsgenossenschaft werden die Nutzer*innen Mitglieder und können wichtige Entscheidungen gemeinsam treffen. Der Verein bietet Möglichkeiten zur Interaktion und Beteiligung im Quartier und finanziert sich durch Spenden und Mitgliedsbeiträge.

Entscheidender war jedoch die Reduzierung von Betriebs- und dabei vor allem Energiekosten. Die gemeinschaftliche Nutzung von wenigen zentralen, gemeinschaftlich genutzten und effizienten technischen Geräten im energiBUS-System (Haushaltsgeräte und Wärmebereitstellung) wirkt sich insbesondere auf die Anschaffungs- und Folgekosten positiv aus. Die auf Grund der gemeinschaftlichen Nutzung komplexe Berechnung der Mietkosten beinhaltet neben der – auf Grund der geringen Größe privater Apartments – sehr geringen Grundmiete eine Umlage für die Gemeinschaftsräume und -angebote (Waschmaschinen, große Küche oder zusätzliche Aufenthaltsräume). Den dadurch scheinbar hohen Gesamtmietskosten

pro Quadratmeter stehen eine geringe Gesamtmiete, minimale private Investitionen, geringe Energiekosten durch die optimierte Gebäudehülle und -technik, Stromerträge sowie die vielen Vorteile und Angebote innerhalb der Gemeinschaft gegenüber. Es konnte ein niedrige Nettomiete von 5,90 €/m² in Kombination mit geringen Nebenkosten von ca. 1,00 €/m² bestimmt werden.

Das besondere soziale Wohnkonzept des Gebäudes lockt neue engagierte Bewohner*innen in den Stadtteil Mirke, da es ihnen einen innovativen, nachhaltigen Lebensstil in einem modernen Konzept bietet. Hierüber und durch ein integratives kommunales Konzept wird Bewohner*innen im Quartier eine Wohnraumalternative geboten, werden große Wohnungen im Quartier für nachrückende Familien frei, ein neuer Mix unterschiedlicher Menschen möglich und der soziale Zusammenhalt in der Nachbarschaft gefördert. Der städtischen Segregation und der sozialen Isolation wird begegnet, da das Gebäude teilweise auch für Nicht-Bewohner*innen zugänglich ist. Es soll ein Raum sein, in dem alle Quartiersbewohner*innen ohne Angst vor Segregation oder Diskriminierung zusammenkommen können. Die Kultur- und Aktivitätsangebote auf der Außenfläche, im Multifunktionsraum als auch auf dem Dach ermöglichen eine Atmosphäre des Lernens, Begegnens und des Austauschs. Da zudem ein Mobility-Hub, eine Kletterwand, Verkaufsautomaten und öffentlicher Aufenthaltsflächen dauerhaft zur informellen Begegnung führen, wird ein Mehrwert für die Nachbarschaft geboten und ein Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des gesamten Stadtteils forciert.

Die House Demonstration Unit des Team MIMO – ein Versuchsgebäude für Nachhaltiges Bauen

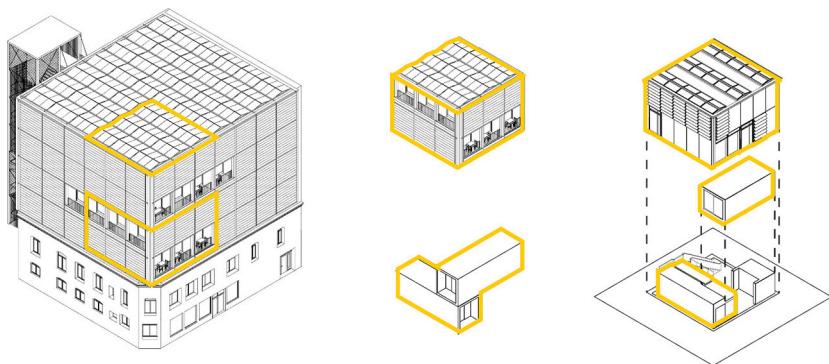
Die bis hierher genannten Aspekte des Sanierungs- und Erweiterungskonzepts zur urbanen Nachverdichtung wurden im Zuge des Wettbewerbs Solar Decathlon Europe 2021/22 theoretisch erarbeitet und zum Finale im Juni 2022 über einen gebauten 1:1-Ausschnitt real gezeigt (siehe Abbildung 7).

Der im Wettbewerb traditionell umzusetzende und in zwei Wochen aufzubauende Gebäude-Prototyp, die sog. House Demonstration Unit (HDU) des Team MIMO zeigt analog zur Aufstockung der Design Challenge in der vorgegebenen sog. Solar Envelope – einem dreidimensional festgelegten maximalen Baufeld – zwei gestapelte, kompakte Vollholz-Wohnmodule und einen Gemeinschaftsbereich innerhalb der beschriebenen Klimahülle (siehe Abbildung 6).

Abbildung 6: Außenansicht Ostfassade HDU Team MIMO mit geöffneten Fassadenlamellen, Foto Marvin Hillebrand



Abbildung 7: Übergang der theoretischen Architekturaufgabe zur städtischen Nachverdichtung hin zur umgesetzten House Demonstration Unit als Zitat, Abbildung Team MIMO



Auf den zwei Ebenen befinden sich jeweils ein auf das Nötigste reduzierte Wohnmodul sowie unterschiedliche Gemeinschaftsbereiche wie eine Küche, ein großer Essbereich, eine Lounge und ein Erschließungsmöbel samt Stauraum. Der Haupteingang führt Bewohner*innen quer unter dem Obergeschoss-Wohnmodul durch den gemeinschaftlichen Küchenbereich. Dieser ist durch doppelt gewebte Vorhänge räumlich, thermisch und akustisch vom übrigen Raum trennbar,

wodurch mittels unterschiedlicher Heizkreise der Küchenbereich in den Wintermonaten als Wärmeinsel mit einem höheren Temperaturniveau einzeln genutzt werden kann. Beim Übergang in den zweigeschossigen Hauptraum spannt sich ein lichter, weil weit und über viele Fensterflächen geöffneter Raum auf. Hier findet das gemeinschaftliche Leben statt, erschließt eine raumbildende Treppe die obere Lounge und bietet verdeckten Stauraum (siehe Abbildung 8).

Abbildung 8: Blick in den Gemeinschaftsbereich, auf das multifunktionale Treppenmöbel und in die Küche des Erdgeschosswohnmoduls, Foto Marvin Hillebrand



In der HDU wurde auch die intelligent gesteuerte Fassade mit offenbaren und mit PV bestückten Öffnungselementen ausgeführt (siehe Abbildung 6) und konnte das energiBUS-System samt Steuerungskonzept ebenfalls funktionsfähig real gezeigt werden.

Kreislauffähigkeit (Konsistenz)

Neben den bisher beschriebenen Faktoren und Aspekten, die vor allem auf Suffizienz, Effizienz und soziale Nachhaltigkeit setzen, spielte die Konsistenz ebenfalls eine entscheidende Rolle. Neben dem Erhalt des über 100 Jahre alten Bestandsbaus und dem Verständnis, dass vor allem flexible und durchweg qualitätvolle Gebäude lange genutzt werden, gilt der konsequente Einsatz ökologischer, recycelter und vor

allem wiederverwendbarer Materialien als Wegbereiter der Konsistenz (im gezeigten Projekt). Neben leimfreiem Holz und unbehandeltem Kork ist Lehm wichtigster Naturbaustoff im Projekt. Die in Abbildung 8 sichtbaren Lehmsteine werden unverdeckt und unbehandelt lediglich in ein Holzregal eingestellt und dienen als thermische Speichermasse und Schallabsorber. Durch ihren Versatz bilden sie eine große Oberfläche, die die genannten Funktionen verstärkt und der großen opaken Fläche ihre Mächtigkeit nimmt. Die Außen- und Innenwände der Badkerne sind vollflächig mit Lehm verputzt, sodass der Lehm(-putz) seine Vorteile hinsichtlich Wärmespeicherung, Feuchteregulierung, Schalldämmung und Schadstofffreiheit einbringen kann. Er bekleidet ebenfalls in Lehmauplatten eingelegte Wandflächenheizungen, die darunterliegenden Lehmauplatten und die hier zur Aussteifung eingesetzte Diagonalschalung aus leimfreien Vollholzplatten. Durch die Verwendung von Akazie (Holzboden im Bad) und Edelkastanie (Mobilair) folgt das Badkonzept der Leitlinie des leimfreien Bauens und kann auf Kleber, Leim und Silikone fast vollständig verzichtet werden (siehe Abbildung 9). Eingravierte Ablaufrillen münden in einer Rinne aus Holz. Eine übliche Badabdichtung, welche später nicht von anderen Komponenten zu trennen ist, wurde durch eine recycelte Folie, die im Wandbereich lediglich hinter den Lehmauplatten mechanisch fixiert wird, ersetzt. Um die Lehmwände vor Spritzwasser der Dusche zu schützen, kommen eine freistehende Duscharmatur und ein raumhoher Duschvorhang zum Einsatz. Ein weiterer Vorteil dieser Duschanordnung ist die Rollstuhlgerechtigkeit und Barrierefreiheit bei minimierter Fläche, die im gesamten Erdgeschoss gewährleistet ist.

Der Fußbodenaufbau der HDU erreicht geringe Wärmeleitfähigkeiten bei maximaler Wiederverwendbarkeit durch eingelegte Mineralwolle, aufgelegte Hochleistungswärmedämmplatten, eine leimfreie Holzstapeldecke und eine Fußbodenheizung, die schwimmend und in Trockenbauweise aus den ökologischen Materialien Basalt und Lava besteht sowie durch genagelte Vollholzdielen bedeckt ist. Sowohl der Dielenboden als auch über 90 % der Lehmsteine und Korkdämmplatten sind in ihrer Beschaffenheit unverändert und können teilweise von den Herstellern zurückgenommen werden. Neben den Wohnmodulen in Vollholzbauweise ist auch das Haupttragwerk in Fassade und Dach als Holzkonstruktion ausgeführt und werden größtenteils ökologische wie Holzfaserdämmplatten und voneinander trennbare Dämmstoffe genutzt. Leim- und schadstofffreie sowie rein mechanisch verbundene Holzplatten werden diagonal als aussteifende Beplankung und Dampfdichtheits- sowie Luftdichtigkeitsschicht eingesetzt, sodass auf Folien und Klebebänder verzichtet werden konnte. Die beiden opaken Flachdachbereiche wurden als 0°-Dach ausgeführt und kommen durch den Einsatz einer rollennahtgeschweißten Abdichtung aus nichtrostendem Edelstahl ohne übliche Folien und Bitumenabdichtungen aus. Dieser Aufbau ist leicht, wurzelfest, wartungsfreundlich und resistent gegen stehendes Wasser. In Kombination mit einer extensiven Dachbegrünung entsteht eine hohe Wärmerefexion und UV-Strahlungssicherheit.

Abbildung 9: Innenansicht eines Bades mit Vollholzmöbeln und -boden sowie Lehmwänden, Foto Marvin Hillebrand



Neben einem leimfreien und multifunktionalen Wohn-Schlafmöbel und dem genannten Treppenmodul sowie Badezimmermöbiliar (siehe Abbildung 9) sind auch die beiden Küchen der HDU durch Studierende der Peter Behrens School of Arts der HSD entwickelt und in der hochschuleigenen Werkstatt gebaut worden. Sowohl die Kitchenette mit Möbelcharakter im Wohnmodul, die sich gem. des Suffizienzgedankens auf das Wesentliche fokussiert (Spüle, Minibar, Ofen und 2-flammiger Herd), als auch die Gemeinschaftsküche, die alle Haushaltsgroßgeräte aufnimmt und mit dem energiBUS-System verknüpft, basieren auf äußerst langlebigen Platten aus Recyclingpapier. Die mobile Herd- Ofenkombination kann auch im Gemeinschaftsbereich, in der privaten Wohnküche und auf den Terrassendecks genutzt werden. Letzteres nimmt die in der Design Challenge behandelten Themen Biodiversität, Mikroklima, Urban Gardening und E-Mobilität exemplarisch durch eine Vielzahl heimischer Zier- und Nutzpflanzen sowie eine Mobility-Box als Lastenrad-Verleihstation auf.

Literaturverzeichnis

Die genannten Konzeptschwerpunkte, Hintergründe und tiefergehenden Ausführungen des Team MIMO sind in diesen Quellen nachzusehen:

- Musall, Eike; Mueller, Dennis; Horstmann, Lukas; Schleuter, Janina; Hoffmann, Elias; Rödder, Maximilian; Knappe, Linus (2022): *Project Manual for the Solar Decathlon Europe 2021* – University of Applied Sciences Düsseldorf (HSD). Team MIMO. Hg. v. Team MIMO, Hochschule Düsseldorf. Düsseldorf. Online verfügbar unter <https://building-competition.org/file/5da6d6e44e763b6f191a80f0/e791090c549434ea5558df6fa1c24133e4d9679426da15f82ea494fe44b4fd25> [zuletzt geprüft am 06.09.2023].
- Team Deutschland Solar Decathlon Europe 21/22; Team LOCAL+; Team X4S; Team MIMO; Team RoofKIT; Team Deeply High et al. (2023): *Solares und kreislaufgerechtes Bauen: die deutschen Beiträge zum Solar Decathlon Europe 21/22*. Karlsruhe: Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Online verfügbar unter <https://publikationen.bibliothek.kit.edu/1000153927> [zuletzt geprüft am 26.06.2023].
- Voss, Karsten; Simon, Katharina (2023): *Solar Decathlon Europe 21/22 – competition source book*. Wuppertal: Bergische Universität Wuppertal.

Sektion II – Partizipation

Die Stadt gemeinsam gestalten

Integrierende Stadtentwicklung für eine lebenswerte Stadt

Heike Herrmann

1. Zur Einleitung

Wohl mehr als je zuvor entsteht zu Beginn der 2000er das Bewusstsein dafür, wie sehr das eigene (Alltags-)Leben mit globalen Entwicklungen verknüpft ist. Der Klimawandel erhielt durch soziale Bewegungen wie Fridays for Future, aber auch durch in Europa erfahrbare Ereignisse wie die Flutkatastrophe im April 2021 ein neues Gesicht. Die Pandemie, beginnend im Jahr 2020, und schließlich der sich ausweitende militärische Angriff Putins auf die Ukraine im Jahr 2022, machten in herausfordernder Weise zusätzlich die Verflechtungen des Weltgeschehens mit der nationalen und lokalen Ebene deutlich. Hierüber, aber auch im Rahmen der Diskussionen um eine nachhaltige, d.h. soziale, ökologische *und* ökonomische Belange berücksichtigende Stadt- und Raumentwicklung verstärkte sich die Kritik an der ausschließlichen Orientierung auf wenige bereits seit Jahrzehnten in der Stadt- und Raumentwicklung berücksichtigte Faktoren. Eine gerechte sozial-ökologische Wende ist mit ihnen nicht zu gestalten. Es gilt einerseits globale Verflechtungen und andererseits spezifische Gegebenheiten vor Ort in die Planungen einzubeziehen. Dies bedeutet auch, dass es an jedem Ort geltende und die Zeit überdauernde Lösungen nicht gibt. Zusätzlich bedarf es einer ressort- und fachdisziplinübergreifenden Perspektive, die alltagsweltliches Wissen mit einbezieht. Stadt- und Raumentwicklung hat es mit äußerst komplexen Wirkungszusammenhängen zu tun, die – und dieses sollen die folgenden Überlegungen deutlich machen – mit traditionellen/hierarchischen Vorgehensweisen innerhalb der planenden Verwaltung weder ausreichend erfasst noch behandelt werden können.

Neue, sich unter dem Stichwort *Governance* bereits seit den 1990er Jahren verstärkt entwickelnde Steuerungsformen und -instrumente einer integrierenden Stadtentwicklung ermöglichen den Zugriff auf die Innovationsfähigkeit einer organisierten Zivilgesellschaft (vgl. Selle 2017; Walter 2017: 217), verbessern die Problemlösungsfähigkeit staatlicher Steuerung, bringen jedoch auch neue Herausforderungen mit sich. Auf beides soll im Folgenden eingegangen werden. Zunächst jedoch

erfolgt eine theoretische Einbettung der Überlegungen in einen transdisziplinären Governance-Diskurs sowie eine Abgrenzung der von der Autorin favorisierten integrierenden Stadtentwicklung zum seit den 1990er Jahren entwickelten Begriff der integrierten Stadtentwicklung. Es wird deutlich, dass es bei der integrierenden Stadtentwicklung um mehr geht, als um die ressortübergreifende Entwicklung eines Quartiers. Vielmehr bildet ein neues Politikverständnis, eine neue Form der *Urban Governance*, die Grundlage integrierender städtischer Entwicklung. Dies bedeutet ein Verlassen der Defizitperspektive besonderer Förderprogramme und die Formulierung einer ressourcenorientierten Gestaltungsperspektive. Die mit dieser Perspektive verbundene Entwicklung neuer Instrumente¹ und die auftretenden Herausforderungen werden zunächst allgemein und schließlich anhand eines Beispiels, des Bürger*innendialogs, dargestellt. Dabei ist der zu gestaltende Raum in seinen sozialen und physischen Gegebenheiten in einer konkreten Betrachtung immer einzubeziehen, da er in Form der räumlichen Bezüge der Akteure entscheidend Einfluss auf Strukturen und Verfahren der Stadtentwicklung nimmt. Die Stadt und der Raum werden innerhalb dieses Beitrags zudem im doppelten Sinne als sozial konstruiert verstanden: Sozial konstruiert in der Wahrnehmung verschiedener Akteure ebenso wie konstruiert im Zusammenhang von Handlungs- und Gestaltungsprozessen – die wiederum in ihrer Wirkung unterschiedlich wahrgenommen werden.

2. Was meint Governance?

Pollermann nennt in Anlehnung an Schuppert (2008) in seinen Überlegungen vier Wurzeln, auf die der wissenschaftliche Governance-Diskurs zurückzuführen sei (vgl. Pollermann 2021: 7f.). Als erste nennt er die Institutionenökonomie, die (neben dem Blick auf die klassischen Regulationsmechanismen des Marktes) die Unternehmensorganisation bzw. die Organisations- und Regelungsstrukturen und deren Wirkung auf die Koordination der Handlungen von Marktakteuren mit einbezieht (vgl. Schuppert 2008: 16). Dieser wissenschaftliche Diskurs beinhaltet u.a. die gesellschaftliche Verantwortlichkeit von Unternehmen (Corporate Social Responsibility; vgl. Herrmann 2020) bzw. eine *Corporate Governance*, die eine sozial-ökologische Wende über die Kooperation von Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Staat anstrebt. Weiter nennt Pollermann den Bereich der internationalen politischen Beziehungen, in denen es um Regierungsformen geht, mit denen transnationale Probleme wie der Klimawandel angegangen werden können (»Governance without Government«). Als dritte Wurzel nennt Schuppert den normative Zuschreibungen

¹ Als Instrumente werden im Rahmen dieses Beitrags Strukturen und Verfahren bezeichnet, die der Formulierung und Verfolgung gemeinsamer Ziele dienen.

einbeziehenden Diskurs um die Praxis einer »Good Governance« (vgl. Schuppert 2008: 16f; Pollermann 2021: 8 mit Verweis auf Benz 2003 und Mayntz 2004). Indikatoren, die zur Einordnung von Prozessen der Good Governance herangezogen wurden sind z.B. Effizienz und Rechtsstaatlichkeit, aber auch eine Transparenz des öffentlichen Sektors, die u.a. über Bürgerbeteiligung erreicht werden kann. Hieran schließen die Autor*innen Badach und Dymnicka mit ihrer Attribuierung der *Good Urban Governance* an (vgl. Badach/Dymnicka 2017: 4). Der Beteiligung unterschiedlicher, meist bereits organisierter Akteure/Stakeholder wird innerhalb ihres Konzepts eine zentrale Rolle zugeschrieben. Alle drei genannten münden in die vierte Wurzel des Governance-Begriffs: In der politikwissenschaftlichen Diskussion wurde unter dem Leitsatz »von Steuerung zu Governance« (vgl. Pollermann 2021: 8) zusätzlich die Existenz einer zentralen steuernden Instanz in Frage gestellt.² Ergänzend zu Pollermann lässt sich festhalten, dass auch (stadt-)soziologische und sozialarbeitswissenschaftliche Diskurse über die Beschäftigung mit zivilgesellschaftlichen Partizipationsformaten das Stichwort *Governance* aufgenommen haben.

Insgesamt führt die Vielfalt der Perspektiven und Schwerpunkte in den Disziplinen zu einer Unübersichtlichkeit in Bezug auf die Bedeutung und Verwendung des Governance-Begriffs (vgl. Möltken-Sicking/Winter 2019). Als eine Orientierung diente lange Zeit die Sicht der steuerungstheoretischen Ansätze und mit ihr die Abgrenzung zwischen *Government* (dem über Gesetz und formale Regelungen festgelegten Regieren) und *Governance* (Steuerung und Regieren über informelle, nicht institutionalisierte Regelungen) (vgl. Kaufmann 2013: 7; Möltken-Sicking/Winter 2019: 3). Der Begriff der *Steuerung* wurde jedoch auch in Frage gestellt, da er bereits ein hoheitliches Machtgefälle beinhaltete. Gerade dieses stehe in Governance-Prozessen jedoch zur Disposition. So argumentierte Renate Mayntz (2004), dass der Governance-Ansatz vor allem nach der Beschaffenheit von Regelungsstrukturen, »in denen öffentliche und private, hierarchische und netzwerkartige Formen der Regelung zusammenwirken« (Mayntz 2004: 1) frage. *Steuerung* impliziere, dass bestimmte Handlungsanweisungen nicht verhandelbar und von höherer Stelle vorgegeben sind. Dagegen könnten *Regelungen* zwischen unterschiedlich mächtvollen Akteur*innen zustande kommen, so ihr Ansatz. Die Überlegungen beinhalten den Hinweis, dass die Akteurskonstellationen und die ihnen immanente Verteilung von Macht bei der Analyse von Governance-Prozessen eine zentrale Rolle spielen. Aus der Sicht steuerungstheoretischer Ansätze liegt zudem der Schwerpunkt eher auf einer Steuerung in Netzwerken als in hierarchischen Strukturen, »reinforced by diversified resources, actors and their knowledge and experience« (Badach/Dymnicka 2017: 4).

2 Zur breit gefächerten disziplinären Verortung der Governance-Forschung siehe Schuppert (2008: 17).

Eingrenzungen und Schwerpunktsetzungen innerhalb der Begriffsverwendung von Governance erfolgten und erfolgen häufig durch entsprechende Attribuierungen (vgl. Badach/Dymnicka 2017: 5; Möltken-Sicking/Winter 2019: 3). Neben dem in der Planung etablierten Begriff der *Regional Governance* (vgl. Benz/Kilper 2018: 860f; Möltken-Sicking/Winter 2019: 8) sind die in Bezug auf die Stadtentwicklung wohl am häufigsten verwendeten Begriffe die der *Local* oder auch *Urban Governance* (vgl. z.B. Drilling/Schnur 2009). Bezeichnet wird mit diesen Begriffen jeweils ein geographisch eingegrenzter Gestaltungsraum. Heike Walk (2008) unterscheidet zudem zwischen Governance-Prozessen, in denen die Beteiligung nicht staatlicher Akteure *top down* und anderen, in denen diese *bottom up* organisiert ist. Walk stellte den Begriff der *Partizipativen Governance* in das Zentrum ihrer Überlegungen und ordnete dieser Attribuierung ausschließlich *bottom up* Ansätzen zu (Walk 2008: 16f).

Im Folgenden wird *Governance* in Anlehnung an Benz und Kilper (2018) als ein Analysebegriff verstanden, »der den Blick auf die Steuerung und Koordinierung in komplexen Strukturen sowie auf die Interaktion zwischen Individuen und Organisationen richtet, dabei die Wirkung des institutionellen Kontexts und dessen Wandel ebenso wenig ausblendet wie die Aspekte von Macht und Legitimation« (Benz/Kilper 2018: 860). Im hier verwendeten Sinne setzt der Begriff die Existenz formeller und institutionalisierter ebenso wie informeller und nicht institutionalisierter Strukturen und Prozesse voraus. Es geht um eine Verknüpfung neuer Instrumente der Gestaltung von Stadt mit den Entscheidungen und Planungsprozessen demokratisch gewählter Entscheidungsträger. Wie von Benz und Kilper in Bezug auf *Regional Governance* beschrieben sind Netzwerke, d.h. (vertrauensgestützte) Kommunikationsbeziehungen zwischen Akteuren, eine wesentliche Grundlage dieser Governance-Prozesse (vgl. Benz/Kilper 2018: 861). Institutionelle Strukturen bilden den Rahmen der Beziehungen, so dass eine Koordination von Aktivitäten in unterschiedlichen Handlungsfeldern auch von Dauer sein kann. Die Planung in Netzwerken kann dabei als kollaborativer Prozess verstanden werden (vgl. auch Badach/Dymnicka 2017: 5), der die Perspektiven, Potenziale (einschließlich des Wissens, *human resources*) und die Kreativität von Akteuren unterschiedlichster Felder und Entscheidungsebenen einbezieht. Governance als Steuerung und Koordinierung in komplexen Strukturen stützt sich auf Beteiligungsprozesse und -verfahren und damit auf eine Differenzierung der Akteure in staatliche Akteure (das politisch-administrative System), wirtschaftliche Akteure und Akteure der Zivilgesellschaft (vgl. Möltken-Sicking/Winter 2019: 12). Als Arenen lokaler Governance werden in der Literatur Beispiele aus dem Bereich der Jugendhilfe (vgl. Roß 2020) sowie der Integrations- und der Stadtentwicklungspolitik genannt (vgl. Möltken-Sicking 2019: 30ff). Die folgenden Überlegungen konzentrieren sich auf den Bereich der Stadtentwicklungspolitik.

3. Von der Integrierten Stadtentwicklung zur Integrierenden Stadtentwicklung

Beteiligungsprozesse an der Stadtplanung und -entwicklung sind gesetzlich verankert. Planungsrechtliche Instrumente sind insbesondere Bauleitpläne bzw. Flächennutzungspläne, aber auch Sanierungs- und Entwicklungssatzungen u.v.m. Es werden zu festgelegten Zeitpunkten Informationen zu Planungsverfahren ausgelegt bzw. veröffentlicht und Stellungnahmen z.B. von Vertreter*innen öffentlicher Belange eingeholt. Bewohner*innen haben die Möglichkeit, sich ebenfalls im Rahmen von Stellungnahmen oder während explizit zum Planungsverfahren zugehörigen Veranstaltungen zu äußern. Letztlich ist die Einflussnahme von zivilgesellschaftlichen Akteuren in diesem formellen gesetzlichen Rahmen jedoch vergleichsweise gering. Gründe sind die mangelnde Aufbereitung der notwendigen Informationen, deren Selektion aus der/n Perspektive/n des politisch-administrativen Systems, einschließlich ihrer Stückelung nach Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung und die häufig engen Zeiträume einer möglichen Einflussnahme. Die Verfahren folgen der Handlungslogik des politisch-administrativen Systems (Orientierung an rechtlichen Vorgaben und Wettbewerb um Wählerstimmen; vgl. Möltken-Sicking/Winter 2019: 12). Es ist den Kommunen jedoch eine eigene Ausgestaltung dieses Rahmens möglich, in dem sie in Form von Satzungen ein eigenes spezifisches Ortsrecht schaffen (vgl. Heinig 2022: 74) oder auch Schlüssel- und Impulsprojekte initiieren (vgl. ebd.: 80f). Städtebauförderprogramme, wie das Bundesländer-Programm »Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt« (vgl. Herrmann 2002; Herrmann 2019a: 142ff), bieten zudem seit vielen Jahrzehnten verschiedene Instrumente der zivilgesellschaftlichen Mitwirkung an Stadt- und Raumentwicklungsprozessen.

Seit dem Jahr 2020 wird nun unter dem neuen Titel »Sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten« der Versuch unternommen, eine *Integrierte Stadt(teil)entwicklung* als Querschnittsaufgabe innerhalb der Verwaltung zu betreiben. In der Praxis der Umsetzung werden städtebauliche Instrumente und Aufgaben insbesondere mit sozialpolitischen Fachpolitiken und -ressorts verknüpft. Andere Programme fördern einzelne Schwerpunkte wie z.B. die Lokale Ökonomie. Für die Umsetzung der Programme wurden und werden nach festgelegten Kriterien charakterisierte Gebiete ausgewählt. Ein Quartiermanagement übernimmt als intermediärer Akteur die Mobilisierung und Organisation von nicht-staatlichen Akteuren im Hinblick auf die Quartiersentwicklung (vgl. Herrmann 2008). Akteure in Schlüssel- und Impulsprojekten sollen über das Management und neu geschaffene Instrumente (wie Runde Tische oder Stadtteilkonferenzen), so die Zielsetzung, mit der politisch-administrativen Struktur und damit auch mit top-down-Prozessen der Planung und Umsetzung von Projekten in dem betreffenden Gebiet verknüpft werden. Dieses Gegenstromprinzip (top-down und bottom-

up) beginnt im politisch-administrativen System, welches auch den Einsatz des Quartiermanagements und andere Elemente des Programms finanziert.

Die Programme der integrierten Stadtentwicklung waren ein Anfang auf dem Weg zur Urban Governance, bringen ein wirkliches Umdenken in der politisch-administrativen Steuerung jedoch nicht voran. Dies hat mehrere Gründe. Das wohl in seinen Auswirkungen und im Hinblick auf die aktuellen gesellschaftlichen Herausforderungen schwerwiegendste Hindernis ist der räumliche Bezug. Integrierte Stadtentwicklung verbleibt insbesondere mit Blick auf die beteiligten zivilgesellschaftlichen Akteure auf der Quartiersebene. Heinig nennt Ausnahmen (vgl. Heinig 2022: 110ff); im Vergleich zu den im Rahmen von Programmen der Stadtentwicklung oder von sozialraumorientierter Sozialer Arbeit geschaffenen auf einzelne Gebiete bezogene Infrastrukturen ist die Anzahl der gesamtstädtischen Instrumente integrierter Stadtentwicklung jedoch sehr gering.

Im Gegensatz dazu nimmt die integrierende Stadt- und Raumentwicklung grundsätzlich die gesamtstädtische Ebene in den Blick. Integrierende Stadtentwicklung bezeichnet vor allem Prozesse, aber auch Strukturen (der Kommunikation und des Austauschs), die themen- und raumbezogen geschaffen werden.³ Integration meint in diesem Zusammenhang den ressortübergreifenden Blick auf die Themen und Inhalte, vor allem jedoch die Integration politik- und verwaltungsexterner Akteure in die Stadt- und Raumentwicklung. Instrumente der integrierenden Stadtentwicklung beziehen potentiell Akteure aller Bereiche mit ein, d.h. Akteure der politisch-administrativen Strukturen wie auch Akteure aus der Wirtschaft/Sozialwirtschaft sowie der organisierten und nicht-organisierten Zivilgesellschaft. Eine Handlungslogik der ökonomischen Gewinnmaximierung und des Wachstums trifft auf eine überwiegend bürokratische sowie nach Ressortzuständigkeiten organisierte Steuerungslogik und diese wiederum auf eine Logik bürgerlichen Handelns, die äußerst dynamisch, mit einem hohen Fundus an handlungsfeldübergreifenden Alltagswissen, jedoch auch mit Widerständen auf angedachte Veränderungen reagiert. Das Auswahlverfahren der zu Beteiligenden variiert je nach Beteiligungsinstrument. Es nimmt wesentlichen Einfluss auf die im Verfahren stattfindenden Aushandlungsprozesse und die Legitimation des gesamten Verfahrens. Erste zentrale Schritte im Verfahren sind die Eingrenzung des Themenschwerpunkts und betroffener Bezugsräume, die Formulierung gemeinsamer Ziele und Arbeitsweisen, ein Zeitplan der Kooperation und Meilensteine der Umsetzung. In eigens dafür geschaffenen Beteiligungsinstrumenten wie dem unten beschriebenen Bürger*innendialog oder Zukunftskonferenzen werden nicht nur, wie im gesetzlichen Rahmen vorgeschrieben, Informationen durch die planende Verwaltung bereitgestellt, sondern es wird verwaltungsexternes Expert*innenwissen mit Erfahrungswissen aus dem administrativen System

³ Zur Integrierenden Stadtentwicklung siehe Herrmann (2019b).

und mit Alltagswissen der Bewohner*innen zusammengeführt. Damit findet eine Erweiterung der zu berücksichtigenden Faktoren in der Planung statt.

Die folgende Tabelle fasst die genannten Unterschiede zwischen einer integrierten Stadt(teil)entwicklung im herkömmlichen Sinne (vgl. BMWSB 2021) und dem an dieser Stelle favorisierten Ansatz einer *Integrierenden Stadtentwicklung* zusammen.

Tab. 1: Integrierte versus Integrierende Stadtentwicklung

Integrierte Stadt(teil)entwicklung	Integrierende Stadtentwicklung
Entwicklung eines Gebiets als Querschnittsaufgabe	Entwicklung der Gesamtstadt als Querschnittsaufgabe
Ausgewählte Akteure des Quartiers werden in Stadtteilgremien beteiligt	Breite und projekt-/themenbezogene Auswahl der beteiligten Akteure in unterschiedlichen Beteiligungsformen
Herausforderungen werden auf der Ebene des Quartiers definiert; mögliche Lösungswege auf der Quartierebene favorisiert	Herausforderungen werden als gesamtstädtische Herausforderungen durch die Akteure definiert; Lösungswege werden über Fachgrenzen und unterschiedliche räumliche Ebenen hinweg diskutiert
Projektbezogene Steuerung im Gegenstromprinzip (top-down in hierarchischer Steuerung und bottom up über Bürgergremien) im Quartier	Mix von Steuerungsinstrumenten
Prozesse und Ergebnisse der Quartiersentwicklung werden über intermediäre Akteure in die hierarchischen politisch-administrative Struktur eingebracht	Ergebnisse werden über den Prozess von Beginn an für alle Fachressorts zugänglich gemacht und so auf ihre fachspezifische Relevanz geprüft

Governance in der integrierenden Stadtentwicklung umfasst den Aufbau von Strukturen sowie Verfahren/Instrumenten der Steuerung und Koordination von staatlichen und nicht-staatlichen Akteuren. Sie schließt komplementär zur hierarchischen Steuerung Ansätze der Stakeholderorientierung und Netzwerksteuerung mit ein. Im Idealfall, so das an dieser Stelle vorgestellte Modell, werden schon bei der Identifikation und Formulierung gesellschaftlicher Probleme und Herausforderungen unterschiedliche Perspektiven und unterschiedliches Wissen einbezogen. Auf dieser Grundlage werden Lösungswege diskutiert, in denen öffentliche und private, hierarchische und netzwerkartige Formen der Regelung zusammenwirken. Es ist dabei entscheidend, in welchem Maße die kommunale Selbstverwaltung wahrgenommen werden kann und finanzielle Mittel für eine bürgernahe Demo-

kratie zur Verfügung gestellt werden können. Diesbezüglich bedarf es einer neuen politischen Prioritätensetzung auf der lokalen Ebene.

4. Ein Beispiel der integrierenden Stadtentwicklung durch Urban Governance – der Bürger*innendialog

Als eine die formelle Planung einer Stadt ergänzende Struktur, die ohne fest installierten intermediären Akteur auskommen will, als eine permanente »deliberative Bürgerbeteiligung« (Bürgerrat für Aachen 2021: 2) soll im Folgenden der »Bürger*innendialog« vorgestellt werden. Am 22. März 2022 wurde die Planung und Finanzierung der hierfür notwendigen Strukturen über ein Dekret in der Stadt Aachen – erstmalig in der Bundesrepublik – auf den Weg gebracht (vgl. Bürgerrat für Aachen 2022). Dies beinhaltete den Aufbau der im Folgenden beschriebenen Struktur und der ihr immanenten Verfahren.

Zentrales Ziel des Bürger*innendialogs, welches gleichzeitig die hierarchischen Strukturen und die Anliegen der Bürger*innen verknüpft, ist die Erstellung eines Bürger*innengutachtens. Ziel ist es, »[...] in einem Bürgergutachten Empfehlungen zu geben, über die der Stadtrat berät und beschließt und die – wie vom Stadtrat beschlossen – umgesetzt werden« (ebd.).⁴ Es handelt sich um eine Erweiterung der hierarchischen Steuerung, die den genannten Aspekten einer integrierenden Stadtentwicklung entspricht. Weitere wesentliche Elemente des Bürgerdialogs sind ein Bürgerausschuss, ein Bürgerrat und ein Bürgersekretariat.⁵ In Aachen sieht das Konzept vor, dass das Bürgersekretariat direkt von der Oberbürgermeister*in eingesetzt wird. Dieses erhält Themenvorschläge von Einwohner*innen (mit mindestens 125 unterstützenden Unterschriften), von einem vorherigen Bürgerrat, von den Ratsfraktionen/dem Stadtrat oder von den Dezernaten der Stadtverwaltung (vgl. Bürgerrat für Aachen 2021: 9). Das Bürgersekretariat organisiert den Bürgerrat (bestehend aus 99 Personen), der wiederum aus allen Einwohner*innen der Stadt ausgelost wird, die 16 Jahre und älter sind.⁶ Aus dem Bürgerrat geht der Bürgerausschuss (12 Personen) hervor. In einem Losverfahren unter den Mitgliedern des Bürgerrats wird darüber entschieden, wer Mitglied des Bürgerausschusses wird. Das Gremium des Bürgerausschusses ist es schließlich, welches das zu behandelnde Thema auswählt und dem Bürgerrat vorlegt. Dieser entwickelt unter der Einbeziehung von Expert*innen das Bürgergutachten und legt dieses dem Stadtrat

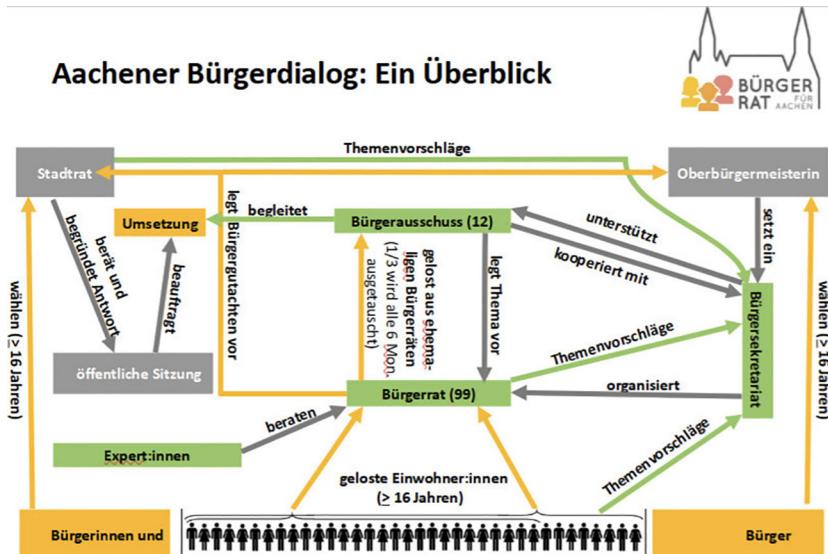
4 In Aachen wurden keine geschlechtsneutralen Bezeichnungen gewählt.

5 Die Bezeichnungen der einzelnen Elemente wurden im Prozess verändert. Die folgende Darstellung orientiert sich an der im Konzept genannten Struktur.

6 Dieses Verfahren beinhaltet auch Gruppen, die sich an Wahlen nicht beteiligen können (weil sie zu jung sind oder keine deutsche Staatsangehörigkeit besitzen).

und der Bürgermeister*in vor. Die folgende Graphik zeigt das erste Konzept der Umsetzung des Aachener Bürgerdialogs.

Abb. 1: Umsetzung des Aachener Bürgerdialogs



Quelle: Bürgerrat für Aachen (2021: 9)

Ein linearer, klar strukturierter Prozess innerhalb der Verwaltung wird mit einem Verfahren verknüpft, das nicht rechtlich formalisiert, standardisiert und direkt rechtsverbindlich ist. Weder die für die Konzeption und Umsetzung von formellen Planungen zuständige Verwaltung noch das politische System sind aus der Verantwortung entlassen.

Zentrales Element der Bürger*innendialoge sind die Aushandlungsprozesse innerhalb einer sich etablierenden Struktur bei gleichzeitig wechselnden Beteiligten. Divergierende Akteursinteressen, Handlungsziele und Bewertungsmaßstäbe sind zusammenzubringen, eine gemeinsame *Sprache* muss entwickelt werden. Die im Zuge der Aushandlung stattfindende Kommunikation und hieraus resultierende Handlungen fußen auf einer Vertrauensbasis, die entwickelt und gepflegt werden muss. Ein auf eben dieses Vertrauen aufbauendes Kooperationsklima und bereits im Vorfeld festgelegte Mechanismen des Konfliktmanagements sind zentrale Voraussetzungen einer Zusammenarbeit (vgl. Schäffer 2012: 126). Dieses braucht eine sich etablierende Kooperationskultur, die offen ist für die Beteiligung neuer Akteure. Gleichzeitig ist es bereits zu Beginn des Prozesses zentral, die Win-

Win-Effekte der kollaborativen Planungen herauszuarbeiten, da sie eine Motivationsgrundlage der Kooperation bilden. Sind diese nicht vorhanden, ziehen sich die Akteure häufig sehr bald zurück. Beteiligungsinstrumente enthalten immer die Möglichkeit, mit Hilfe der Mobilisierung gesellschaftlicher Teilhabe bzw. von Empowerment Ressourcen zu erkennen und mit verschiedenen Methoden neu zu erschließen. Gleichzeitig können sie in Frustration und Verdrossenheit enden, da zuvor gesteckte und nicht eingeordnete Ziele wie Erwartungen nicht erreicht werden.

Noch vor den genannten Schwierigkeiten in der Umsetzung sind jedoch in einem ersten Schritt Strukturen der Kooperation aufzubauen. Ähnliche wie in Abb. 1 dargestellte Strukturen wurden und werden in den 2020er Jahren auch in anderen Städten aufgebaut. So z.B. im französischen Gemeindeverband Est Ensemble, in dem ein Gutachten in Bezug auf das Thema Klimaschutz entwickelt wurde.⁷ Ganz am Anfang steht der Prozess in der Stadt Lüneburg. In dem ersten vom *Zukunftsrat* dem Stadtrat der Stadt Lüneburg vorgelegten Entwurf zum Bürger*innendialog heißt es: »Ergänzend zu den gewählten politischen Gremien möchten wir mit zufällig zusammengesetzten Bürger*innenräten in unserer Kommune ein neues Format des Austauschs und der gemeinsamen Entscheidungsfindung etablieren« (Zukunftsrat Lüneburg 2021: 1). Dem Dialog »unter Bürger*innen« wird im Lüneburger Konzept eine große Bedeutung beigemessen. Ziel ist es, ein Instrument zu etablieren, welches aktuelle Themen der Stadtgesellschaft aufgreifen und den Austausch hierüber etablieren kann. In Lüneburg wird jedoch ebenso deutlich, wie schnell derartige Instrumente in ihrer Umsetzung an Priorität verlieren: Die Ausarbeitung eines Konzepts wurde im März 2022 mit einem Haushaltbeschluss des Stadtrats der Stadt Lüneburg auf den Weg gebracht, im Herbst 2022 jedoch mit der Begründung der Dringlichkeit anderer Dinge (rund um die Unterbringung geflüchteter Menschen) wieder gestoppt.

5. »Government with Governance« für eine Integrierende Stadtentwicklung

Grundlage der Verknüpfung von hierarchischer Steuerung mit der Steuerung in sich thematisch zusammenfindenden Netzwerken ist ein Steuerungsverständnis, welches sich von der hoheitlichen Planung staatlicher Akteure verabschiedet. Stadtentwicklung kann fach- und ressortübergreifend betrachtet und Einflussnahme über Planung und Steuerung kommunikativ mit anderen Akteuren ausgehandelt

⁷ <https://www.buergerrat.de/aktuelles/klimaschutz-parlament-uebernimmt-buergerrat-vorschlaege>

werden (vgl. Selle 2017; Danielzyk/Sondermann 2018: 965). Schäffer führt die folgenden, in dem genannten Beispiel größtenteils enthaltenen Merkmale dieses Verständnisses von *Urban Governance* an (vgl. Schäffer 2012: 110f):

- Multiakteurskonstellationen und Intermediarität;
- Mix von Steuerungsformen (Hierarchie, Wettbewerb, Kooperation) bei Einbettung in rechtsstaatliche (Regel-)Systeme oder, anders ausgedrückt: Governance-Arrangements im Rahmen hierarchischer Government-Strukturen. Hierbei können Kompetenzen innerhalb der Verwaltung neu verteilt (vgl. Schäffer 2012: 120) und Entscheidungskompetenzen neu strukturiert werden (vgl. Schäffer 2012: 124);
- Mix von Steuerungsinstrumenten (Instrument eines städtebaulichen Vertrages; kooperative Projektentwicklung, erweiterte Konzepte der Bürgerbeteiligung usw.); gleichzeitig fachübergreifende Zusammenarbeit der beteiligten Dezerenate;
- Territoriale (Neu-)Orientierung (Definition von Bezugsräumen);
- einerseits Einigung auf und Orientierung an einer langfristigen Vision und andererseits Projektcharakter einzelner Vorhaben und Maßnahmen (vgl. Fürst 2003: 443; Einig et al. 2005: II).⁸

Hinzu kommt

- das Agieren im Gegenstromprinzip, wenn Informationen aus dem Projekt/dem Bürgerdialog schnell in die operative Ebene der Verwaltung einfließen (bottom up) und umgekehrt zeitnah Projektinformationen z. B. zur Umsetzbarkeit in die Projektumsetzung/den Bezugsraum fließen können (vgl. Schöffel/Kemper 2012: 175).

Herausforderungen, die diese Formen des Regierens mit sich bringen sind:

- Die Finanzierung des Aufbaus der Governance-Arrangements im Rahmen kommunaler Selbstverwaltung;
- der problem-/themenoffene Start, so dass diese nicht an Förderprogramme und komplexe Antragsverfahren gebunden sind;
- Agieren jenseits formaler Stadtteil- und Fördergebietsgrenzen und
- Einlassen auf Sozialräume, die von der Wahrnehmung (mental map) und den Interaktionen der Menschen gesetzt werden (vgl. Herrmann 2019a: 32f; Heinig 2022: 62);

8 Insbesondere Fürst (2003) beschreibt Governance als Kooperationen denen eine langfristige Orientierung gemeinsamer Interessen zugrunde liegt.

- Einbettung in eine die Einzelprojekte umspannende Stadtentwicklungsstrategie, die die Wirkmächtigkeit wirtschaftlicher Akteure berücksichtigt;
- Verfestigung von in Beteiligungsprojekten angestoßenen Prozessen der Aushandlung und Kommunikation.

Eine weitere Herausforderung ist das Empowerment zur gesellschaftlichen Teilhabe – nicht jede in den Bürgerrat gewählte Person wird unmittelbar aktiv. Die Herausforderung ist insbesondere im Rahmen von Instrumenten, bei deren Umsetzung die Sprache im Mittelpunkt steht und die häufig auf wortreichen Beiträgen fußen, nicht zu unterschätzen. Die Integration von Schlüsselakteuren/Experten und deren Know-how über ansprechende Instrumente zu verschiedenen Zeitpunkten und Fragestellungen in den Prozess bedarf einer zielgerichteten Öffentlichkeitsarbeit, das Verlassen bisheriger Vorgehensweisen im politisch-administrativen System und auch den Mut, Neues auszuprobieren. Dabei gilt es, Perspektiven und Know-how bisher nicht beteiligter Akteure wertzuschätzen und zu berücksichtigen. Die Suche nach einer gemeinsamen »Sprache«, eines gemeinsamen Gegenstandes und Zielformulierungen braucht Zeit. Hier gilt es, die unterschiedlichen Zeit- und Planungshorizonte der Akteure aufeinander abzustimmen.

Eine integrierende Stadt- und Raumentwicklung als Element der Urban Governance meint zudem den bewussten Umgang mit Informationen und Ressourcen, der unterschiedliche Perspektiven berücksichtigt. Dieser ist Teil des Machtgefälles zwischen den Akteuren. Die Einführung von Governance Arrangements im System der hierarchischen Government-Strukturen kann nur gelingen, wenn Machtstrukturen im Sinne einer *ermöglichen* Macht verändert werden (vgl. Kaufmann 2013: 8 in Anlehnung an Koch 2010: 74).

6. Ein erstes Fazit

Entgegen einer technokratischen Stadt- und Raumplanung im herkömmlichen Sinne geht es bei einer dynamischen, die eingangs beschriebenen Herausforderungen berücksichtigenden Planung darum, Bewohner*innen als Akteure mit vielfältigen Ressourcen und Interessen einzubeziehen und zu ermächtigen, sich in Bezug auf die Gestaltung des Raumes einzubringen. Diese *ressourcenorientierte Gestaltungsperspektive* stellt nicht die Implementation von im politisch-administrativen System erarbeiteten Lösungsansätzen, sondern die im Rahmen einer netzwerkförmigen Zusammenarbeit unterschiedlichster Akteure erarbeiteten Lösungsansätze und Handlungskorridore in den Vordergrund. Ein Anknüpfungspunkt ist dabei die Alltags-Praxis. Der Governance-Begriff kann hierbei nicht nur als »Brückebegriff« zwischen den Disziplinen (vgl. Schuppert 2008: 18), sondern auch als Brücke zur Alltags-Praxis der Akteure fungieren. Der erläuterte Ansatz

einer Integrierenden Stadtentwicklung und das vorgestellte Beispiel verweisen auf dynamische Governance-Arrangements, die als impulssetzende Ergänzung bestehender Steuerungsinstrumente oder als dauerhafte Struktur entwickelt werden können. Eingeordnet in den wissenschaftlichen Diskurs handelt es sich um »Governance with Goverment«, um die Gleichzeitigkeit insbesondere von hierarchischen und netzwerkartigen Strukturen der Handlungskoordination. Mit den genannten Strukturen kann das Gemeinwohl gewährleistet und das »Demokratieproblem« (vgl. Papadopoulos 2010: 228) in Governance-Prozessen berücksichtigt werden. Die relativ schwache Legitimation von Entscheidungen in Netzwerken – Netzwerke sind »durch nicht mehr (aber auch nicht weniger!) legitimiert als durch die Interessen und das Engagement der beteiligten Netzwerkmitglieder« (Roß 2020: 69) – wird innerhalb des Bürger*innendialogs durch die Zufallsauswahl der Beteiligten erhöht. Die Gleichzeitigkeit der in hierarchischen und netzwerkartigen Strukturen ablaufenden Prozesse, d.h. ihre notwendige Abstimmung, stellt jedoch auch eine der größten Herausforderungen dar. Zudem ist das politisch-administrative System in der Rolle des ermächtigenden »Agent« im Gegenstromprinzip immer wieder aufgefordert, die eigenen, durch die unterschiedlichen politischen Ebenen und gesellschaftlichen Entwicklungen geprägten Handlungsspielräume zu prüfen und zu kommunizieren. Mit Blick auf die differierenden Handlungslogiken der beteiligten Akteure hilft die gemeinsame Orientierung auf formulierte Ziele und der mit ihnen verknüpften Bezugsräume, z.B. in Form eines Stadtentwicklungskonzepts. Die Zielformulierungen gewährleisten die Integration der Akteure und das Einlassen des politisch-administrativen Systems auf die Funktionslogik des Aushandelns, welche gleichzeitig zu einem Prozess des Zusammenführens der Ressourcen und Informationen führt.

Sowohl in der praktischen Durchführung des Aufbaus neuer Strukturen und des sich Einlassens auf die geschilderten Prozesse als auch in der wissenschaftlichen Begleitung eben dieser ist bisher erst ein Anfang gemacht. Forschungslücken bestehen u.a. im Hinblick auf die Rolle der öffentlichen Verwaltung im Rahmen von »Governance with Goverment« (vgl. Möltken-Sicking/Winter 2019: 18), im Hinblick auf die Wirkung (z.B. in Bezug auf berücksichtigte Faktoren der Stadtentwicklung), im Hinblick auf die hier erforderlichen Kompetenzen, einem neuen Selbstverständnis der beteiligten Akteure, im Hinblick auf die Möglichkeit und Hindernisse der Entwicklung einer Vertrauensbasis als Grundlage des gegenseitigen Verstehens und einer konstruktiven Zusammenarbeit, auf die Inwertsetzung des Know-how der verschiedenen Akteure zur Steigerung der Akzeptanz, Motivation und Identifikation mit dem Vorhaben sowie im Hinblick auf den Umgang mit Demokratie- und Legitimationsdefiziten. Wieviel Macht kann und muss die öffentliche Hand an private bzw. zivilgesellschaftliche Akteure abgeben, ohne eine unangemessene Verantwortungsverschiebung auf private Akteure zu riskieren oder das angestrebte Gemeinwohl zu gefährden und gleichzeitig das *Innovationspotenzial der Zivilgesellschaft* nut-

zen zu können? Neue Instrumente und Governance-Arrangements können nicht eine Steuerungsunfähigkeit des Staates ausgleichen. Sie können die Steuerung des legitimierten Staates ergänzen und innovativer und transparenter gestalten. Sie können dafür Sorge tragen, dass anknüpfend an das Alltagswissen und die Lebenswelten der Beteiligten fundierte und akzeptierte Veränderungen für eine lebenswerte Stadt umgesetzt werden. Denn: Zu (guter) Letzt sind es die Menschen, die sich in Städten/Räumen aufhalten, sie nutzen oder nicht nutzen und die vor allem auf die Stadt- und Raumentwicklung Einfluss nehmen. »Wir alle sind die Stadt« (Selle 2012: 12).

Literaturverzeichnis

- Bürgerrat für Aachen (2021): *Aachener Bürgerdialog. »Öchermachen Politik«. Ziele, Struktur und Verfahren eines Bürgerrats in Aachen.* https://irp-cdn.multiscreensite.com/cbad4367/files/uploaded/Konzept_Aachener-Buergerdialog-210114.pdf [abgerufen am 27.06.22]
- Bürgerrat für Aachen (2022): *Bald ständig was los in Aachen.* <https://www.buergerrat.de/aktuelles/bald-staendig-was-los-in-aachen/> [abgerufen am 27.06.22]
- Badach, Joanna/Dymnicka, Małgorzata (2017): *Concept of Good Urban Governance and Its Application in Sustainable Urban Planning.* In: IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering, 245.
- Benz, Arthur/Kilper, Heiderose (2018): *Governance.* In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung.* Hannover. S. 857–865.
- BMWSB (Bundesministerium für Wohnen, Bauen und Stadtentwicklung) (2021): *Sozialer Zusammenhalt.* https://www.staedtebaufoerderung.info/DE/Programme/SozialerZusammenhalt/sozialerzusammenhalt_node.html;jsessionid=CA99F6A6B5D3357BA5672219F987BA1.live21302 [abgerufen am 11.04.22].
- Danielzyk, Rainer/Sondermann, Martin (2018): *Informelle Planung.* In: ARL – Akademie für Stadt- und Raumentwicklung (Hg.): *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung.* Hannover. S. 963–974.
- Drilling, Matthias/Schnur, Olaf (Hg.) (2009): *Governance der Quartiersentwicklung. Theoretische und praktische Zugänge zu neuen Steuerungsformen.* 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verl. für Sozialwissenschaften (VS ResearchQuartiersforschung).
- Einig, Klaus/Grabher, Gernot/Ibert, Oliver/Strubelt, Wendelin (2005): *Urban Governance – Eine Einführung.* In: Informationen zur Raumentwicklung. Heft 9/10.2005. I–X.
- Fürst, Dietrich (2003): *Steuerung auf regionaler Ebene versus Regional Governance.* In: Informationen zur Raumentwicklung. Heft 8/9.2003. S. 441–450.

- Heinig, Stefan (2021): *Integrierte Stadtentwicklungsplanung. Konzepte – Methoden – Beispiele*. Bielefeld: transcript Verlag.
- Herrmann, Heike (2020): *Gesellschaftlichen Herausforderungen mit Sozialen Kooperationen begegnen*. In: Stoll, Bettina/Herrmann, Heike (Hg.) (2020): *Corporate Social Responsibility – Impulse aus der und für die Profit- und Sozialwirtschaft. Verantwortung und Nachhaltigkeit*. Opladen, Berlin, Toronto: Barbara Budrich. S. 21–36.
- Herrmann, Heike (2019a): *Soziale Arbeit im Sozialraum. Stadtsoziologische Zugänge*. Reihe »Grundwissen der Sozialen Arbeit«. Stuttgart: Kohlhammer Verlag.
- Herrmann, Heike (2019b): *Neue Herausforderungen für eine integrierende Stadtentwicklung*. In: Zeitschrift für Raumforschung und Raumordnung. 77. Jahrgang. Heft 4. Springer Verlag. S. 1–3. <https://doi.org/10.2478/rara-2019-0044>.
- Herrmann, Heike (2008): *Gesichter und Facetten des Managements im Sozialen Raum*. In: Alisch, Monika & May, Michael (Hg.): *Kompetenzen im Sozialraum – Sozialraumentwicklung und –organisation als transdisziplinäres Projekt*. Opladen: Barbara Budrich. S. 197–216
- Herrmann, Heike (2002): *Bürgerforen: ein lokalpolitisches Experiment der sozialen Stadt*. Forschung Soziologie, Bd. 125. Opladen: Leske + Budrich.
- Kaufmann, Kristin Klaudia (2013): *Kommunikation und Handeln lokaler Akteure des Wohnungsmarktes nach der Komplettveräußerung kommunaler Wohnungsbestände*. Dissertation an der TU Berlin.
- Mayntz, Renate (2004): *Governance Theory als fortentwickelte Steuerungstheorie?* In: MPIfG Working Paper, Band 1. Köln.
- Möltken-Sicking, Katrin (2019): *Lokale und Regionale Governance als Ansätze der Steuerung, Koordination und Organisation in Kommunen und Regionen*. In: Möltken-Sicking, Katrin/Winter, Thorben (Hg.): *Governance. Eine Einführung in Grundlagen und Politikfelder*. Wiesbaden: Springer VS. S. 23–44.
- Möltken-Sicking, Katrin/Winter, Thorben (2019): *Governance: Begriff, Varianten, Steuerungsformen, Akteure und Rollen*. In: Dies. (Hg.): *Governance. Eine Einführung in Grundlagen und Politikfelder*. Wiesbaden: Springer VS. S. 1–21.
- Papadopoulos, Yannis (2010): *Governance und Demokratie*. In: Benz, Arthur/Dose, Nicolai (Hg.): *Governance – Regieren in komplexen Regelsystemen. Eine Einführung*. 2. Aktualisierte Aufl. Wiesbaden: VS Verlag. S. 225–249.
- Pollermann, Kim (2021): *Regional Governance: Begriffe, Wirkungszusammenhänge und Evaluationsansätze*. Thünen Report 87. Herausgegeb. Vom Thünen Institut, Braunschweig. DOI: 10.3220/REP1626701303000
- Roß, Paul Stefan (2020): *Governance-Strukturen, Welfare-Mix und organisationale Hybridisierung in der Kinder- und Jugendhilfe*. In: Polutta, Andreas (Hg.): *Kooperative Organisations- und Professionsentwicklung in Hochschule und Sozialwesen?* Wiesbaden: VS Verlag. S. 53–76.

- Selle, Klaus (2017): *Partizipation 8.0. Bürgerinnen und Bürger in Prozessen der Stadtentwicklung – ein Blick zurück nach vorn*. In: Informationen zur Raumentwicklung 6/2017. S. 12–23.
- Selle, Klaus (2012): *Es gibt das Steuern nicht und nicht den Steuermann, oder: Wir sind die Stadt*. In: Freie Hansestadt Bremen, Stadt Leipzig, Stadt Nürnberg (Hg.): koop-Blatt No. 2. Magazin für integrierte Stadtentwicklung.
- Schäffer, Verena (2012): *Urban-Governance-Prozesse zur Realisierung nachhaltiger Selle*, Klaus (2007): *Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung. Auf dem Weg zu einer kommunikativen Planungskultur? Alltägliche Probleme, neue Herausforderungen*. In: Informationen zur Raumentwicklung 1, S. 63–71.
- Schöffel, Joachim/Kemper, Raimund (2021): *Governance nachhaltiger Quartierentwicklung – ein Vergleich der Programme »Projets Urbains« und Soziale Stadt*. In: Drilling, Matthias/Schnur, Olaf (Hg.): *Nachhaltige Quartiersentwicklung. Positionen, Praxisbeispiele und Perspektiven*. Wiesbaden: VS Verlag. S. 165–179.
- Schuppert, Gunnar Folke (2008): *Governance – auf der Suche nach Konturen eines ‚anerkannt uneindeutigen‘ Begriffs*. In: Schuppert, Gunnar Folke & Zürn, Michael (Hg.): *Governance in einer sich wandelnden Welt*. Wiesbaden: VS Verlag. S. 13–40.
- Walk, Heike (2008): *Partizipative Governance: Beteiligungsformen und Beteiligungsrechte im Mehrebenensystem der Klimapolitik*. Wiesbaden: VS Verlag.
- Walter, Andrea (2017): *Administrative Governance. Kommunalverwaltung in lokaler Politikgestaltung mit Zivilgesellschaft*. Wiesbaden: Springer VS.
- Zukunftsrat der Stadt Lüneburg (2021): *Lüneburger Bürger*innendialog. Ziele, Struktur und Verfahren eines Bürger*innenrats in Lüneburg*. <https://zukunftsrat-lueneburg.de/unsere-gruppen/buergerinnenraete/> [abgerufen am 27.06.22].

Das Quartier partizipativ gestalten

Innovative, experimentelle und kollaborative Stadtentwicklung für nachhaltige Mobilität und lebenswerte Räume

Jan-Hendrik Kamlage, Ute Goerke und Jana Wegener

1. Herausforderungen der Mobilitätswende in Bestandsquartieren deutscher Städte

Die Mobilitätswende¹ in deutschen Städten, verstanden als Möglichkeitsraum geeigneter Maßnahmen, die unser Mobilitätsverhalten und Infrastrukturen im Sinne der Einhaltung der planetaren Grenzen verändert, kommt derzeit kaum voran². Sie gilt als »Sorgenkind der Energiewende« (UBA 2020: 26). Ein radikaler Um- und Ausbau städtischer Bestandsquartiere ist dabei dringend vonnöten, um die Klimaschutzziele der Bundesregierung bis 2030 noch zu erreichen – nehmen doch gerade urbane Räume eine Schlüsselrolle in der Transformation zur Klimaneutralität ein, weil sich dort Menschen, Materialströme und Emissionen stark verdichten. Die notwendigen Maßnahmen sind weithin bekannt: Autofreie Innenstädte, Rückbau von Parkplätzen und Autostraßen, Priorisierung und Ausbau des ÖPNV, Aufbau von flächendeckenden Fuß- und Radwegeverkehrssystemen sowie Car-Sharing-Angeboten und eine aktive Förderung dieser Mobilitätsformen (UBA 2020; Nehrke & Loose 2018). Fehlende öffentliche Mittel, Widerstand und Protest durch Bürgerinitiativen, Anwohner*innen und Vertreter*innen des lokalen Einzelhandels gegen den Rückbau von Parkplätzen und den Ausbau von Mobilitätsinfrastrukturen prägen vielfach

1 Der Verkehrssektor emittierte im Jahre 2021 ca. 148 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente (BMW 2022), dies entspricht rund 20 % der Treibhausgasemissionen in Deutschland (Löschel et al. 2021). Die Emissionen lagen 2021 pandemiebedingt leicht über dem Niveau von 2020 und knapp unter dem Niveau von 2019. Die Emissionen des Verkehrssektors lagen 2021 über der im Bundes-Klimaschutzgesetz festgelegten Jahreshöchstmenge.

2 Die Notwendigkeit eines Um- und Ausbaus von Infrastrukturen im Energie- als auch Verkehrssektor zeigen die noch zu hohen CO₂-Emissionen – so sind diese seit 1990 bis 2020 anstatt der geforderten 40 % lediglich um 37,74 % gesunken – und der drohende oder schon existierende Verkehrskollaps in den Städten (siehe IEA Studie Net zero/www.iea.org/countries/germany).

das Bild in deutschen Kommunen. Politische Entscheidungsträger*innen tendieren oftmals dazu, diesen Koalitionen des Widerstandes (Neukirch 2014) Raum zu geben. Sie scheuen sich, vor Ort unpopuläre Maßnahmen durchzusetzen, weil sie eine Veränderungsbereitschaft in der Bevölkerung voraussetzen, die vielfach nicht vorhanden ist. Der Mobilitätswende sind daher effektive Akzeptanzgrenzen in der Abstimmungsgesellschaft gesetzt (Lucke 2013), die in der Folge die politischen Kosten für Wandel in die Höhe treiben, weil sie mit hohen Informations- und Begründungsaufwänden einhergehen und das Risiko des politischen Scheiterns und der Abwahl in sich tragen.

Die Situation ist verfahren und zuweilen von großer Irrationalität geprägt. Die steigenden und immer sichtbarer werdenden negativen Folgen durch den motorisierten Individualverkehr – wie CO₂-Emissionen, Lärm, Abgase und Gesundheitsschäden – sorgen bisher nicht für einen grundlegenden Wandel der Mentalitäten und der Verhaltensmuster im urbanen Räumen. Das Mobilitätssystem in Deutschland ist in vielen Teilen dysfunktional und steckt in einem Lock-in, es verharrt in einem nicht optimalen Zustand (Roos & Lewalder 2021).

Visionen für attraktive, menschenzentrierte Stadträume der kurzen Wege lassen sich längst finden. Kompakt, grün, durchmischt, barrierefrei, fußläufig erreich- und erlebbar, lebenswert und emissionsarm sollen die Quartiere und die damit verbundene Mobilität der Zukunft sein. Sie sollen Platz für Begegnung und Miteinander schaffen (vgl. BMI 2020). Wandel scheitert folglich nicht an attraktiven Visionen oder dem Wissen darüber, was getan werden sollte. Vielmehr ist die zentrale Frage, wie ein solcher Wandel umgesetzt, wie ein ambitionierter und akzeptierter Koordinierungs- und Handlungsrahmen geschaffen und welche kommunikativen und partizipativen Beteiligungsprozesse es dafür braucht, um die Umgestaltung der urbanen Räume und den Wandel der Kulturen und Verhaltensänderungen in Angriff zu nehmen.

Offensichtlich ist, dass die etablierten Praktiken des Top-down-Managements der Lokalpolitik und Verwaltung an Akzeptanzgrenzen der sozialen Gemeinschaften stoßen (von Schneidemesser et al. 2020). Sie stellt sich als eine Entwicklung dar, die als allgemeiner Machtverlust des politisch administrativen Systems interpretiert werden kann (Kühne 2012: 162). Die Suche nach neuen, experimentellen und unkonventionellen Wegen der co-kreativen und gemeinschaftlich ausgehandelten Gestaltung des urbanen Raums in sogenannten ›invited spaces‹ hat begonnen. Auch Akteur*innen aus der Wissenschaft beteiligen sich daran, in inter- und transdisziplinär arbeitenden Projekten innovative Lösungsansätze und Beiträge zu entwickeln.³ Transdisziplinarität wird dabei als selbstreflexiver Forschungsansatz

3 Siehe z.B. das BMBF-geförderte Projekt »NUMIC – Neues urbanes Mobilitätsbewusstsein in Chemnitz« (<https://numic.city/>).

verstanden, dessen Ziel es ist, komplexe und persistente Probleme durch eine Integration von wissenschaftlichen Erkenntnissen und Praxiswissen zu begegnen, um so konkrete transformative Prozesse zu befördern (Jahn et al. 2012, Schneidewind et al. 2011). In Experimentalräumen wie Reallaboren und Urbanen Living Labs (Bulkeley et al. 2016; Kronsell & Mukhtar-Landgren 2018) kommen Formen des *›action research‹*, von Realexperimenten (Groß et al. 2015) und Interventionen als Teil einer *›politics of experimentation‹* zur Anwendung (Evans et al. 2016). Ihr Ziel ist es, innovative Lösungen mit Akteursgruppen aus der Gesellschaft co-kreativ zu entwickeln, zu erproben und daraus zu lernen. Die wissenschaftlichen Akteur*innen nehmen dabei vielfältige Rollen und Aufgaben ein (Wittmayer & Schäpke 2014, Hilger et al. 2021). Diese variieren zwischen Initiator*innen, Prozessgestalter*innen, Impulsgeber*innen, Partner*innen und Begleiter*innen dieser Interventionen. Ob und inwieweit diese transdisziplinären Ansätze ihre theoretischen Potenziale nutzen können und Beiträge zur lokalen, räumlich gedachten Transformation liefern, ist schwer zu beantworten. Um die Rolle und die Wirkungen dieser transformativen Ansätze und Methoden auf die Entwicklung des Wandels zu verstehen, bedarf es eines genaueren Blickes auf die Gestaltung, Umsetzung und das Prozessdesign sowie die Einbettung in urbane und kommunalpolitische Strukturen (Bulkeley et al. 2016).

Die Ausgangsfrage unseres Beitrages lautet daher: Inwieweit ermöglichen innovative partizipative Prozesse der ambitionierten, informierten und auf Austausch basierenden Beteiligung von Anwohner*innen und organisierten Interessen den Wandel des Stadtraums in gemischten Bestandsquartieren? Welche Beiträge leisten Ansätze der transformativen Forschung und deren Methoden der co-produktiven Wissensproduktion, um Lösungsbeiträge zur Gestaltung der Mobilitätswende in Bestandsquartieren zu entwickeln?

In unserem Beitrag analysieren wir anhand zweier partizipativer Experimente in Reallaboren der deutschen Großstädte Offenbach und Essen die Gestaltung und Umsetzung von co-produktiven und kollaborativen Prozessen der Stadtentwicklung, um erste Aussagen und kurзорische Einordnungen zu deren Wirkungen zu machen und dabei Herausforderungen dieses Vorgehens zu beleuchten. Im ersten Teil stellen wir unseren Ansatz in seinen Zielen, der Strategie und dem Prozessdesign vor und beschreiben im zweiten Teil die Umsetzung der beiden Realexperimente in den städtischen Reallaboren. Im dritten Teil ordnen wir den iterativen und offenen Ansatz ein und unterziehen diesen einer Reflexion. Schließlich stellen wir die Wirkungen des Beteiligungsangebotes im Kontext der Quartiere dar. Im Fokus steht dabei, dass das Experiment als Kernmethode stets agil und kontextgebunden durchgeführt wurde.

Offener Beteiligungsprozess als Ansatz für gesellschaftliche Transformation

Stadtwandel ist inkrementell, langandauernd und geprägt von einer Vielzahl von Akteuren, Interessen, unterschiedlichen Problem- und Lösungsverständnissen in fragmentierten urbanen Räumen mit sozialen Gemeinschaften bestehend aus unterschiedlichen Milieus und Lebensstilen (Kühne 2012:163). Städte bestehen aus verdichteten Räumen, heterogenen Gruppen und bestechen durch ihre Größe (Löw 2010). Urbaner Wandel und Design sind iterativ, oft auch rekursiv und entziehen sich einem generalistischen und schematischen Top-down-Planungsansatz (Mehaffy 2008; Kühne 2012: 162; Selle 2014: 27–48; Selle 2022). Es bedarf eines integrierten und kollaborativen Ansatzes, der Verwaltung, Politik und organisierte Interessen sowie Bürger*innen, Anwohnende anspricht – ohne einen definierten Zielzustand vorzugeben (ebd.). Planerisches Handeln wird zum kommunikativen Handeln, um einen gemeinsam getragenen Koordinierungs- und Handlungsrahmen für die Aushandlung der Interessen, teils diffuser Werte und Zielkonflikte, zu entwickeln (vgl. Kühne 2012:162; Koch et al. 2019: 19ff.). Ziel ist die Entwicklung gemeinsam getragener Ziele und Maßnahmen der urbanen Veränderung aus einer Vielzahl der Einzelinteressen und Perspektiven. Kurz: Aus dem fordernden Ich sollte idealerweise ein planendes Wir werden.

Das Projekt ›Beweg Dein Quartier‹ verfolgte einen solchen Ansatz. Sein Fokus lag nicht allein auf dem Thema Verkehr, sondern es verstand sich als Teil einer veränderten Urbanität. Verkehr wurde demzufolge nicht isoliert, sondern als integraler Bestandteil des mobilen und urbanen Alltags und Lebens der Menschen betrachtet. Denn: Mobilität nimmt das menschliche Bedürfnis in den Blick, sich in einem Raum von A nach B zu bewegen. Verkehr beschreibt hingegen die Mittel, dieses zu erreichen, und zentriert die räumliche Veränderung von Personen, Gütern oder Informationen (vgl. Roos & Lewalder 2021: 345). Ziel des Projekts ist es, durch kreative Impulse in offenen, experimentellen und risikobehafteten Prozessen dialogorientierter Beteiligung konkrete, abgestimmte und informierte Vorschläge zur Umgestaltung des Stadtraums zu entwickeln, um verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen zu reduzieren und die Lebensqualität vor Ort zu steigern.

Nachhaltige Mobilität geht dabei vom Prinzip der kurzen Wege aus. Damit berührt sie das Leben vor Ort in urbanen Quartieren unmittelbar. Themen wie Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit werden integriert zusammen mit Mobilitätslösungen betrachtet und dialogisch zwischen den Akteursgruppen beraten, um Ansatzpunkte für nutzerzentrierte und akzeptierte Veränderungen herauszuarbeiten. Durch das Zusammenwirken von unterschiedlichen Akteur*innen – Bürger*innen, Vereinen und Initiativen, Stadtplaner*innen sowie Mobilitäts-expert*innen entstehen auf diese Weise Projekt-ideen, die in zukünftige Planungen für attraktive öffentliche Räume kurz- bis langfristig einfließen können. Es geht dabei weniger um aufwändige Anpassungen der Infrastruktur, sondern vielmehr

um den Dialog über lebensnahe und inkrementelle Veränderungen der Mobilität – für eine nachhaltige, nutzergenerierte Transformation (Ahaus et al. 2022). Das Quartier wird als Experimentalraum betrachtet, der Teil eines transdisziplinären und transformativen Geschehens ist, in dem gemeinsam getragene Lösungsansätze entwickelt werden können.

Die als Realexperiment durchgeführten Beteiligungsprozesse in den beiden Städten Offenbach und Essen gehören zum wachsenden Feld der mehrstufigen und komplexen dialogorientierten Beteiligungsprozesse (vgl. Kamlage & Nanz 2017). Sie binden unterschiedliche Akteursgruppen (Bürger*innen, Expert*innen und organisierte Interessen aus der Wirtschaft, Umweltschutz und Vertreter*innen aus den Kommunalverwaltungen) in miteinander kombinierten Formaten ein, wie Bürger*innenräten (Strele 2012) (Kleinformat), Bürger*innenversammlungen (Warren & Pearse 2008) oder Konsensuskonferenzen (Joss & Durant 1995), Citizens' Assemblies (Lacelle-Webster & Warren 2021), Workshops und (online-)Beteiligungsplattformen (Secinaro et al. 2021) (eine Übersicht zu den Formaten liefert Nanz & Fritsche 2012; UBA 2014). So werden Online-/Face-to-face-Formate der Kommunikation und der Beteiligung integriert zur Anwendung gebracht. Der Formatbegriff meint wiederkehrende Abläufe der Organisation und Umsetzung sowie Methoden der Kommunikation und Entscheidungsfindung, die konstitutiv für abgrenzbare Formate sind (vgl. Kamlage & Reinermann 2020: 41).

›Beweg Dein Quartier‹ setzte allerdings keine standardisierten Formate um, sondern entwickelte einen auf den konkreten Beteiligungsraum, die Ziele und vorhandenen Ressourcen zugeschnittenen Beteiligungsprozess. Die Gestaltung der Prozesse erfolgte geleitet nach anerkannten Maßstäben der Gerechtigkeit und Fairness für solche Prozesse wie Ergebnisoffenheit, Inklusion, Gestaltungsraum und allparteiliche Moderation. Legitimität basiert in diesem Verständnis auf dem kollektiven, diskursiven Prozess der Beratung. Anerkennungswürdigkeit verdienenden Beteiligungsprozesse aufgrund der diskursiven Herstellung von Ergebnissen. Die Beteiligungsangebote erzeugten unterschiedliche Beteiligungsintensitäten: Angefangen bei reinen Informations- über Konsultations- bis hin zu Kollaborationsangeboten an die Stakeholdergruppen in den Prozessen, um letztlich auch Selbstorganisation der Akteure in den Beteiligungsräumen zu stimulieren (Schmidt et al. 2013).

Diese Informations- und Beteiligungsangebote lassen sich als Modus des Wandels verstehen und als Teil eines ›transition management‹, das persistente Kulturen, Strukturen und Praxen adressiert und verändert (Loorbach 2007). Das von allen Beteiligungsformaten verfolgte Ziel ist es, die Mobilität im Quartier zu fördern und die Qualität des öffentlichen Raumes für alle zu verbessern. Im Vordergrund standen das gemeinsame Entwickeln von Projektansätzen und das Ausprobieren von alternativen Mobilitätsoptionen sowie neuen Gestaltungsansätzen im öffentlichen Raum. Die Beteiligungsprozesse liefen in beiden Städten mit ähnlichen Bausteinen

und Formaten ab, die mithilfe gewonnener Erkenntnisse stets angepasst sowie auf das jeweilige Quartier zugeschnitten wurden (vgl. Ahaus et al. 2022).

Durch die Covid-19-Pandemie und die Kontaktbeschränkungen mussten viele Präsenz-Formate reduziert und umgeplant werden sowie durch Online-Formate ergänzt oder komplett ersetzt werden. Die reduzierten Veranstaltungsangebote und fehlenden persönlichen Begegnungen im Quartier erschweren die direkte Ansprache und öffentliche Präsenz des Projektteams.

Ausgangspunkt des Projektes, um Stadtwandel und Mentalitäten zu verändern, ist daher die Vermittlung von Orientierungswissen über die Folgen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des derzeitigen Mobilitätssystems im Hinblick auf menschliche Bedürfnisse. Dazu gehören neben den gesundheitlichen Folgen die Auswirkungen auf die Aufenthalts- und Lebensqualität (UBA 2022; UBA 2020), aber auch die Chancen für nachhaltigere Alternativen zum MIV. Diese versprechen eine gesteigerte Lebensqualität durch größere Aufenthaltsqualität, weniger Lärm, Schadstoffe, individuelle Kosten und Treibhausgasemissionen. In einem offenen Beteiligungsprozess, in dem die Themen von den Beteiligten mitbestimmt wurden, entstanden aus der Bewohnerschaft der Quartiere heraus konkrete Projektideen. Die beteiligten Akteur*innen entwickelten co-kreativ mögliche Lösungen von urbanen Problemfeldern und verbesserungswürdigen Situationen.

Die kollaborative Projektarchitektur

›Beweg Dein Quartier‹ wurde vom Centrum für Umweltmanagement, Ressourcen und Energie (CURE) an der Ruhr-Universität Bochum und dem Stadtentwicklungsbüro urbanista in Hamburg durchgeführt. Mehr noch: Das Projektteam arbeitete mit den beiden Kommunen Essen und Offenbach als Praxispartnerinnen zusammen. Die Aufgabenteilung innerhalb der co-kreativen Zusammenarbeit lässt sich wie folgt skizzieren: Das CURE verantwortete gemeinsam mit urbanista die Konzeptentwicklung. Die Evaluation der Qualität der Beteiligungsangebote und die Steuerung sowie die Beforschung des Prozesses und der beiden Realexperimente in den Quartieren oblag dem CURE. Die Partner von Urbanista sicherten zudem die hohe Qualität der Umsetzung der Beteiligungsprozesse durch ihre Fachexpertise. Die Partner aus den Verwaltungen der Städte wiederum verantworteten die Rück- und Einbindung der Beteiligungsprozesse und der Ergebnisse in die Verwaltung und waren auch für die Schnittstellen zur Lokalpolitik zuständig.

Durch diese Aufgabenverteilung entstand ein co-kreativer Prozess, in dem Wissen und Kompetenzen gebündelt, Information ausgetauscht und integriertes Handeln möglich wurde. Dies beinhaltete gewisse Prozessrisiken, wie etwa erhöhte Kommunikations- und Abstimmungsaufwände. Diesen Risiken wurde durch einen regelmäßigen Austausch und Absprachen zwischen den Projektpartnern und beteiligten Kommunen begegnet.

Weitere Akteur*innen im Netzwerk waren lokale Initiativen und Institutionen in den Quartieren: Dazu gehörten Multiplikator*innen und Wissensträger*innen wie u.a. der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Fuss e. V. und externe Expert*innen sowie in Offenbach auch das dortige Quartiersmanagement, in Essen u.a. die Ehrenamt Agentur und Stadtteilinitiativen.

Der Grundsatz der Zusammenarbeit und der Konzeption des Prozessdesigns erfolgte kollaborativ und die Analyse der Quartiere sowie die weitere Entwicklung und Umsetzung des Prozesses in eng abgestimmter Zusammenarbeit.

Im Folgenden skizzieren wir die einzelnen Prozessschritte und leiten Reflexionen und Schlussfolgerungen für die Praxis ab.

2. Planung des Prozesses und Erfahrungen

2.1 Voranalyse in den Quartieren

Zu Beginn des Beteiligungsprozesses führten wir eine intensive Phase der Recherche und der Analyse zur Bestandsaufnahme durch, die sog. ›Phase 0‹ (Baukultur NRW), die eine wichtige Voraussetzung für kontextspezifische und ambitionierte partizipative Stadtentwicklungsprozesse ist. Diese ›Phase 0‹ verfolgte zwei wesentliche Ziele:

- Sie diente dazu, verschiedene Sichtweisen und Interessen im Quartier kennenzulernen und sie zu verstehen. Im Mittelpunkt steht die Suche nach neuen Qualitäten des Stadtraumes und das Aufspüren des Geistes einer Stadt, wie der wegweisende Stadtplaner Patrick Geddes es nannte (Selle 2022: 14f). In dieser Phase 0 geht es darum, einem Seismographen gleich Interessenlagen frühzeitig zu erkennen, Konflikte zu bearbeiten und ggf. Korridore für Lösungswege zu ermitteln (Selle 2022: 15). Dieses Auseinandersetzen mit einem Quartier und das Zuhören, z.B. in Form von Ortsbegehungen, leitfadengestützten Interviews mit lokalen Akteur*innen sowie über den Austausch mit Akteur*innen und Gruppen halfen dem Projektteam dabei, die Ausgangslage der Quartiere und Akteurslandschaft zu erfassen und für den kontextspezifischen Beteiligungsprozess zu berücksichtigen – wobei diese Tätigkeit mit der später stattfindenden Bürgerbeteiligung nicht zu verwechseln ist. Somit stellte die ›Phase 0‹ auch ein ›argumentatives Modell‹ des Planens dar. Ohne diese Vorarbeit besteht die Gefahr des Verhärtens von vorhandenen Positionen (Selle 2022).
- Auch diente diese ›Phase 0‹ dazu, Akteure im Quartier zu aktivieren und sie für den späteren Beteiligungsprozess zu sensibilisieren. Denn: Multiplikator*innen und Wissensträger*innen, die sich vor Ort auskennen und Wissen in den Prozess einbringen, eröffnen den Zugang zu lokalen Entscheidungs-

träger*innen, Netzwerken und Bürger*innen. Insbesondere bei Gruppen wie Kindern und Jugendlichen, die sich mit anderen Methoden nur schwer erreichen lassen, ist diese Vermittlerrolle wichtig. Diese wurden durch direkte Ansprache und Projektvorstellungen in den vor Ort ansässigen Einrichtungen aktiviert. Es sollten eine relevante Zahl an Teilnehmer*innen und Aktionen für die Realexperimente gewonnen werden. Darüber hinaus wurden Workshops mit Vertreter*innen der kommunalen Fachverwaltungen durchgeführt, um die relevanten Stellen und Dezernent*innen über den Prozess zu informieren und gemeinsam mögliche Synergien, laufende oder geplante Maßnahmen und andere Rückmeldungen der städtischen Mitarbeitenden einzusammeln, aber auch ein gemeinsames Verständnis der Probleme und Lösungsansätze kommunikativ zu entwickeln. Ein so errungenes ›Commitment‹ der Akteur*innen für die Prozesse der Veränderung wirkt sich rahmensetzend auf die Beteiligung aus.

Die Erkenntnisse flossen in die Voranalyse der Quartiere ein, die Informationen und Daten zur Stadtmorphologie, Einwohnenden und Mobilitätsverhalten sowie Multiplikator*innen und eine Akteursübersicht zum Ergebnis hatte.

Die Bestandsquartiere

Die beiden Realexperimente fanden in zwei dicht bebauten Bestandsquartieren in Essen und Offenbach statt. Die Quartiere umfassen zuzüglich der Wohn- und Gewerbegebäude den öffentlichen Raum zum Arbeiten und Versorgen, aber auch Raum für Begegnungen und für Verkehrsinfrastruktur. Beide Projektquartiere weisen eine hohe Einwohnerdichte und Akteursvielfalt auf. Die Auswahl der beiden Quartiere erfolgte in Abstimmung mit den Verwaltungen der beiden in Frage kommenden Kommunen. Ausgewählt wurden als Projektgebiete das Nordend und der Hafen in Offenbach sowie in Essen das Nordviertel und Umgebung – ein Gebiet, das drei Stadtteile berührt (Nordviertel, Stadtkern und Westviertel).

Das Essener Quartier bringt mit Gewerbegebieten, monofunktionalen Wohnquartieren, einem Neubaugebiet und gemischt genutzten Innenstadtlagen ganz unterschiedliche Grundvoraussetzungen, Nutzungen, Bevölkerungsgruppen und Problemlagen mit. Große innerstädtische Verkehrsachsen trennen die Bereiche voneinander. Dadurch deckten die Gebiete auch unterschiedliche Herausforderungen im Bereich der Gestaltung der Mobilität ab, sodass sich allgemeine Herausforderungen der Verkehrs- und Mobilitätswende wie unter einem Brennglas beobachten und punktuell im Beteiligungsprozess bearbeiten ließen.

Abb. 1: Projektgebiet Essen (Grafik: urbanista)

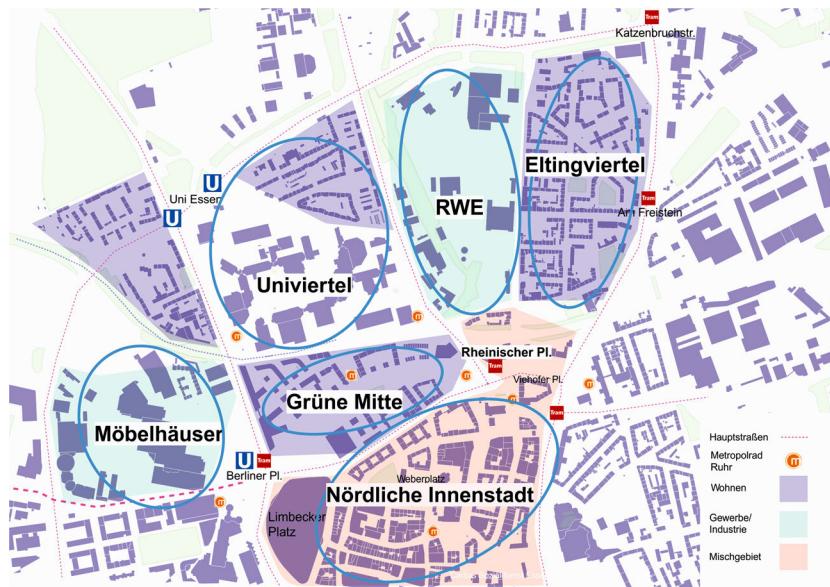
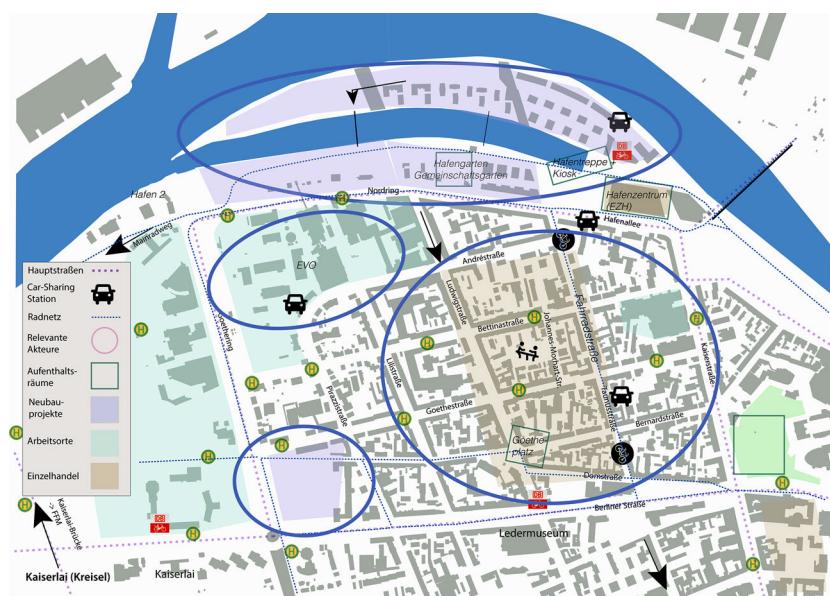


Abb. 2: Projektgebiet Offenbach (Grafik: Google Maps/urbanista)



Das Gebiet in Offenbach stellt dagegen eine Einheit dar und bildet ein kompaktes, gemischt genutztes Quartier, das sich durch eine dichte gründerzeitliche Wohnbebauung auszeichnet und ebenfalls Gewerbe- und Industrieareale sowie einen Energieversorger beheimatet. Insbesondere die Areale des Hafens verfügen über eine eher suboptimale ÖPNV-Anbindung. Das Quartier stellt eines der am dichtesten besiedelten Gebiete in Offenbach dar und viele Menschen pendeln von dort in den Großraum Frankfurt. Demographisch zeigen beide Projektgebiete einige Parallelen auf, so wohnt in beiden eine multikulturelle, eher junge Bevölkerung mit einer insgesamt hohen Fluktuation und prägender Dynamik.

Ein Mandat für den Wandel

Beteiligungsangebote an die Bevölkerung und die organisierten Interessen bedürfen einer Rückbindung an politische Entscheidungsprozesse (Nabatchi 2012: 7). Die Frage, ob Beteiligungsergebnisse Eingang in die Entscheidungen und die Gestaltung der Politik finden, ist einerseits wichtig für die Mobilisierung der Teilnehmenden. Andererseits dient die Möglichkeit zur konkreten Einflussnahme der Anerkennungswürdigkeit. Bürger*innen beteiligen sich stärker, wenn klar und deutlich ist, dass ihr Engagement nicht folgenlos bleibt. Hier gibt es viele Lösungsmöglichkeiten, wie dieser Anspruch in die Gestaltung der Beteiligungsprozesse eingebaut werden kann, z.B. ein transparentes Mandat, das den Beteiligungsgegenstand und -rahmen klärt und wie mit den Ergebnissen prozessual und inhaltlich umgegangen wird. Die Beteiligten sollen daher vorab ausreichend darüber informiert sein, ob und in welchem Maße die Ideen nur Empfehlungen darstellen oder als Ergebnisse umgesetzt werden (können), und ob es ein garantiertes Feedback gibt (Sommer 2019).

Im Projekt ›Beweg dein Quartier‹ wurde für den Dialogprozess mit einem Versprechen, die Ergebnisse zu nutzen oder in eine weitere Planung miteinfließen zu lassen, ein glaubhaftes Verwertungsversprechen, das sog. Mandat, gegeben. Erst mit diesem erschließt sich die Sinnhaftigkeit der Beteiligung und erhöht damit auch die Ernsthaftigkeit der Mitarbeit der Teilnehmenden. Dieses in beiden Städten vor Prozessbeginn ausgearbeitete Beteiligungsversprechen sollte für eine klare Kommunikation im Umgang mit den Ergebnissen sorgen und falsche Erwartungen, vor allem bei den Beteiligten, vermeiden.

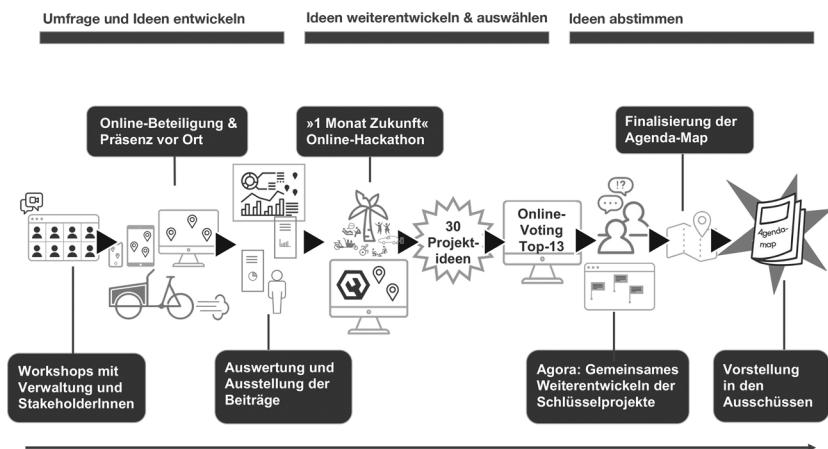
Im Essener Beteiligungsprozess stand dabei das Erwartungsmanagement im Fokus. Ziele, Ablauf und Gegenstand der Beteiligung wurden in einem an die Kommune angepassten Beteiligungsrahmen ausgearbeitet und beschrieben, was mit den Beiträgen der Teilnehmenden passiert und wer über die Umsetzung der entwickelten Ideen entscheidet. Festgehalten wurde, dass die Ergebnisse des Prozesses als inhaltlich verhandelbare Willensbekundung an den Stadtrat und die Verwaltung übergeben werden.

Im Offenbacher Beteiligungsprozess war es durch den längeren Vorlauf möglich, konkreter zu werden. Hier wurde im sog. Beteiligungsversprechen ein garantiertes öffentliches Feedback zu allen final ausgearbeiteten Projektideen seitens der Verwaltung zugesagt sowie die aktive Unterstützung der Umsetzung von mindestens fünf der aus dem Prozess entstandenen Maßnahmen bzw. Projektideen.

2.2 Umsetzung des Beteiligungsprozesses

Abb. 3: Projektverlauf am Beispiel des Essener Beteiligungsprozesses (Grafik: urbanista)

Projektverlauf Essen 2020



Kommunikation und Aktivierung

In einem Beteiligungsprozess steht die Kommunikation und Mobilisierung der zu Beteiligenden im Fokus und entscheidet über das Gelingen mit. Die Bewerbung des Prozesses ist extrem wichtig, um Vielfalt der Teilnehmenden und Sichtweisen zu garantieren. Dazu gehört auch das aktive Aufsuchen der Akteur*innen im Quartier (z.B. durch Leitfadeninterviews, Projektvorstellungen, Präsenz im Quartier). So wurden über unterschiedliche Kanäle Kommunikationsmaßnahmen eingesetzt, um auf die Beteiligungsmöglichkeiten aufmerksam zu machen. Die unterschiedlichen Zielgruppen wurden wiederholt mithilfe von Multiplikator*innen und Medien informiert. Punktuell konnten diese Maßnahmen in der Essener Projektphase durch die persönliche Präsenz des Projektteams unterstützt werden. Da dies im Offenbacher Projektgebiet pandemiebedingt zu Anfang des Prozesses nicht möglich war, hatte die Unterstützung durch das dort ansässige Quartiersmanagement, das

auch als zentraler Vermittler für Kontakte sehr hilfreich war, einen besonders hohen Stellenwert.

Der thematisch offene Beteiligungsansatz gab weder Ziele noch Maßnahmen vor. Lediglich das Leitthema wirkte sich rahmengebend auf die Beratungen und deren Ergebnisse aus.

Eine Kommunikationskampagne zur Mobilisierung der Teilnehmenden rahmte die integrierten, aufeinander abgestimmten Beteiligungsformate (online und Face-to-Face). Diese wurden bei Bedarf vor dem Hintergrund eines agilen Prozessdesigns kontinuierlich angepasst. Die Kommunikation über gedruckte und Online-Flyer und Plakate mit erklärenden Grafiken zeichnete sich durch eine hohe Ästhetisierung der Kommunikation aus, die einen eigenen, wiedererkennbaren Stil aufwies (siehe auch Abb. 5).

Abb. 4: Beispielansicht von Kommunikationsmaterial: Flyermotiv (Illustration: Johanna Springer)



Angepasste Kommunikation durch die Pandemie

Die über die Projektlaufzeit begleitende Kommunikation war zur Bekanntmachung des Projekts und zur Einladung zur Teilnahme sehr wichtig. Zum Teil gestaltete sich

die Mobilisierung der zu Beteiligenden jedoch schwierig, sodass vor allem einige Online-Formate hinter der erwarteten Teilnehmerzahl zurückblieben. Kontaktbeschränkungen sowie auch ein mangelndes Angebot an Veranstaltungen oder persönlichen Begegnungen im Quartier erschweren die direkte Ansprache und öffentliche Präsenz des Projektteams. Umso höher war die Relevanz von Online-Werbemaßnahmen und kontaktlosen Kommunikationsmöglichkeiten wie Hauswurfsendungen oder Plakatierungen.

Öffentlicher Startschuss und Sammeln von Grundlagen (Online-Umfrage)

Online-Umfrage

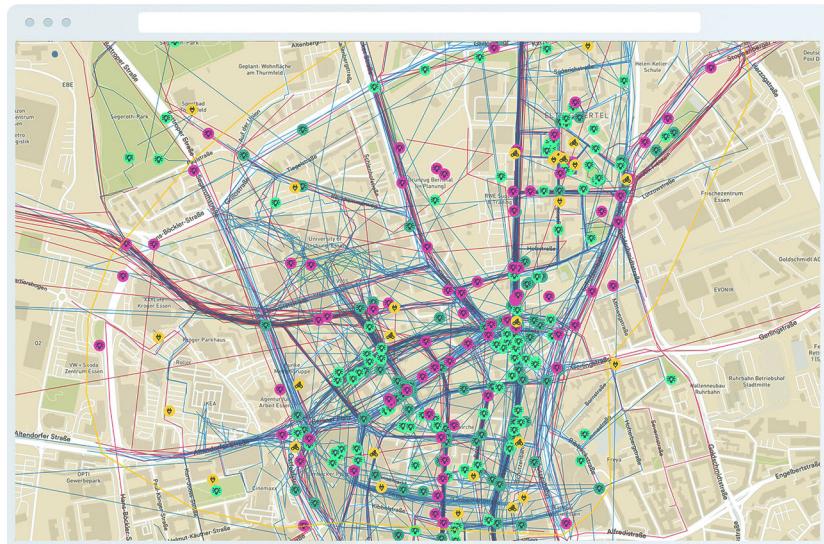
Der öffentliche Projektauftakt startete mit einer zweiwöchigen Umfrage (online und analoge Teilnahme), die als Basis der Projektarbeit diente und in vier Themenbereiche eingeteilt war: Fußverkehr, Radverkehr, Mobilitätsangebote und Aufenthaltsqualität. Dafür wurde ein kartenbasiertes Online-Tool aufgesetzt, mit dem die Nutzer*innen auf Stärken und Schwächen entlang ihrer Alltagswege bzgl. der Aufenthaltsqualität, Wahrnehmung des Quartiers und Mobilität hinweisen und ortsgenaue Vorschläge für das Quartier einbringen konnten.

Die Ergebnisse wurden in Form einer Ausstellung im öffentlichen Raum der Öffentlichkeit vorgestellt. Auf einem zentralen Platz im Projektgebiet wurden thematische Karten als begehbarer Bodenplanen ausgelegt, auf denen die eingezzeichneten Wege, Stärken und Schwächen sowie Vorschläge für die vier Themenfelder abgebildet waren. Gleichzeitig wurde im Rahmen der Ausstellung für die Teilnahme an den Workshops geworben und weitere Präsenz für das Projekt geschaffen.

Reichweite der Umfrage als Basis

Die Online-Umfrage diente einerseits als Bestandsaufnahme, andererseits dazu, die Teilnehmenden mithilfe einer niedrigschwlligen Möglichkeit der Teilnahme zum Nachdenken über Mobilität im Quartier anzuregen und diese zu hinterfragen. Die Online-Beteiligung erzielte eine besonders hohe Reichweite (Essen: 496 Teilnehmer*innen bei vierwöchiger Laufzeit; Offenbach: 264 Teilnehmern*innen bei zweiwöchiger Laufzeit). Die große Zahl von Teilnehmenden war als Grundlage für die darauffolgenden Online-Workshops von hoher Bedeutung und lieferte eine große Bandbreite von Themen und Ideen, auf denen aufgebaut und die weiterentwickelt wurde. Auf dieser Basis konnte ein maßgeschneideter Prozess für das Quartier entwickelt werden.

Abb. 5: Beispielhafte Kartenansicht der Umfrageergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Nutzer*innen und ihrer Wahrnehmung des Quartiers in Essen (Software: Maptionnaire)



Weiterentwicklung von Ideen und Priorisierung

Online-Ideenworkshops und Voting

Auf Basis der Ergebnisse der kartenbasierten Online-Umfrage wurden in einer Workshopreihe Ideen für das Quartier entwickelt und ausgearbeitet, die die aktive Mobilität fördern und die Qualität des öffentlichen Raumes verbessern sollen. Im Essener Quartier fanden zwei Online-Workshops und eine Ortsbegehung statt, die dazu dienten, die Ideen unter realen Bedingungen vor Ort zu prüfen, eine genauere Vorstellung für die weitere Ausgestaltung der Ansätze zu erhalten und weitere Projektideen zu entwickeln. Begleitet wurden die Teilnehmenden in den Online-Workshops von Vertreter*innen der Verwaltung und weiteren Fachexpert*innen aus dem Bereich Mobilität. Mithilfe eines anschließenden öffentlichen Online-Votings konnten die entstandenen Projektideen priorisiert werden, sodass eine Rangliste aus 13 'Top-Projektideen' entstand.

Die Offenbacher Projektphase wurde aufgrund der Erfahrungen in Essen leicht angepasst und eine Verschlankung des Prozesses vorgenommen: Hier fanden nur zwei Online-Workshops statt, zwischen denen das Online-Voting vorgezogen wurde. So war es frühzeitiger möglich, auf die Projektideen in der engeren Auswahl zu fokussieren und die priorisierten Projektideen co-creativ auszuarbeiten. Gleichzeitig wurde geprüft, welche temporär erprobt werden konnten, um sie im Rahmen der

Experimentalphase als Interventionen im öffentlichen Raum umzusetzen. So entstand aus dem Beteiligungsprozess die Auswahl der ‚Top-16‘-Projektideen.

Evaluation zur Qualität

Standardisierte Befragungen der Teilnehmenden im Anschluss an die Online-Formate ergaben ein positives Feedback zur Qualität der Veranstaltungen und bestätigten die hohe Zufriedenheit mit dem Beteiligungsangebot. Gleichzeitig blieben in einigen Online-Formaten die Teilnehmerzahlen hinter den Erwartungen zurück. Dennoch ergaben die Worksholdreihen vielfältige Ergebnisse und Ideen für die Quartiere. Entstanden sind zahlreiche Projektideen, die das gesamte Spektrum von kleinen Maßnahmen wie Blühinseln oder Trinkbrunnen bis zu größeren Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur oder Fußgänger*innen-Achsen aufweisen.

Experimentalphase

In einer Experimentalphase unter dem Titel ‚1 Monat Zukunft‘ stand das Erproben und Erleben temporärer Interventionen im Stadtraum im Mittelpunkt. Es wurden alternative Nutzungen des Straßenraums erprobt und Potenziale aufgezeigt, die eine Neuauftteilung des öffentlichen Raums bergen kann. Durch die Aktionen konnte aufgezeigt werden, wie viel Raum der MIV üblicherweise im Straßenraum einnimmt und welche Auswirkungen dies auf die Aufenthalts- und Lebensqualität hat.

In der Essener Projektphase konnte aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen dieses Format nicht wie geplant stattfinden. Trotzdem wurde eine temporäre Mobilstation mit Carsharing-Fahrzeugen an einem neuen Standort eingerichtet. Auch konnte im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche die Ausstellung der Umfrageergebnisse erneut im öffentlichen Raum gezeigt werden.

Im Offenbacher Nordend konnten im September 2021 temporäre Straßensperren zur Erprobung einer Spielstraße, einer erweiterten Fußgängerverbindung sowie eines Straßenfests im öffentlichen Raum umgesetzt werden. Auch wurden drei Carsharing-Stationen im Quartier für die Dauer des Aktionsmonats eingerichtet und eine ungenutzte Grünfläche zur Aufenthaltsfläche umgenutzt. So konnten im Rahmen des experimentellen Formats einige der zuvor gemeinsam mit den Offenbacher Bürger*innen und Akteur*innen entwickelten Projektideen temporär getestet werden, sodass der Effekt und der Mehrwert für das Quartier direkt erlebbar war.

Anregung eines Perspektivwechsels

Durch die Stadtraum-Aktionen sollte ein Perspektivwechsel auf die ungleiche Flächenverteilung zu Gunsten des MIVs angeregt werden. Das aufsuchende Format ermöglichte es den Anwohnenden, den öffentlichen Raum anders wahrzunehmen.

Das erhöht die Chance, gerade diejenigen zu mobilisieren, die sonst durch formelle Prozesse nicht erreicht werden. Die Erprobung im Stadtraum bot die Möglichkeit, von einer eher abstrakten Ebene der Beschreibung zu einer konkreten Erfahrung zu gelangen. Gleichzeitig konnten die persönliche Präsenz und damit niedrigschwellige Ansprache des Projektteams vor Ort sowie die öffentliche Sichtbarkeit des Projekts gestärkt werden.

Abb. 6: Für den Autoverkehr gesperrter Straßenabschnitt in Offenbach für Straßenfest im Rahmen von »1 Monat Zukunft« (Foto: Stadt Offenbach/Simon Malz)



Mobilitätsheld*innen

Ein weiteres Element der Phase »1 Monat Zukunft« waren die sogenannten »Mobilitätsheld*innen«, die einen Monat lang nachhaltige Mobilitätsformen erproben und in ihren Alltag einbauen sollten. Hierfür erklärten sich Menschen aus dem Quartier bereit, an einer Vorher-Nachher-Befragung teilzunehmen und über ihre Erfahrungen zu berichten. Dafür erhielten sie ein kostenloses Mobilitätspaket bestehend aus unterschiedlichen Anreizen und Angeboten (Gutscheine und Guthaben für unterschiedliche Mobilitätsformen, z.B. ÖPNV-Tickets, Carsharing-Guthaben, Bikesharing- oder E-Scooter-Gutscheine). Hier konnten die beiden regionalen Verkehrsunternehmen für das Bereitstellen dieses Mobilitätspakets gewonnen werden.

Die »Mobilitätsheld*innen« stellen als sog. »Pionier*innen des Wandels« Schlüsselfiguren in Transformationsprozessen dar (Firmhofer 2018). Sie sollen einen wichtigen Beitrag zur Transformation hin zu Nachhaltigkeit leisten, insbes. in der

Gestaltung von Prozessen und Vermittlung zwischen verschiedenen Akteur*innen (Knieling 2021). Mit diesem Prozessbaustein wurde die individuelle Verhaltensebene adressiert.

Anpassung des Prozessdesigns

Durch die eingeschränkte Mobilität durch die Covid-19-Pandemie bestand weniger Bedarf an Mobilitätsangeboten als erwartet, sodass das Angebot des Mobilitätspakets für die ›Mobilitätsheld*innen‹ auf eine begrenzte Nachfrage stieß. Ebenso wurden von vielen Teilnehmenden die Angebote nicht in dem Maße erprobt, wie sie es selbst im Vorfeld prognostiziert hatten.

Qualifizierung der Ideen und Feedback

Agora (Projekte-Werkstatt)

Am Ende beider Beteiligungsprozesse – der Online-Beteiligung und des ›1 Monat Zukunft‹ – stand jeweils ein abschließender Workshop (›Agora‹), in dessen Rahmen der Gesamtprozess gemeinsam reflektiert, ausgewertet und die Projektideen finalisiert wurden. Neben Expert*innen, Verwaltungsmitarbeitenden und Teilnehmenden der vorherigen Formate wurden hier zusätzlich zufällig ausgewählte Bürger*innen aus dem Quartier einbezogen. Mit diesem Verfahren wurde eine höhere Heterogenität der Gruppenzusammensetzung erlangt und so in der letzten Beteiligungsetappe zusätzlich neue Perspektiven einbezogen.

Heterogene Zusammensetzung der Gruppe durch Zufallsauswahl

Das gewählte Verfahren der Zufallsauswahl strebte eine möglichst heterogene Gruppenzusammensetzung an, die unterschiedliche Lebenslagen, Interessen und Stimmen aus der Gesellschaft zusammenbringt (Ahaus et al. 2022). Zudem basiert Legitimität in dialogorientierten Beteiligungsverfahren auf dem kollektiven, diskursiven Prozess der Beratung. Anerkennungswürdigkeit verdienen Beteiligungsprozesse aufgrund der diskursiven Herstellung von Empfehlungen. Die Inklusion möglichst aller signifikant von den Regelungen betroffenen Stimmen und Perspektiven ist eine zentrale Voraussetzung genau dafür. So fand eine zusätzliche kritische Betrachtung der Projektideen im finalen Schritt der Ausarbeitung durch bisher Unbeteiligte gemeinsam mit den bereits zuvor am Prozess aktiv beteiligten Personen statt. Diese Etappe war zentral für den Anspruch des Beteiligungsprojektes, durch eine faire Aushandlung unterschiedlicher Interessen innerhalb eines thematisch offenen und inklusiven Beteiligungsrahmens qualifizierte Ideen zur Umgestaltung des Stadtraums zu entwickeln. So konnte eine realistische Einschätzung der Erfolgschancen und eine detaillierte Ausarbeitung der Projektideen erreicht werden.

Agenda Map

Die Projektideen der Beteiligungsprozesse dokumentieren die ›Agenda Maps‹. Diese Broschüren zeigen die gemeinsam gewählten Lösungsansätze für mehr Lebensqualität, bessere Bedingungen für Fußgänger*innen und Radfahrende und insgesamt eine nachhaltigere Mobilität im Quartier. Die Schlüsselprojekte stellen sowohl strategische Ansätze als auch umfangreiche Neuplanungen großer Verkehrsknotenpunkte und kleine, punktuelle Vorschläge dar. Entstanden sind zahlreiche Projektideen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, aber auch Ideen zu größeren Projekten wie der Umgestaltung einer Hauptverkehrsstraße in Offenbach (Goethering) oder einer Hauptverkehrs- kreuzung in Essen (Berliner Platz). Die Projektidee einer multifunktionalen Quartiersgarage bündelt verschiedene Mobilitätsangebote und schafft Alternativen für den ruhenden Verkehr. Auch die Schaffung von kleinen Parkanlagen, Beleuchtungen an Radwegen oder Begrünungen erhöhen die Sicherheit und die Aufenthalts- qualität und helfen gleichzeitig, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren.

Diese Schlüsselprojekte wurden steckbriefartig aufbereitet und durch Illustrationen veranschaulicht. Einschätzungen zum Zeitaufwand, notwendige Ressourcen, Beteiligte, Qualitätskriterien und ein finales Feedback der Verwaltung zum Umsetzungspotenzial sind einige Bestandteile der Projekt-Steckbriefe. Darüber hinaus hat die Offenbacher Stadtverwaltung fünf Projektideen ausgewählt, deren Umsetzung sie aktiv unterstützen möchte. Im sogenannten ›Projektschatz‹ sind all jene Projektideen beschrieben, die im Online-Voting nicht priorisiert und entsprechend nicht im Detail ausgearbeitet wurden. Diese wurden in kondensierter Form mit aufgenommen, um alle im Beteiligungsprozess entstandenen Ansätze abzubilden.

Die ›Agenda Maps‹ wurden in der betroffenen Bezirksvertretung und den jeweiligen Ausschüssen des Rats der Stadt Essen bzw. der Stadtverordnetenversammlung Offenbach zur Kenntnisnahme vorgestellt.

Themenspektrum und Verwaltungs-Feedback

In der ›Agenda Map‹ spiegelt sich ein weites Spektrum der Themen und Maßstäbe der entwickelten Vorschläge wider. Durch die ergebnisoffene Herangehensweise und ganzheitliche Betrachtung konnten viele unterschiedlich geartete Vorschläge gesammelt werden, die auf das Zielbild eines lebenswerten Quartiers einzahlen. Ein zentraler Bestandteil war das Feedback der jeweiligen Stadtverwaltung, die zu den Projektideen Stellung bezog und Aussagen zum Umsetzungspotenzial machte. Die Ergebnisse des Prozesses stießen in den kommunalen Ausschüssen auf Interesse und wurden bereits teilweise in der Bezirksvertretung des Essener Projektgebiets in Anträgen aufgenommen.

Abb. 7: Beispieldansicht der ›Agenda Map‹ mit Steckbrief zu einer Projektidee in Essen (Grafik: urbanista, Illustration: Johanna Springer)



3. Reflexion und Ausblick

Ausgangspunkt für das kollaborative Verbundprojekt ›Beweg Dein Quartier‹ war der Status quo der Mobilitätswende in Bestandsquartieren deutscher Großstädte. Ziel des Projekts war es, experimentelle, kreative und ergebnisoffene Beteiligungsprozesse zu entwickeln, zu erproben und wissenschaftlich auszuwerten, um so konkrete Impulse für die Mobilitätswende in den Quartieren in Essen und Offenbach zu geben.

Das Projekt zeigt, dass dieses transformative Beteiligungsvorhaben Innovationspotenziale in beiden Reallaboren aufgeschlossen und je nach Voraussetzungen der Quartiere konkrete Ideen zur Umwandlung des Stadtraums hervorgebracht hat. Die Ergebnisse der Beteiligung lassen die These zu, dass der dringend benötigte Umbau deutscher Städte und Quartiere durch offene und kollaborative Beteiligungsangebote unterstützt und durchaus auch beschleunigend wirken kann. Resultate wie Radwege, Mobilstationen und weitreichende Ideen zur Umgestaltung des Stadtraums wie etwa der Entwurf für einen Superblock in Offenbach machen deutlich, dass man kreative Ideen entwickeln kann, wenn strukturiert kollaborativ zusammengearbeitet wird. Wichtig erscheint uns dabei, dass diese Ideen auf fruchtbaren Boden, auf eine Kultur der administrativen Ermöglichung treffen, die weniger in Grenzen und Unmöglichkeiten denkt, sondern Möglichkeitsräume eröffnet, Grauzonen zulässt und Wandel mit allen Mitteln befördert.

Rollen und Arbeitsteilung transdisziplinärer Teams

Ein wichtiger Gelingensfaktor ist die Entwicklung einer kollaborativen Kultur und Arbeitsteilung in sog. Reallabortools, die transdisziplinär und Organisationsgrenzen überschreitend zusammenarbeiten (Huning et al. 2021: 1596): In unserem Fall vor allem zwischen den transformativ arbeitenden Wissenschaftler*innen, Beteiligungsexpert*innen sowie den Vertreter*innen aus den Stadtverwaltungen und der organisierten Zivilgesellschaft.

Das transformative Projektdesign legt nicht nur vielfältige und teilweise widersprüchliche Rollen und Aufgaben offen, sondern ermöglicht gleichzeitig veränderte und neue Möglichkeiten der Verständigung und Zusammenarbeit. Die Vertreter*innen der Verwaltungen beispielsweise traten in den Prozessen der Agora/ Projektwerkstätten als Rat gebend und unterstützend gegenüber den Bürger*innen auf. Im Alltag ihrer Arbeit jedoch sind sie oft gezwungen, ihre Ideen und Konzepte gegenüber der lokalen Bevölkerung und anderen Akteursgruppen im Quartier zu verteidigen. Einzelne Bürger*innen wurden zu Ideengeber*innen und Mitgestaltenden ihres Quartiers – und übernahmen Verantwortung für den Planungsprozess. Üblicherweise stehen Teile der Wohnbevölkerung und auch der organisierten Interessen den Planungen der Verwaltungen als Kritiker*innen

gegenüber, die es dann aufwendig zu informieren und zu überzeugen gilt. Der Rollenwechsel erlaubt es den Betroffenen, in die direkte Gestaltung zu wechseln.

Den Wissenschaftler*innen wiederum kamen unterschiedliche Rollen und Aufgaben zu. Neben der Rolle als reflektive und analysierende Wissenschaftler*innen traten diese als Initiator*innen, Gestaltende und Impuls- und Ratgebende für die Gestaltung der Beteiligungsprozesse in Erscheinung (Hilger et al. 2018: 143). Als Initiator*innen entwickelten sie die Ziele des Prozesses, als Impulsgebende brachten sie wissenschaftliche Erkenntnisse direkt in den Prozess ein und als Prozessgestaltende der Beteiligungsangebote überführten sie diese Vorstellungen in die Praxis. Als transformative Akteure übernahmen sie als Initiator*innen die Aufgabe, die üblicherweise den Vertreter*innen der Politik und/oder der Verwaltung zukommt. Auch wenn diese Impuls- und Initiatorenfunktion sich legitimations- und in der Folge akzeptanzfördernd auswirken kann (Lentsch 2016: 320), ergibt sich daraus die Schwierigkeit, die verantwortlichen Politiker*innen und Verwaltungsvertreter*innen von dem Beteiligungsansatz und dem veränderteren Vorgehen überzeugen zu müssen, so dass diese den Prozess und seine Ergebnisse letztlich tragen und unterstützen. Ein wesentlicher Vorteil dieser veränderten Rollen und Aufgabenwahrnehmung ist, dass wissenschaftliche Initiatoren als stärker unabhängig gegenüber der Politik und Verwaltung wahrgenommen werden. So sind sie weniger dem Misstrauen ausgesetzt, eigene Interessen für die Gestaltung des Quartiers mit den Mitteln der Beteiligung umzusetzen (Richter et al. 2016). Prägnant formuliert: Sie sind stärker an der Qualität des Prozesses interessiert, nicht so sehr an dessen Ergebnissen. Eine solche unabhängige Prozessbegleitung vermag es, gesellschaftliches Vertrauen in co-kreative Verfahren zu stärken (Richter et al. 2016: 18). Dies setzt allerdings voraus, dass es gelingt, die Rolle und Aufgabe – sowie deren Grenzen – der begleitenden wissenschaftlichen Akteure klar zu kommunizieren. Die Komplexität und Widersprüchlichkeit gerade der wissenschaftlichen Rollen und Aufgaben ist eine große Herausforderung in der Praxis transformativer Forschung.

Die Beteiligungsexpert*innen und Dienstleister*innen wiederum waren freier darin, kreative Methoden umzusetzen, die nicht unmittelbar die Interessen von öffentlichen Auftraggebern – und deren in der Regel strikte Zeit-, Inhalts- und Prozessvorgaben – bedienen mussten. Die Folge war ein Beteiligungsprozess, der sich die Freiheit nehmen konnte, sich vom Kopf auf die Füße zu stellen. Ausgangspunkt waren die Ideen der Menschen vor Ort – als Träger*innen und Vermittler*innen von Alltagswissen. Sie gaben die Inhalte vor, sie füllten mit ihren Überlegungen einen Rahmen, der von den Prozessgestalter*innen umsichtig vorgegeben wurde – immer mit dem Ziel, Veränderung zu ermöglichen und nicht, um sie vorzugeben. So bestand die Chance, aus dem eingeübten Rollen- und Handlungsmustern herauszutreten, die vielfach in Deutschland vorherrschen: Verwaltungen erarbeiten Konzepte, die auf eine wenig aktivierte und beteiligte Gesellschaft treffen, der in der Regel eine höchstens konsultierende, mithin hinweisgebende Funktion in Gestal-

tungsprozessen zugewiesen wird. So entstehen häufig systematische Enttäuschungen, die das Vertrauen in die Verantwortlichen weiter schwächen. Die Realexperimente in Offenbach und Essen weisen einen Weg, aus diesem Muster herauszukommen: Sie brachen eingebügte Muster der urbanen Planung auf, indem sie Rollen und Aufgaben neu verteilten und austarierten. Diese Form der co-creativen Teamarbeit unterschiedlicher Akteursgruppen bietet große Chancen, muss aber im Vorfeld gut abgestimmt und in ständiger Kommunikation mit- und untereinander angepasst und eingebügt werden.

Am Ende steht die Erkenntnis, dass erweiterte Akteurskonstellationen die Kommunikations- und Abstimmungsaufwände aller Akteur*innen erhöhen, so dass für die Beteiligungsprozesse und deren Abstimmung im Detail schon bei der Planung viel Zeit und Raum eingeräumt werden muss. Die Aufgabenverteilung zwischen transformativer Wissenschaft, Beteiligungsdiensleister*innen und Kommunalverwaltung in diesen co-creativen Prozessen sorgt dann im Idealfall dafür, dass Rollen, Wissen und die Aufgaben besser gebündelt und synergetisch zur Anwendung kommen.

Prozessdesign und Gestaltung

Der Innovationsgehalt des Beteiligungsangebotes lag weniger in den einzelnen Formaten wie etwa der kartenbasierten Onlinebeteiligung, den Projektwerkstätten, den lokalen Stadtrauminterventionen oder der Agora, sondern vielmehr in der integrierten und aufeinander abgestimmten Umsetzung der Beteiligungsformate. Die Umsetzung verlief grob in den Phasen: Informationsgewinnung und Voranalyse des Quartiers, der Bedarfe und Akteur*innen; Informieren und Mobilisierung von Bürger*innen und organisierten Interessen durch eine Online-Umfrage; Schaffung eines Experimentalraums durch die Erprobungsphase »1 Monat Zukunft«; Entwicklung, Qualifizierung und Abstimmung von Projektideen mit Lösungen auf verschiedenen Skalierungsebenen sowie anschließende Reflektion des Beteiligungsprozesses.

Die Kunst der Beteiligenden lag darin, einen akzeptierten Handlungsrahmen für co-creative Prozesse zu entwickeln, der klare und nachvollziehbare Schritte und Beteiligungsangebote beinhaltete, die schlüssig aufeinander aufbauten, ohne große inhaltliche Vorgaben zu machen. Von besonderer Bedeutung sind dabei markante Zwischenschritte wie die Priorisierung von Ideen in Ranglisten, mit denen im nächsten Schritt weitergearbeitet werden konnte. Diese Elemente geben eine wichtige Struktur und Orientierung für alle Beteiligten vor. Auch bauten die verschiedenen Beteiligungsangebote mit variierenden Beteiligungsintensitäten von Informieren über Kommentieren bis hin zu niedrigschwülligen Online- als auch Face-to-face-Angeboten möglichst nahtlos aufeinander auf. Es entstand ein strukturierter Beteiligungsprozess, der die interessierten Teilnehmenden von Anfang an inte-

grierte, aber immer auch die Möglichkeit schuf, im späteren Verlauf einzusteigen und eigenes Wissen und Ideen einzubringen.

Inklusion und Heterogenität

Um die Beteiligungsbereitschaft und Legitimität der Prozesse zu erhöhen, gingen wir bei der Gestaltung der Beteiligungsangebote theoriegeleitet vor. Um die Inklusivität der Beteiligungsangebote zu erhöhen, wurden betont leicht zugängliche Beteiligungsformate, Ansprachen direkt vor Ort gewählt und im Falle der Agora eine Zufallsauswahl eingebunden. So konnte eine heterogenere Gruppe an Teilnehmer*innen gewonnen werden, die mehr war als die sog. »üblichen Verdächtigen« (Lietzmann et al. 2021: 8). Dafür wurden nicht nur Einladungen versendet und öffentliche Mobilisierungen gewählt, sondern online und analog direkt im Quartier geworben. Mit dem Instrument der Zufallsauswahl von Teilnehmenden aus dem Quartier, geschichtet nach der jeweiligen Bevölkerungsstruktur, wurde die Gruppe der Teilnehmenden heterogener (Merkmale: Wohnort, Alter, Geschlecht und Migrationshintergrund). Auch hier kann davon ausgegangen werden, dass sich vor allem die interessierten Personen zurückmelden, die bereits einen Bezug zum Thema, sprachliche Grundvoraussetzungen und eine generelle Bereitschaft mitbringen, da die auf Zufallsauswahl basierende Beteiligung eine freiwillige Teilnahme und so immer auch eine Selbstselektion darstellt (Kirby et al. 2021: 13). Dennoch entsteht so eine heterogene Gruppenzusammensetzung und ermöglicht ein plurales Meinungsspektrum (ebd.: 15).

Agilität und Iteration

Agilität und Anpassungsfähigkeit der Beteiligungsprozesse an sich wandelnde Rahmenbedingungen ist ein wichtiger Gelingensfaktor für Beteiligungsprozesse. Gerade komplexe Bürger*innen- und Stakeholderprozesse sind fragil und weichen oft von den geplanten Verläufen ab. Kontext und Prozess stehen dabei in einer ständigen Wechselwirkung. Die Corona-Pandemie beispielsweise erzwang eine vollständige Neukonzeption und Umstellung der Formate und Prozesse von mehrheitlich face-to-face auf digitale Angebote. Die Planung erfolgte also sehr stark iterativ in einer von Unsicherheit geprägten Situation. Stetige Anpassungen und Neukonzeptionen der Beteiligungsformate waren voraussetzungsvoll: erhöhte Kommunikations- und Abstimmungsaufwände führten zur Verdichtung der Arbeit, erhöhten den Zeitdruck und brachten Risiken des Scheiterns aufgrund der Umplanungen. So konnte der »lernende Prozess« in der zweiten Projektkommune (Offenbach) bereits hinsichtlich der Reihenfolge, des Prozessablaufes, der werbenden Kommunikation und des Pandemiegeschehens angepasst werden.

Ergebnisoffenheit, Unsicherheit und Vertrauen

Der ergebnisoffene und experimentell Beteiligungsansatz sind voraussetzungsvoll und geprägt von Risiken und Unsicherheit. Ergebnisse und Lösungsvorschläge sind offen, zuweilen strittig und unrealistische oder thematisch unpassende Vorschläge möglich. Das Gelingen dieser co-creativen Prozesse setzt die Fähigkeit der konstruktiven Zusammenarbeit und der Vertrauensbildung zwischen den Beteiligten voraus.

Die Verwaltungsvertreter*innen sind gefordert, Vertrauen in den offenen Prozess und die Partner*innen aufzubringen, so dass in dessen Rahmen konstruktive Ergebnisse entstehen. Genauso ist aber auch ein glaubwürdiges Versprechen an die zu Beteiligenden im Vorfeld notwendig, dass die Ergebnisse tatsächlich verwertet bzw. in die städtischen Planungsprozesse eingehen. Mögliche Überschneidungen zwischen neuen Projektideen und ohnehin geplanten Maßnahmen der Stadt (z.B. auf Basis eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts/ISEKs) kann eine höhere Wahrscheinlichkeit der (früheren) Umsetzung, aber auch eine Selektion und Reduzierung auf die »gewünschten« Ideen bedeuten. Im Projekt ›Beweg Dein Quartier‹ konnte eine Balance zwischen der Ergebnisoffenheit des Prozesses und der Einbettung in städtische Planungen gefunden werden.

Wie einleitend beschrieben, kommt es jedoch am Ende auf die Wirkungen des Prozesses an. Der Impact von Verfahren ist die entscheidende Größe, an der sich Beteiligungsverfahren in Zukunft noch stärker messen lassen müssen, um die Energie der Transformation, die vor Ort vorhanden ist, auch in konkrete Veränderungen zu übertragen. Hier bleibt abzuwarten, wie die politisch Verantwortlichen in den Projektkommunen Essen und Offenbach die Ergebnisse der Partizipation aufnehmen und in Entscheidungen übersetzen. Diese Anschlussfähigkeit von Anfang an mitzudenken, ist eine hervorzuhebende Leistung der Projekte. Das gilt insbesondere im Fall des Offenbacher Reallabors, wo die Verantwortlichen in ihrem Beteiligungsversprechen ein garantiertes öffentliches Feedback zu allen ausgearbeiteten Projektideen und die aktive Unterstützung der Umsetzung von mindestens fünf der aus dem Prozess entstandenen Maßnahmen bzw. Projekte zusagten.

Hervorzuheben gilt noch, dass der Beteiligungsansatz und die Methodik von ›Beweg Dein Quartier‹ übertragbar sind und so auf unterschiedliche Art und Weise andernorts durchgeführt werden können. So können die Herausforderungen der Mobilitätswende co-creativ bearbeitet und lebenswerte Quartiere gemeinsam mit den Menschen vor Ort entwickelt werden.

Literaturverzeichnis

- Angerer, F./Hadler, G. (2005): *Folgen und Wirkungen des Verkehrs – Städtebauliche Folgen*, In: Steierwald, Gerd/Kühne, Hans Dieter/Vogt, Walter (Hg.): *Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele.* 2. Aufl.; Springer Verlag; Berlin; S. 152–159
- Agora Verkehrswende (2022): *Stadtverkehr*. (Online) <https://www.agora-verkehrswende.de/themen/stadtverkehr/> [abgerufen am 12.4.22]
- Ahaus, Björn; Großmann, Astrid; Kurtz, Tobias; Wegener, Jana (2022): *Beweg Dein Quartier – Co-kreative Entwicklung von Stadträumen als Game-Changer für die Mobilitätswende*, In: Förster, Agnes; Thissen, Fee und Fischer, Lea (Hg.): *pnd – rethinking planning* (02/2022). RWTH Aachen: Aachen.
- Baur, Nina; Kelle, Udo & Kuckartz, Udo (2017): *Mixed Methods – Stand der Debatte und aktuelle Problemlagen*. *KZfSS Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 69(2), 1–37. (Online) https://kzfss.uni-koeln.de/sites/kzfss/pdf/SH_57-2017.pdf [abgerufen am 2.6.22]
- BMI (2020): *Neue Leipzig Charta – Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl*. (Online) https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/2020/eu-rp/gemeinsame-erklaerungen/neue-leipzig-charta-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=6 [abgerufen am 31.5.22]
- BMWi (2022): *Pressemitteilung vom 15.03.2022. Treibhausgasemissionen stiegen 2021 um 4,5 Prozent*. (Online) <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2022/03/20220315-treibhausgasemissionen-stiegen-2021-um-45-prozent.html> [abgerufen am 1.6.22]
- Bulkeley, Harriet et al. (2016): *Urban living labs: governing urban sustainability transitions*. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 22, 13–17. (Online) <https://doi.org/10.1016/j.cosust.2017.02.003> [abgerufen am 28.4.22]
- Evans, James; Karvonen, Andrew und Raven, Rob (2016): *The Experimental City: New Modes and Prospects of Urban Transformation*. In: *The experimental city* (Hg.), 1–12. London: Routledge. (Online) <https://andrewkarvonen.files.wordpress.com/2018/08/evans-et-al-2016.pdf> [abgerufen am 31.5.22]
- Firmhofer, Angela (2018): *Pioniere des Wandels und städtische Kulturen der Nachhaltigkeit. Beispiele für zivilgesellschaftliche Transformation in München, Barcelona und Kopenhagen*. München: oekom verlag.
- Groß, Matthias; Hoffmann-Riem, Holger und Krohn, Wolfgang (2015): *Realexperimente – Ökologische Gestaltungsprozesse in der Wissensgesellschaft*. Bielefeld: transcript Verlag. (Online) <https://www.transcript-verlag.de/978-3-89942-304-4/realexperimente/> [abgerufen am 27.4.22]
- Hilger, Annaliesa; Rose, Michael und Keil, Andreas (2021): *Beyond practitioner and researcher: 15 roles adopted by actors in transdisciplinary and transformative research processes*. *Sustainability Science*, 16 (6), 2049–2068. (Online) <https://link.springer.com/article/10.1007/s11625-021-01028-4> [abgerufen am 31.5.22]

- Huning, Sandra; Räuchle, Charlotte und Fuchs, Marita (2021): *Designing real-world laboratories for sustainable urban transformation: addressing ambiguous roles and expectations in transdisciplinary teams*. In: *Sustainability Science*, 16, 1595–1607 (2021). (Online) doi.org/10.1007/s11625-021-00985-0 [abgerufen am 27.6.22]
- IPCC (2022): Sechster Sachstandsbericht (AR6), Beitrag von Arbeitsgruppe II: *Folgen, Anpassung und Verwundbarkeit*.
- Jahn, Thomas; Bergmann, Matthias und Keil, Florian (2012): Transdisciplinarity: Between mainstreaming and marginalization. *Ecological Economics*, 79, 1–10. (Online) https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2012.04.017 [abgerufen am 31.5.22]
- Joss, Simon und Durant, John (Hg.) (1995): *Public Participation in Science: The Role of Consensus Conferences in Europe*. London.
- Kamlage, Jan-Hendrik und Nanz, Patrizia (2017): *Public participation and democratic innovations: Assessing democratic institutions and processes for deepening and increased public participation in political decision-making*. In: World Forum for Democracy (pp. 1–36).
- Kamlage, Jan-Hendrik und Reinermann, Julia Lena (2020): *Die doppelte Normativität der partizipativen Technikfolgenabschätzung–Entwicklungen, Funktionen und Herausforderungen*, In: Die neutrale Normativität der Technikfolgenabschätzung. Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG, 2020.
- Kamlage, Jan-Hendrik; Richter, Ina und Nanz, Patrizia (2018): *An den Grenzen der Bürgerbeteiligung. Informelle dialogorientierte Bürgerbeteiligung im Netzausbau der Energiewende*. In: Holstenkamp, Lars & Radtke, Jörg (Hg.) (2018): Handbuch Energiewende und Partizipation. Springer Wiesbaden, 627–642. Kirby, Nicolina et al. (2021): Evaluation des Bürgerrats Deutschlands Rolle in der Welt. Abschlussbericht der wissenschaftlichen Evaluation. Potsdam, Wuppertal: Institute for Advanced Sustainability Studies e.V. (IASS), Institut für Demokratie- und Partizipationsforschung (IDPF). (Online) https://doi.org/10.25926/hjqy-x361 [abgerufen am 1.6.22]
- Knieling, Jörg (2021): *Akteure und ihre Beiträge zur großen Transformation in ausgewählten Handlungsfeldern. Stadt- und Raumplanerinnen und -planer als Pioniere nachhaltiger Transformation*. In: Hofmeister, Sabine; Warner, Barbara und Ott, Zora (Hg.) (2021): Nachhaltige Raumentwicklung für die große Transformation – Herausforderungen, Barrieren und Perspektiven für Raumwissenschaften und Raumplanung. Hannover, 172–182. Forschungsberichte der ARL 15. (Online) https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-10109 [abgerufen am 12.5.22]
- Koch, F., Krellenberg, K., Reuter, K., Libbe, J., Schleicher, K., Krumme, K., ... & Kern, K. (2019): *Wie lassen sich die Sustainable Development Goals umsetzen? Herausforderungen für Städte in Deutschland und die Rolle der Planung*. disP-The Planning Review, 55(4), 14–27

- Kronsell, Annica und Mukhtar-Landgren, Dalia (2018): *Experimental governance: the role of municipalities in urban living labs*. *European Planning Studies*, 26 (5), 988–1007. (Online) <https://doi.org/10.1080/09654313.2018.1435631> [abgerufen am 1.6.22]
- Kühne, Olaf (2012): *Stadt-Landschaft-Hybridität: Ästhetische Bezüge im postmodernen Los Angeles mit seinen modernen Persistenzen*. Springer-Verlag, 2012.
- Lacelle-Webster, Antonin und Warren, Mark E. (2021): *Citizens' Assemblies and Democracy*. Oxford Research Encyclopedia of Politics. (Online) <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190228637.013.1975> [abgerufen am 31.5.22]
- Lietzmann, Hans J. et al. (2021): *Bürgerräte als eine zeitgemäße Ergänzung der repräsentativen Demokratie – Handreichung für eine Implementation deliberativer Bürgerräte*. Potsdam, Wuppertal: Institut für Demokratie- und Partizipationsforschung (IDPF), Bergische Universität Wuppertal. (Online) <https://doi.org/10.25926/rj2t-2763> [abgerufen am 1.6.22]
- Löschel, Andreas; Grimm, Veronika; Lenz, Barbara und Staiß, Frithjof (2021): *Expertenkommission zum Monitoring-Prozess »Energie der Zukunft«: Stellungnahme zum achten Monitoring-Bericht der Bundesregierung für die Berichtsjahre 2018 und 2019*. (Online) https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/S-T/stellungnahme-der-expertenkommission-zum-achten-monitoring-bericht.pdf?__blob=publicationFile&v=12 [abgerufen am 1.6.22]
- Loorbach, Derk (2007): *Transition management: new mode of governance for sustainable development*. Utrecht: International Books.
- Low, Martina (2010): *Stadt- und Raumsoziologie*. In: Kneer, Georg & Schroer, Markus (Hg.) *Handbuch Spezielle Soziologien* (pp. 605–622). VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Lübke, Christiane; Hanke, Stefanie und Weimar, Markus (2021): *Barrieren beim Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr: Ein Mobilitätsexperiment zum Pendleralltag im Ruhrgebiet*. In: Proff, Heike (Hg.) *Making Connected Mobility Work. Technische und betriebswirtschaftliche Aspekte* (S. 371–380). Wiesbaden Springer Verlag.
- Lucke, Doris (2013): *Akzeptanz: Legitimität in der »Abstimmungsgesellschaft«*. Wiesbaden: Springer-Verlag.
- Mehaffy, M. W. (2008). Generative methods in urban design: a progress assessment. *Journal of Urbanism*, 1(1), 57–75.
- Nabatchi, Tina (2012): *A manager's guide to evaluating citizen participation*. Washington, DC: IBM Center for the Business of Government. (Online) <https://www.businessofgovernment.org/sites/default/files/A%20Managers%20Guide%20to%20Evaluating%20Citizen%20Participation.pdf> [abgerufen am 30.6.22]
- Nanz, Patrizia und Fritzsche, Miriam (2012): *Handbuch Bürgerbeteiligung – Verfahren und Akteure, Chancen und Grenzen*. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung. (Online) https://www.bpb.de/system/files/dokument_pdf/Handbuch_Buergerbeteiligung.pdf [abgerufen am 31.5.22]

- Nehrke, Gunnar und Loose, Willi (2018): *Nutzer und Mobilitätsverhalten in verschiedenen CarSharing-Varianten*. Berlin: Bundesverband CarSharing. (Online) https://carssharing.de/sites/default/files/uploads/stars_wp4_t41_projektbericht_bcs_deutsch_final_1.pdf [abgerufen am 1.6.22]
- Neukirch, Mario (2014): *Konflikte um den Ausbau der Stromnetze: Status und Entwicklung heterogener Protestkonstellationen*. SOI Discussion Paper, No. 2014-01. (Online) https://www.sowi.uni-stuttgart.de/dokumente/forschung/soi/soi_2014_1_Neukirch_Konflikte_um_den_Ausbau_der_Stromnetze.pdf [abgerufen am 30.5.22]
- Notz, Jos Nino (2017): *Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz. Von der Tragödie einer Allmende – über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis*. IVP-Discussion Paper, 1/2017. Berlin.
- Richter, Ina; Danelzik, Mathis; Molinengo, Giulia; Nanz, Patrizia und Rost, Dietmar (2016): *Bürgerbeteiligung in der Energiewende. Zehn Thesen zur gegenwärtigen Etablierung, zu Herausforderungen und geeigneten Gestaltungsansätzen*. IASS Working Paper, (Februar 2016). (Online) 10.2312/iass.2016.002 [abgerufen am 27.6.22]
- Roos, Michael, & Lewalder, Florian (2021): *Das Mobilitätssystem des Ruhrgebiets im Lock-In*. In: Proff, Heike (Hg.) *Making Connected Mobility Work* (pp. 343–358). Springer Gabler, Wiesbaden.
- Schneidewind, Uwe; Ernst, Andreas und Lang, Daniel J. (2011): *Institutionen für eine transformative Forschung. Zur Gründung der NaWis-Runde*. In: GAIA, 20 (2), 133–135. (Online) https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/3804/file/3804_Schneidewind.pdf [abgerufen am 1.6.22]
- Secinaro, Silvana et al. (2021): *Does Citizen Involvement Feed on Digital Platforms?* International Journal of Public Administration. (Online) <https://doi.org/10.1080/01900692.2021.1887216> [abgerufen am 31.5.22]
- Selle, Klaus (2022): »We must not too simply begin« – Warum eine Phase o unverzichtbar ist. In: Phase o. Themenheft Nr. 2, Baukultur NRW (Hg.), Köddermann, Peter, 2022. (Online) <https://baukultur.nrw/> [abgerufen am 31.3.22]
- Selle, Klaus (2014): *Stadtentwicklung aus der »Governance-Perspektive*. In: Altrock, Uwe & Bertram, Grischa: *Wer entwickelt die Stadt? Geschichte und Gegenwart lokaler Governance. Akteure – Strategien – Strukturen*. (pp. 27–48). transcript Verlag. <https://doi.org/10.1515/transcript.9783839417522.27> (abgerufen am 1.6.22)
- Sommer, Jörg (2019) (Hg.): *Kursbuch Bürgerbeteiligung #3*. Berlin: Deutsche Umweltstiftung.
- Strele, Martin (2012): *BürgerInnen-Räte in Österreich. Gemeinsames Forschungsprojekt des Lebensministeriums und des Büros für Zukunftsfragen*. Ergebnisbericht zur begleitenden Evaluation. (Online) <https://www.yumpu.com/de/document/read/19782022/burgerinnen-rate-in-osterreich-vorarlberg> [abgerufen am 31.5.22]
- UBA (2014): *DELIKAT – Fachdialoge Deliberative Demokratie: Analyse Partizipativer Verfahren für den Transformationsprozess*, 31/2014. (Online) www.umweltbundesamt.de.

- de/publikationen/delikat-fachdialoge-deliberative- demokratie-analyse [abgerufen am 1.6.22]
- UBA (2020): *Umweltbelastungen durch Verkehr*. 9. Juni 2020. Internetseite, Stand 09.06.2020. (Online) <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/umweltbelastungen-durch-verkehr#verkehr-belastet-luft-und-klima>. [abgerufen am 2.6.22]
- UBA (2020): *Verkehrswende für ALLE – So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität*. Positionspapier, August 2020. (Online) https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/2020_pp_verkehrswende_fuer_alle_bf_02.pdf [abgerufen am 31.5.22]
- UBA (2022): *Klimaschutz im Verkehr*. (Online) <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#undefined> [abgerufen am 12.4.22]
- von Schneidemesser, Dirk; Herberg, Jeremias und Stasiak, Dorota (2020): *Re-claiming the responsivity gap: The co-creation of cycling policies in Berlin's mobility law*. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 8: 100270. (Online) <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100270> [abgerufen am 31.5.22]
- Warren, Mark E. und Pearse, Hilary (Hg.) (2008): *Designing deliberative democracy: the British Columbia Citizens' Assembly*. Cambridge, New York: Cambridge University Press.
- Wittmayer, Julia und Schäpke, Niko (2014): *Action, research and participation: roles of researchers in sustainability transitions*. Sustainability Science, 9, 483–496. (Online) <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s11625-014-0258-4.pdf> [abgerufen am 31.5.22]

Akteursbeteiligung in Transformationsprozessen

Alena Jahns, Marianna Rossi & Jan Hildebrand

1. Einleitung

Die Energiewende ist ein gesamtgesellschaftlicher Transformationsprozess, welcher deutschlandweit alle Akteursebenen betrifft, d.h. durch die regulatorischen Rahmenbedingungen und Veränderungsschritte auf Bund- und Länderebene sind Wirtschaftsakteure, Organisationen, Städte und Gemeinden sowie natürlich auch Privathaushalte tangiert. Ebenso ist die adressierte Themenbreite immens, ob es um Fragen der erneuerbaren Strom- und Wärmeerzeugung, der effizienten Energienutzung in Gebäuden oder bei Industrieprozessen oder um zukünftige nachhaltige Mobilitätsformen geht, prinzipiell erstreckt sich der Wandel auf alle Lebensbereiche. Städte und Gemeinden nehmen dabei eine besondere Rolle ein: Städte sind einerseits große Verbraucher an Energie in den Sektoren Strom, Gebäudewärme und Verkehr. Sie sind aber auch die räumliche Ebene, auf der gestaltet wird: hier werden letztendlich die erneuerbaren Infrastrukturen errichtet, hier kommen die Planungs- und Genehmigungsverfahren in die konkrete Anwendung und natürlich leben auch hier die von den Veränderungen betroffenen Menschen. Dabei sind bei den Veränderungen wiederum alle Formen gemeint, sowohl die klimatischen Auswirkungen wie Starkregen und Hitzeinseln in den Städten, aber auch die veränderte Energienlandschaft mit erneuerbaren Energieinfrastrukturen oder neue Verhaltensroutinen bei der Energienutzung, insbesondere dem Heizverhalten. Zusätzlich führen uns die aktuellen Entwicklungen bzgl. Versorgungssicherheit und stark gestiegenen Energiepreisen als Folge des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine neben den bestehenden Herausforderungen des Klimawandels nochmals sehr deutlich vor Augen: Die ökologischen und sozialen Herausforderungen unserer Zeit machen eine Transformation des Energiesystems hin zu einem erneuerbaren und resilienten System in kurzer Zeit nötig. Die Herausforderungen der Klima- und Energiepolitik müssen daher mit lokalen Aktivitäten und Lösungsstrategien begegnet werden. Die Erfahrbarkeit der Klimafolgen, die Möglichkeiten der unmittelbaren Mitgestaltung durch die Bürgerschaft und weiterer Stakeholder und die geringe räumliche Distanz zwischen Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zeichnen

die kommunale Ebene aus und bieten vielfältige Anknüpfungspunkte für lokale Mobilisierung und Lösungsstrategien.

Innovativen Formen der Beteiligung der Zivilgesellschaft kommt dabei eine besondere Bedeutung zu, um auf der einen Seite die Legitimität und Akzeptanz von Entscheidungen und Maßnahmen zu erhöhen, aber auf der anderen Seite auch um Individuen und gesellschaftlichen Gruppen das Einbringen von Veränderungsideen und die Einflussnahme auf gesellschaftliche Prozesse und Praktiken zu ermöglichen und dabei lokale Potenziale zu nutzen: die Transformation als gesamtgesellschaftliche Aufgabe braucht tatsächlich die Unterstützung aller gesellschaftlicher Akteursgruppen und -ebenen.

Der vorliegende Beitrag setzt an diesem wesentlichen Punkt der Beteiligung von unterschiedlichen zivilgesellschaftlichen Akteur*innen im Rahmen von Transformationsprozessen, wie z.B. bei der Regions- Stadt- oder Quartiersentwicklung, an. Die Akteursbeteiligung stellt dabei gleichzeitig ein großes Potenzial für das Gelingen dieser Prozesse wie auch vielleicht die zentrale Herausforderung dar. Nach einer theoretischen Rahmung von Beteiligungsintentionen und -stufen werden unterschiedliche Beteiligungsansätze inhaltlich und methodisch skizziert und anhand kurzer Beispiele aus der Forschungspraxis in den Handlungsfeldern erneuerbarer Stromerzeugung, Effizienzmaßnahmen sowie nachhaltiger Regionalentwicklung konkret veranschaulicht.

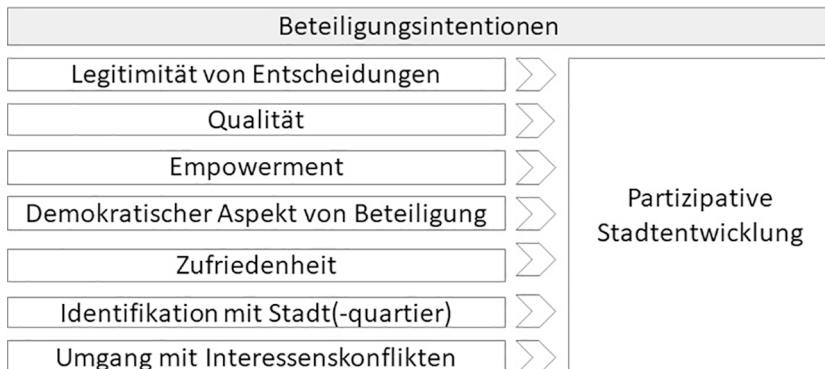
2. Theoretischer Hintergrund

2.1 Warum Beteiligung? – Beteiligungsintentionen

In den letzten Jahren hat sich zunehmend die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Beteiligung der Zivilgesellschaft bzw. der Einsatz partizipativer Methoden bei der Durchführung von Infrastruktur- oder anderen Veränderungsmaßnahmen eine relevante Größe darstellen. Allerdings können die Gründe, aus denen eine partizipative Transformation, z.B. im Rahmen der Stadtentwicklung angestrebt werden kann, unterschiedlich sein. Rohr et al. (2017) teilt mögliche Gründe in vier verschiedene Intentionen ein: die Legitimität von Entscheidungen zu erhöhen, eine hohe Qualität der jeweiligen Maßnahmen zu erreichen, Empowerment der Teilnehmenden zu ermöglichen sowie den prinzipiellen demokratischen Aspekt von Beteiligungsmaßnahmen. Neben den von Rohr et al. (2017) aufgeführten Intentionen lassen sich noch weitere Gründe identifizieren, die dafür sprechen, Transformationsprozesse partizipativ zu gestalten. Zum Beispiel kann im Rahmen von Stadt- und Quartierentwicklungsprozessen eine Steigerung der Zufriedenheit (Hunecke, et al., 2020) oder der Identifikation mit einem Stadtquartier von Seiten der Anwohnenden (Brocki, 2018), aber auch der konstruktive Umgang mit Interessenskonflikten (Nanz & Frit-

sche, 2012) durch Beteiligungsmaßnahmen angestrebt werden. Im Folgenden wird näher auf die einzelnen Intentionen eingegangen.

Abbildung 1: Beteiligungsintentionen für eine partizipative Stadtentwicklung (eigene Darstellung)



Eine mögliche Motivation, Bürger*innen an der Stadtentwicklung zu beteiligen ist es, den jeweiligen Entscheidungen in der Planung **Legitimität** zu verleihen. Bei dieser Funktion von Beteiligung spielt die Repräsentativität verschiedener Akteursgruppen und damit einhergehender Interessen eine wichtige Rolle (Rohr et al., 2017).

Neben der Legitimation nennt Rohr et al., (2017) das Ziel einer hohen **Qualität** als Grund für Beteiligung. Dem zugrunde liegt die Annahme, dass Ergebnisse durch das Einbeziehen verschiedener Blickwinkel verbessert werden. Beteiligung ist eine Möglichkeit, Potenziale von Stadt- und Quartiersbewohner*innen zu nutzen. Beteiligte Akteure können bereits viel Knowhow, Expertise oder Vorwissen mitbringen (Deffner et al., 2020). Außerdem kennen sich Bewohner*innen in der Regel sehr gut in ihrem Stadtquartier aus und wissen selbst am besten, welche Themen die eigene Zielgruppe beschäftigen. Das spezifische Wissen der Bewohner*innen über bestimmte Orte in der Stadt kann dabei helfen, Handlungsbedarfe für bestimmte Plätze zu definieren oder zu entscheiden, auf welche Orte in der Stadtentwicklung ein Augenmerk gelegt werden sollte (Deffner et al., 2020). Zum Beispiel im Rahmen des Projekts INTERESS-I – *Integrierte Strategien zur Stärkung urbaner Blau-Grüner Infrastrukturen* (gefördert durch die Fördermaßnahme *Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt* des Bundesministeriums für Bildung und Forschung – BMBF) konnten Bewohner*innen bei einer Beteiligungsmaßnahme zum Thema Umgang mit urbanem Grün und mit Wasserressourcen angeben, an welchen Orten sie Hitze als problematisch ansehen (Deffner et al., 2020).

Eine weitere Zielebene von Beteiligung kann **Empowerment** sein. Ziel ist in diesem Fall, dass die Teilnehmenden Selbstwirksamkeit erfahren. Zum Beispiel in dem vom BMBF im Rahmen der SILQUA-Förderlinie finanzierten Projekt, *LiW – Lebensqualität älterer Menschen im Wohnquartier* konnte im Zuge eines Beteiligungsprozesses (Quartierskonferenzen) ein leichter Anstieg der wahrgenommenen individuellen und der wahrgenommenen kollektiven Selbstwirksamkeit festgestellt werden (Rüßler & Stiel, 2013). Während die Wahrnehmung der persönlichen Selbstwirksamkeit sich auf die wahrgenommene Fähigkeit, positive Ergebnisse erzielen zu können, bezieht, bezieht sich der Begriff der Kollektiven Selbstwirksamkeit auf die Wahrnehmung dieser Fähigkeit als Gruppe (Bandura, 1995; Bandura, 2000).

Als vierte Intention für Beteiligung nennt Rohr et al. (2017) den **demokratischen** Aspekt von Beteiligung. Auch Nanz und Fritzsche (2012, S. 8) gehen auf diesen Aspekt ein und sprechen von einer »Stärkung demokratischer Prinzipien« als eins der Ziele von Beteiligung. Eine partizipativ gestaltete Quartiersentwicklung ist außerdem eine Möglichkeit, vorhandenes Sozialkapital zu nutzen bzw. es auf diese Weise weiter zu stärken. Sozialkapital manifestiert sich vor allem in den Beziehungen zwischen den Akteur*innen im Quartier (Coleman, 1988, Drilling, Schnur, 2012). Sozialkapital kann sich zum Beispiel in den Vertrauensbeziehungen zwischen Akteur*innen in einem Netzwerk, in den Informationswegen innerhalb eines Netzwerks und in bestehenden sozialen Normen zeigen (Coleman, 1988).

Eine weitere mögliche Intention, die Entwicklungsprozesse partizipativ zu gestalten, ist die **Zufriedenheit** mit der Stadt oder einem bestimmten Stadtteil zu verbessern. Im Rahmen des Forschungsvorhabens *DoNaPart – Psychologisches und kommunales Empowerment durch Partizipation im nachhaltigen Stadtumbau*, gefördert vom BMBF, wurde untersucht, ob sich die Teilnahme an Beteiligungsmaßnahmen wie z.B. einem Stromsparwettbewerb und Aktionstagen in einem Quartier in Dortmund positiv auf die Zufriedenheit mit dem Stadtteil auswirkt (Hunecke, et al., 2020). Durch eine Panelbefragung wurden Bewohner*innen, die an den Maßnahmen teilnahmen, mit Bewohner*innen, die nicht an den Maßnahmen teilnahmen, verglichen. Als Kontrollgruppe wurden zusätzlich Bewohner*innen aus einem anderen Quartier befragt. Ein marginal signifikanter Interaktionseffekt zwischen Messzeitpunkten könnte auf einen positiven Effekt von Beteiligung auf die Zufriedenheit im Stadtteil hinweisen. Die Bewohner*innen, die an den Beteiligungsmaßnahmen teilnahmen, zeigten einen marginal signifikant höheren Anstieg in ihrer Zufriedenheit mit dem Stadtteil als die beiden anderen Gruppen.

Ein Ziel, welches durch Beteiligung angestrebt werden kann, ist außerdem die **Stärkung der Identifikation mit einem Stadtquartier** oder einer Stadt (Brocchi, 2018; Bertelsmann Stiftung & Allianz Vielfältige Demokratie, 2017). Der Gedanke ist, dass sich die Teilnehmenden durch ihr aktives Engagement stärker mit dem Endresultat oder mit der Stadt/dem Quartier identifizieren.

Die Ziele von Beteiligung hängen eng mit den kontextuellen Gegebenheiten zusammen. Gehen die Meinungen in Bezug auf die Entwicklung einer Stadt oder eines Quartiers bereits weit auseinander und ein Konflikt zwischen den Interessen verschiedener Akteur*innen ist erkennbar oder bahnt sich an, kann es ein Ziel eines Beteiligungsprozesses sein, mit diesen **Interessenskonflikten** umzugehen (Nanz, & Fritsche, 2012). In diesem Fall wird Beteiligung als eine Möglichkeit angesehen, Projekte so zu gestalten, dass sie so gut wie möglich verschiedene Interessen vereinbaren.

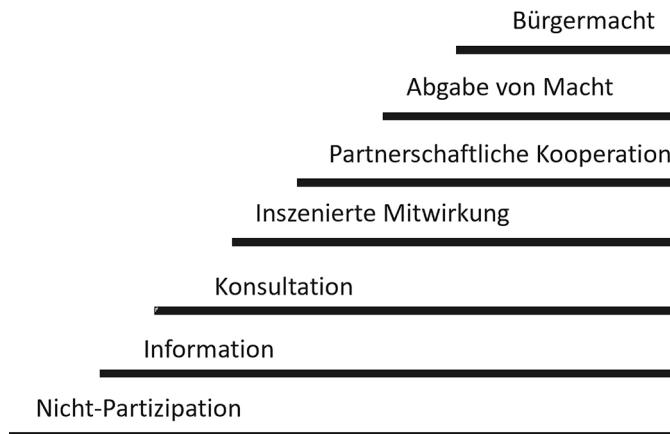
Wie die konkreten Partizipationsmöglichkeiten letztendlich aussehen, hängt unter anderem davon ab, auf welcher Ebene die Partizipation stattfindet. Auf die verschiedenen Ebenen von Partizipation und Beteiligungsmodelle wird im nächsten Abschnitt näher eingegangen.

2.2 Wie wird beteiligt – Stufen der Beteiligung

Bekannte Beteiligungsmodelle beschreiben verschiedene Intensitäten bzw. Stufen der Beteiligung, die sich dahingehend unterscheiden, inwieweit die Beteiligten eine eher passive (niedrigste Stufe) oder eine eher aktive Rolle einnehmen (höhere Stufe). Die Modelle unterscheiden sich zum Beispiel in der Anzahl der Stufen und den jeweiligen Zusatzinformationen.

Eins dieser Modelle ist das Modell von Nanz und Fritsche (2012) nach Arnstein (1969). Hier wird zwischen sieben Stufen unterschieden. Über der Stufe der Information steht in diesem Modell die Konsultation. Die Befragten können auf verschiedenen Wege, z.B. durch Interviews oder quantitativen Befragungen, konsultiert werden (vgl. dazu auch Abschnitt 4, Beteiligungsstrategien). Ihre Rolle ist hier eine aktivere als bei der Information, bei welcher sie nur passiv Informationen entgegennehmen. Dass die Information und die Konsultation jedoch in diesem Modell bei sieben Ebenen nur an zweiter und dritter Stelle stehen, macht deutlich, dass eine Veranstaltung, in der nur informiert wird, oder eine Bürger*innen-Befragung allein noch keine hohe Form der Beteiligung ist. Erst wenn die Beteiligten tatsächlich mitgestalten können und Entscheidungen beeinflussen bzw. treffen können, ist eine höhere Ebene der Beteiligung erreicht. Eine höhere Stufe der Beteiligung zeichnet sich nach diesem Modell durch Kooperation und mehr Einfluss und Macht durch die Beteiligten aus. Auf den höchsten Beteiligungsebenen ist es wichtig, dass die Ergebnisse von Beteiligungsprozessen tatsächlich in ein Projekt oder den jeweiligen Veränderungsprozess mit einfließen und somit eine echte Mitwirkung der Beteiligten besteht.

Abbildung 2: Beteiligungsebenen, eigene Darstellung nach Nanz & Fritzsche (2012, S. 23) und Arnstein (1969, S. 217)



Ein weiteres Beispiel ist das Modell von Lüttringhaus (2003), welches in Anlehnung an Wickrath (1992) erstellt wurde. Dieses Modell stellt sowohl die Perspektive der Beteiligten dar als auch die Perspektive derer, die Beteiligung ermöglichen. Die Beteiligten können hier zum Beispiel Bürger*innen sein. Beispiele für Akteur*innen, die die Bürger*innen beteiligen, sind der Stadt- bzw. Gemeinderat (mehr Informationen zu Akteuren in Abschnitt 3 »Wer wird beteiligt – Akteursebene und Perspektiven«). Außerdem wird in diesem Modell auch beschrieben, wie eine Situation aussieht, in der keine Beteiligung stattfindet. Als Charakteristika für diese Situation werden hier Manipulation und Desinteresse genannt. Nach diesem Modell ist eine Bedingung für Beteiligung, dass Projektverantwortliche andere Akteur*innen nicht manipulieren und die relevanten Akteur*innen Interesse zeigen.

Im Hinblick auf die Stufen der Beteiligung ist anzumerken, dass sich die Stufen nicht gegenseitig ausschließen. In einem Beteiligungsprozess ist es hilfreich, alle relevanten Akteur*innen sowohl zu informieren als auch zu konsultieren, um sie erfolgreich beteiligen zu können. Ausreichend Information ist wichtig, um Transparenz zu schaffen und die Befragung der Akteur*innen hilft dabei, ihre Bedarfe und Zusammenhänge im jeweiligen Kontext zu verstehen. Daher ist es ein wichtiger Schritt in jedem Projekt, die Akteurslandschaft zu analysieren und Projektschritte entsprechend anzupassen. Wie dies aussehen kann, wird im folgenden Kapitel näher erklärt.

3. Wer wird beteiligt – Akteursebenen und Perspektiven

Bei jedem größeren Unterfangen ist es wichtig zu bedenken, welche Menschen sich in einem Projektumfeld bewegen, wer betroffen ist bzw. sich betroffen fühlen könnte, wie deren Perspektiven, Kompetenzen, Erfahrungen und Eigenheiten aussehen und wie diese Charakteristika Einfluss auf das geplante Vorhaben nehmen. Im folgenden Unterkapitel wird näher beschrieben, welche Schritte zu beachten sind, wenn die lokale Akteurslandschaft in die Projektbearbeitung eingebunden werden soll.

Die projektrelevanten Menschen werden als Akteur*innen bezeichnet. Akteur*innen, die relevant für die räumliche Entwicklung sind, gibt es viele. Im öffentlichen Sektor spielt vor allem die kommunale Verwaltung eine wichtige Rolle, während auf der Marktebene z.B. Investoren, Bau- und Immobilienunternehmen wichtige Akteur*innen sind. Als Schnittstelle zwischen den beiden Gruppen an Akteur*innen gelten bspw. städtische oder gemeindliche Betriebe wie Stadtwerke, die von der kommunalen Verwaltung bis zu 100 % ausgegliedert wurden. Eine weitere, zentrale Gruppe von Akteur*innen für räumliche Entwicklung ist die Bürgerschaft, wohlwissend, dass es sich dabei nicht um eine homogene Gruppe handelt, sondern sich diese noch in viele weiteren Untergruppen mit unterschiedlichen Perspektiven, Interessen und Zugängen unterteilen lässt und natürlich auch Doppel- und Mehrfachrollen im Sinne von Überschneidungen zu den anderen Gruppen möglich sind. Prinzipiell haben Bürger*innen mit ihrem Verhalten einen relevanten Einfluss auf die regionale Entwicklung, z.B. durch Wahl-, Verkehrs-, Konsum- oder Zu- und Abwanderungsverhalten oder durch die Initiierung struktureller Prozesse wie die Bildung von Bürgerinitiativen und Vereinen. Eine beispielhafte Übersicht einer auf den kommunalen Klimaschutz bezogenen Akteurslandschaft ist in Abbildung 2 dargestellt.

Um zu erkennen, in welcher Weise diese Akteur*innen für ein spezifisches Projekt oder einen Prozess relevant sind und wie deren jeweiliger Einfluss aussieht, eignet sich eine Akteursanalyse. Dabei werden alle identifizierbaren, projektbeteiligten Personen und Gruppen bezüglich der Stärke, Bedeutung und Richtung ihres Einflusspotenzials bewertet und gewichtet. Akteur*innen, die einen hohen Einfluss auf die erfolgreiche Umsetzung eines Projekts haben, sind besonders projektrelevant und ihnen sollte besondere Beachtung geschenkt werden. Ihnen sollte von Beginn an eine enge Kooperation angeboten werden, zum Beispiel durch einen regelmäßigen, persönlichen und transparenten Austausch und der Möglichkeit zur Einflussnahme. Akteur*innen, die einem Projekterfolg entgegenstehen, sollten natürlich ebenfalls aktiv adressiert und ihren Bedenken Gehör geschenkt werden. Idealerweise können diese im Projektvorhaben berücksichtigt und der identifizierte Konflikt behoben werden. Das regelmäßige Informieren über positive Aspekte des Projekts, um neben positiven Effekten z.B. für die Kommune auch persönliche Vorteile

wie beispielsweise eine bessere Anbindung oder erhöhte Lebensqualität aufzuzeigen sowie das Aufzeigen von konkreten Mitgestaltungsmöglichkeiten, kann zusätzliches Interesse wecken. Konfrontationen reduzieren oder vermeiden kann man, indem frühzeitig konstruktive Gegenargumente zu erwarteten Kritikpunkten erarbeitet und Beteiligungsoptionen angeboten werden.

Abbildung 3: Akteurskarte am Beispiel kommunaler Klimaschutz, eigene Darstellung nach Hansel, et al. (2017, S. 7)



Bei der Akteursanalyse ist zu bedenken, dass man bei der Bewertung und Eingruppierung von Akteur*innen leicht Fehler machen kann. Häufige Fehlerquellen bei der sozialen Eindrucksbildung sind z. B. Vorurteile oder Sympathie- und Antipathiefehler, die einem oft nicht bewusst sind (vgl. Zimbardo, 2003). Auch persönliche Tendenzen können sich negativ auswirken. Menschen, die zur Milde tendieren, bewerten Akteur*innen zu nachsichtig und positiv, während bei der Tendenz zur Härte dagegen Akteur*innen per se als Gegner des Projekts wahrgenommen und daher als verstärkt negativ kategorisiert werden. Bei der Durchführung einer Akteursanalyse muss man sich derartiger Fehlerquellen bewusst sein und entsprechende Reaktionsschleifen in der Bewertung einbauen, die Analyse mit den Einschätzungen von Kolleg*innen vergleichen und zu verschiedenen Zeitpunkten wiederholen, um Veränderungen und Entwicklungen abbilden zu können.

Außerdem ist immer zu beachten, dass Akteur*innen nicht isoliert voneinander existieren, sondern miteinander interagieren. Neben der Identifikation und Analyse der einzelnen Akteur*innen sollte daher auch die Beziehung zueinander in einer Akteursanalyse eingeschlossen werden. Ein Erfolgsfaktor für eine erfolgreiche Koope-

ration ist eine detaillierte und klar verständliche Formulierung von Kooperationszielen. Aufgaben, Kompetenzen und Zuständigkeiten müssen frühzeitig definiert und einvernehmlich verstanden und akzeptiert werden. Weitere Beispiele für Parameter einer erfolgreichen Kooperation sind die wahrgenommene Realisierbarkeit der Projektziele und der wahrgenommene Kosten-Nutzen-Vergleich der einzelnen Projektbeteiligten. Alle Kooperationspartner*innen müssen in angemessenem Umfang beteiligt werden und entsprechende Ergebnisse erzielen können. Dabei sollten alle individuellen Kosten und Nutzen den anderen Projektpartnern transparent kommuniziert werden. Eine herkömmliche Barriere für Kooperation auf kommunaler Ebene ist, dass Kooperationspartner*innen an einem Art *Kirchturmdenken* festhalten und daher Informationen nicht mit anderen Projektpartner*innen offen und transparent geteilt werden. Hier hilft es, das *Big Picture* des Projektvorhabens klar aufzuzeigen und die Relevanz einer stabilen und transparenten Kooperation für den Projekterfolg herauszuarbeiten.

Wenn ein Überblick über die relevanten Akteur*innen und über die Zielgruppe der Akteursbeteiligung besteht, können passende Methoden für eine Beteiligungsstrategie ausgesucht werden.

4. Beteiligungsstrategien

4.1 Methoden

Zur Beteiligung der in der Stadtentwicklung relevanten Akteur*innen gibt es verschiedene Strategien und Methoden, wie z.B. Workshops, Fokusgruppen, Zukunftswerkstätten und Befragungen in der Form von Fragebögen und Interviews. Je nach Zielgruppe und Ziel, Kontext, Themen, Auftraggeber, zeitlichem Rahmen und gewünschtem Umfang in Bezug auf Teilnehmerzahlen kann zwischen den verschiedenen Beteiligungsformen gewählt werden, die natürlich im Rahmen eines Beteiligungskonzeptes auch kombiniert werden. Ein wesentlicher Punkt des Methodenverständnisses ist neben der Themenangemessenheit die Zirkularität, d.h. dass sie idealerweise nicht unidirektional und einmalig eingesetzt werden, sondern innerhalb eines systemischen Prozessverständnisses mit dem Prozess verbunden werden und sich aufeinander beziehen, sodass die generierten Informationen jeweils wieder auf den nächsten Prozessschritt einzahlen. Folgend werden ausgewählte Methoden exemplarisch skizziert, eine ausführliche Darstellung und Übersicht verschiedener Methoden und Anwendungsbezüge findet sich bei Nanz & Fritzsche (2012).

Workshop – Ein Workshop ist eine zeitlich begrenzte Veranstaltung, bei welcher sich eine kleine Gruppe intensiv mit einem bestimmten Thema auseinandersetzt. So sollen gemeinschaftlich Lösungsansätze und Ergebnisse für eine konkrete

Problemstellung erarbeitet werden (z.B. Frach & Reiß, 2019). Ziel des Arbeitskreises ist es, als Gruppe kooperativ und gemeinschaftlich zu einem für alle Gruppenmitglieder nachvollziehbares und zusammen entwickeltes Ergebnis zu kommen. Mit Hilfe eines Workshops kann ein Projektteam direkt mit allen erkannten Akteur*innen über den Projektlauf, Projektziele, Meilensteine, Risiken und über Wünsche, Hoffnungen und Kritik sprechen. Durch die eingesetzte Zeit, das sachliche Argumentieren und die frühzeitige Einbindung in das Projekt wird Zuspruch und Vertrauen aufgebaut. Ein Workshop läuft in der Regel in verschiedenen aufeinanderfolgenden Phasen ab. Wie genau diese gestaltet sind, ist abhängig davon, um welche Art Workshop es sich handelt. Spezielle Formen des Workshops:

Fokusgruppen – Eine Besonderheit des Workshops ist die Zusammenfassung der Teilnehmer*innen zu Interessensgruppen, einer sogenannten Fokusgruppe. Dieses Vorgehen verfolgt die Narrative, dass Informationen unter Gleichgesinnten einfacher herausgearbeitet werden können als in gemischten Runden. Solche Fokusgruppen können thematisch, organisatorisch oder fachlich zusammengestellt werden. Fokusgruppen sind eine Technik aus der klassischen Marktforschung, bei der Stakeholder aus einer homogenen Zielgruppe, aber auch Expert*innen in einer von einer/einem neutralen Moderator*in geleiteten Gruppendiskussion über z.B. ein Projekt und dessen Zukunft diskutieren (z.B. Bär et al., 2020). Dadurch kommt es zu einer vielschichtigen Auseinandersetzung mit dem Thema und einer Vielzahl von Aspekten und Sichtweisen. Deutungs- und Handlungszusammenhänge können über die Sinnzusammenhänge der Teilnehmer*innen erschlossen werden.

Zukunftswerkstatt – Die Zukunftswerkstatt dient der Entwicklung von Lösungswegen für konkrete, gegenwärtige bzw. absehbare Probleme. Die Durchführung einer Zukunftswerkstatt findet in drei Arbeitsphasen statt (z.B. Kuhnt & Müllert, 2004; Holzinger, 2018). In der *Beschwerde- und Kritikphase* wird das gemeinsame Anliegen durch eine kritische Aufarbeitung der Problemlage genau geklärt, das Unbehagen mit der Situation geäußert und dadurch der Ist-Zustand bestimmt und eine notwendige Ausgangsbasis für Lösungen geschaffen. In der *Phantasie- und Utopiephase* wird der Ist-Zustand mit sozialer Phantasie und Kreativität überwunden und ein jeweiliger Wunschhorizont entworfen. In der *Verwirklichungs- und Praxisphase* werden Teile des Wunschhorizontes zu konkreten Forderungen bzw. umsetzbaren Projektansätzen verdichtet und das spezifische Handlungspotenzial geklärt. Die Zukunftswerkstatt ist eine Methode, die sich für Menschen jeder Altersgruppe, aller Bildungshorizonte und Tätigkeiten eignet. Die Praxis reicht von kleinen Gruppen von etwa 8 Teilnehmenden bis zu Großgruppen von 200 Personen, von Impulswerkstätten bis zu umfangreichen Prozessen mit aufeinander aufbauenden Werkstätten, bei denen es um die Gestaltung zum Beispiel von Schulen bis hin zu Stadtteilen gehen kann.

Befragung der Akteur*innen: Befragungen können sowohl in der Vorbereitung als auch als Teil eines Partizipationsprozesses in der Stadtentwicklung hilfreich

sein. Sie bieten die Möglichkeit, nachzuvollziehen, in welchen Bereichen sich die Akteur*innen in der Stadt oder im Quartier Veränderungen wünschen. Durch die Befragung der Akteur*innen ist es auch möglich, ihre Sichtweise auf konkrete geplante Maßnahmen in der Stadt zu erfahren. Befragungen können zudem zur Evaluierung von Partizipationsprozessen genutzt werden.

Interviews – Interviews sind für Themen und Projekte sehr gut geeignet, welche mit eher zurückhaltenden Stakeholdern besetzt sind. Nicht jede*r spricht in einer großen Runde, wie bei einem Workshop, offen über Ängste und Wünsche. Bei einer Stakeholderanalyse werden zu Beginn häufig semistrukturierte, explorative Interviews genutzt. Diese eignen sich vor allem für Untersuchungsbereiche, die ausführlich und ohne vorangehende Annahme erkundet werden sollen. Dafür werden subjektive Einschätzungen, Deutungsmuster und Perspektiven relevanter Akteur*innen zu einer relativ offenen Fragestellung erhoben, z.B. »Wie sieht ein nachhaltiges, zukunftsfähiges Wohnquartier aus?«. Dies geschieht unter Anwendung eines vorformulierten, jedoch offen einsetzbaren Interviewleitfadens (z.B. Renner, et al., 2020). Das heißt, vorformulierte Fragen dienen einer Orientierung während des Gesprächs, sind allerdings flexibel anpassbar. Basierend auf dem individuellen Verlauf des Interviews werden Fragen weggelassen oder um weiterführende Fragen ergänzt. Ebenso kann die Reihenfolge der Fragen angepasst werden. Klassische Beispiele solcher Fragen können sein:

- Was ist das Ziel des Prozesses/Projekts?
- Wer zieht daraus positive, wer negative Konsequenzen?
- Wer ist fachlich involviert? Wer ist leitend involviert?
- Wer ist strategisch oder beratend involviert?
- Wer legt an welcher Stelle Regeln und Rahmenbedingungen fest?
- Wer hat ein Interesse daran, dass das Projektziel erreicht wird?
- Wer hat ein Interesse daran, dass das Projektziel nicht erreicht wird?
- Wer kann Stimmung für oder gegen das Projekt machen?
- Wer muss bei strategischen Entscheidungen seine Zustimmung geben?
- Wer hat ein VETO-Recht?

4.2 Exkurs in die Praxis

Wie partizipative Forschungsansätze gestaltet werden können, wird folgend an drei Beispielen aus unterschiedlichen Anwendungsgebieten veranschaulicht, welche die Akteursmoderation bei Windenergieplanungsprozessen auf Gemeindeebene, Nutzer*innenbefragungen bei Effizienzmaßnahmen im Quartier sowie Transformationsforschung zur nachhaltigen Regionalentwicklung auf Landkreisebene umfassen.

Ausflug in die Praxis: Akteursmoderation bei Windenergieplanung – der Wind-Dialog Saar

Im Rahmen des Wind-Dialog Saar (Förderung durch das saarländische MWAEV) wurden Kommunen dabei unterstützt, im Zuge der Windenergieplanung und -nutzung auftretende Konflikte zu moderieren. Dabei lag der Fokus zum einen auf der Stärkung des Kommunikationsprozesses selbst, zum anderen sollte ein gemeinsam getragenes Vorgehen vor Ort im Sinne eines »Code of Conduct« etabliert werden. Basis für den Dialog war die vorbereitende systematische Analyse von spezifischen Konfliktpunkten und Bedarfen, sodass die aufbauenden Kommunikations- und Dialogformate angemessen gestaltet werden konnten. Der kommunale Dialogprozess gliederte sich dementsprechend in die Phasen Vorbereitung, Durchführung und Reflektion bzw. Evaluation.

Vorgehen

Im Rahmen der Analysephase wurden anhand eines Gesprächsleitfaden semi-strukturierte Telefoninterviews mit Vertreter*innen verschiedener, relevanter Akteursgruppen geführt. Die Interviews wurden nicht aufgezeichnet und boten den Gesprächspartner*innen einen geschützten Rahmen, ihre Perspektive, ihre Erfahrungen, der Stimmung in der Bevölkerung und über die Wahrnehmung ihrer eigenen Rolle, sowie zur Akteurskonstellation vor Ort insgesamt zu reflektieren. Darüber hinaus bot das Gespräch den Rahmen für die Prozessbegleitung weitere wichtige Dokumente oder Materialien zur Kenntnis von den Akteuren zu erhalten und die Beteiligten nochmals im Hinblick auf ihre Erwartungen und Zielvorstellungen zum Wind-Dialog zu befragen.

Die Auswertung gab Aufschluss über konfliktär erlebte Aspekte, verschiedene Konfliktebenen und gab Hinweise auf Konfliktdynamiken im lokalen System, womit das Konfliktverständnis sich auf Seiten der Prozessbegleitung erhöhte. Dies konnte in die weitere Konzeptionierung des Dialogs miteinfließen.

Als nächster Schritt erfolgte die Bildung einer Prozessstruktur durch den Zusammenschluss der Akteure (Politik, Verwaltung, Bürgerinitiative) innerhalb eines lokalen »Lenkungskreises des Wind-Dialogs«. Bisher gab es diese Art des Zusammenkommens und des Austauschs nicht, sie erschien auch nicht sehr wahrscheinlich. So wurde die Initiierung des Wind-Dialog selbst bereits als Erfolg durch die Akteure wahrgenommen.

Bewertung

In der beispielhaft begleiteten Kommune konnten die einzelnen Schritte des kommunalen Dialogprozesses erfolgreich durchgeführt werden. Alle involvierten Vertreter*innen wirkten auch als Multiplikatoren in ihre Netzwerke hinein (z.B. in den

Gemeinderat, den Ortsrat, zu den Anwohner*innen und in weitere Bürgerinitiativen) und konnten sich auf konkrete Themen und Schritte einigen:

- Informationsaustausch entsprechend der kommunalen/Bürger*innen-Bedarfe -> Transparenz; Nachvollziehbarkeit von Aktivitäten vor Ort
- Aktuelle Messung der Lärmemissionen -> Berücksichtigung in Gesamtbewertung (aktuelle Windparks) und bei noch laufenden Windkraft-Verfahren
- Wahrnehmung und Berücksichtigung von Anwohner-/Bürgeranliegen bei Betrieb und Ausbau der Windkraft vor Ort [auch in behördlichen Verfahren] -> Kommunikation (ggf. bis hin zu Mitgestaltung)

Neben den Erfolgen, welchen in der konstruktiven Bearbeitung der kommunalen Anliegen besteht (z.B. Herstellung von Transparenz und Verfahrenswissen, moderierte Gespräche mit den Windparkbetreiber*innen und Behörden, konkrete Vereinbarungen zum Betrieb der Anlagen), ist vor allem als Erfolg anzusehen, dass der als kommunale Koordinierungsstruktur gebildete Lenkungskreis, auch nach dem offiziellen Ende der moderierten Phase weiter besteht und den lokalen Dialog in Eigenregie aufrechterhält.

Ausflug in die Praxis: Nutzer*innen-Befragung im Interreg Projekt GReNEFF

GReNEFF: Das Projekt GReNEFF (*Grenzüberschreitendes Netzwerk zur Förderung von innovativen Projekten im Bereich der nachhaltigen Entwicklung und der Energieeffizienz in der Großregion*) wurde durch den EFRE-Fonds (*Europäischer Fonds für regionale Entwicklung*) gefördert. Im Rahmen des Projekts wurden verschiedene Pilotprojekte im Bereich energieeffiziente, nachhaltige Quartiere und energieeffizienter, nachhaltiger sozialer Wohnungsbau im Saarland, Rheinland-Pfalz, Luxemburg, Mosel und der Wallonie gefördert. Dabei ging es neben anderen Themen um Energieeffizienz und den Einsatz erneuerbarer Energien.

Im Rahmen der umweltpsychologischen Begleitforschung des Projekts durch die IZES gGmbH wurde in drei der Pilotprojekte eine Nutzer*innen-Befragung durchgeführt. Bei diesen Pilotprojekten handelt es sich um ein Sanierungsprojekt und zwei Neubauprojekte in Quartieren in der Wallonie und im Saarland. Weitere Erkenntnisse sind im Fachartikel »Rolle und Perspektive der Nutzer*innen« auf der Projektwebsite zu finden: <https://www.greeneff-interreg.eu/perch/resources/greenefffachartikelnutzerinnende-1.pdf>

Themen der Befragung

- Wohnzufriedenheit
- Informationsbedarf
- Energieverhalten
- Einstellungen zum Energiesparen

- Identifikation mit dem Quartier
- Wahrnehmung und Bewertung von Bau-/Renovierungsmaßnahmen

Methodische Erkenntnisse

- Das Format des Papier-Fragebogens hat sich bei der Befragung bewährt, da sowohl ältere als auch jüngere Bewohner*innen an der Befragung teilgenommen haben.
- Der Aufwand der Teilnahme an der Befragung sollte so niedrig wie möglich gehalten werden. Bei den Fragebögen kann beispielsweise ein Rückumschlag dabei liegen, mit welchem die Teilnehmer*innen den Fragebogen ohne Zusatzkosten zurücksenden können. Es ist auch von Vorteil, wenn die Bewohner*innen Ansprechpartner*innen vor Ort haben, bei denen sie gegebenenfalls Fragen stellen können.
- Eine Mischung aus Qualitativen und Quantitativen Antwortmöglichkeiten ist hilfreich, um zu verstehen warum die Bewohner*innen bestimmte Antwortmöglichkeiten ankreuzen (z.B. warum sich die Befragten mit dem Heizsystem und der Abluftanlage im Durchschnitt zufrieden zeigen, die Antworten im Hinblick auf dessen Handhabbarkeit jedoch stärker auseinandergehen. Zum Beispiel wird in diesem Zusammenhang der Aspekt der Automatisierung genannt.).
- Die Resultate von quantitativen Befragungen können genutzt werden, um Informationsmaterialien zu verbessern, denn sie können Aufschluss darüber geben, zu welchen Themen die Bewohner*innen gerne mehr Informationen bekommen würden. In der Befragung im wallonischen Projekt sahen die Befragten vor allem Informationsbedarf beim Heizsystem und der Warmwasserversorgung und bei den beiden saarländischen Projekten sahen sie den höchsten Informationsbedarf im Durchschnitt beim Thema Photovoltaikanlage.

Ausflug in die Praxis: Das transformative Projekt KONNEKT (<https://www.konnekt.saarland/>)

In dem Forschungsprojekt Konnekt – *Interkommunale Kooperation und Transformation als Grundlage einer regionalen Kreislaufwirtschaft und einer nachhaltigen Regionalentwicklung* (Förderung im Rahmen der Fördermaßnahme REGION.innovativ – Kreislaufwirtschaft durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung – BMBF) sollen der saarländische Landkreis Saarlouis und dessen Kommunen dabei unterstützt werden, sich zukunftsfähig in den Bereichen Klimaschutz, nachhaltiges Handeln und regionale Wertschöpfung aufzustellen. Von zentraler Bedeutung sind dafür die Entwicklung und Umsetzung von Konzepten in den Bereichen nachhaltige Energie-, Wasser- und Abfallwirtschaft. Ein zentraler

Schwerpunkt des Projekts ist die Entwicklung von Konzepten für nachhaltige Wohn- und Gewerbegebiete, bei deren Entwicklung diese wesentlichen Inhalte integriert werden sollen. Dabei werden nicht ausschließlich Konzepte für die Neugestaltung nachhaltiger Wohn- und Gewerbegebiete entwickelt, sondern es wird auch auf die Sanierung bestehender Gebiete Bezug genommen. Der partizipative Einbezug bzw. die aktive Mitwirkung von Akteuren des Landkreises, der Stadt Saarlouis sowie der Gemeinde Nalbach und den dortigen Bürger*innen ist integraler Bestandteil des methodischen Vorgehens im Projekt.

Methodik: Interviews

Kommunen sind bei Projektvorhaben häufig auf sich allein gestellt und kommen regelmäßig an ihre Grenzen. Deshalb hat man sich in Konnekt vorgenommen, interkommunale Kooperationen zu stärken, um zukünftig Ressourcen teilen und Projekte über kommunale Grenzen hinaus verwirklichen zu können. Jede Kommune des Landkreises verfügt über unterschiedliche Kompetenzen, Erfahrungen und Informationen. Um sich als Landkreis zukunftsfähig aufzustellen zu können, sollen diese Wissens- und Erfahrungsschätze den jeweils anderen Kommunen des Landkreises zugänglich gemacht werden. Dafür werden Instrumente konzeptioniert, die den Wissens- und Informationsaustausch zu den Projektinhalten unterstützen und fördern. Mithilfe einer IST-Analyse wurden dafür erste Eindrücke über die Ausgangssituation des Vorhabens gewonnen. Dafür wurden Akteur*innen aus den unterschiedlichen Verwaltungsebenen zu Interviews eingeladen und zu dem bisherigen Stand des verwaltungseinternen und interkommunalen Wissensmanagement befragt. So wurden bestehende Formate zum Wissensaustausch in und zwischen Verwaltungen des Landkreises identifiziert und deren Bewertung eingeholt. Gleichzeitig wurden Anforderungen, Wünsche und Bedürfnisse an die Neu- oder Umgestaltung von Wissensmanagement-Tools erhoben, ebenso Barrieren, die es zu berücksichtigen gilt, und Potenziale, die zur Verfügung stehen.

Methodik: Zukunftswerkstatt

Neben der Analyse der gegebenen Situation (Ist-Analyse) ist es von ebenso hoher Wichtigkeit, klare, gemeinsame Zielsetzungen zu definieren. Daher wird im Rahmen des Projekts eine Vision für das Jahr 2100 entwickelt. Hier soll ausgearbeitet werden, wie die Entwicklung eines nachhaltigen und zukunftsfähigen Systems (Quartier, Stadt, Landkreis) in der Zukunft aussehen könnte. Eine zentrale Fragestellung ist dabei, wie die damit verbundenen nachhaltigen und zukunftsfähigen Lebensweisen aus Sicht unterschiedlicher Akteur*innen aussehen können. So kann sichergestellt werden, dass unterschiedlichen Erwartungen, Bedürfnissen und Wünschen an die Entwicklung Beachtung geschenkt wird. Der Fokus auf das Jahr 2100 hilft dabei, Zwänge, die sich aus aktuellen politischen, ökonomischen

oder gesellschaftlichen Rahmenbedingungen ergeben, ausblenden zu können.

Aufgrund des gewählten Zeithorizonts ist gerade die junge Generation von höchstem Interesse. Daher wurden z.B. Zukunftswerkstätten mit Schüler*innen und Student*innen durchgeführt und darauf aufbauend gemeinsam Zukunftsszenarien für verschiedene Themenbereiche erarbeitet.

5. Zusammenfassung und Ausblick

Die skizzierten Transformations- und Veränderungsprozesse im Rahmen der Energiewende bringen besondere Herausforderungen mit sich. Darüber hinaus befinden sich Städte und Quartiere per se in einem permanenten Entwicklungsprozess, ganz nach dem Motto »Veränderung findet Stadt(t)«. Dementsprechend ist der erste Schritt, sich diesen Umstand bewusst zu machen und sich für eine aktive Gestaltung der Veränderung zu entscheiden. In allen Veränderungsprozessen bietet ein ganzheitliches Beteiligungsverständnis das Potenzial, diese Veränderungen gemeinsam mit den Akteur*innen vor Ort zu gestalten, wodurch sowohl der Transformationsprozess an sich transparenter und fairer wird, als auch die erarbeiteten Lösungen auf eine breitere Basis gestellt werden. Zu den relevanten *lessons learned* der bisherigen Beteiligungsforschung zählt die Erkenntnis, dass dabei nicht die reinen Methoden als Werkzeuge im Fokus stehen sollten, sondern vielmehr der richtige Umgang im Sinne eines an den jeweiligen Kontext angepassten Einsatzes von Beteiligungsmöglichkeiten. Dafür bedarf es im Vorfeld einer sorgsamen Analyse, welche Akteur*innen mit welchen Interessen, Perspektiven und Bedürfnissen beteiligt werden sollten und welche Methoden darauf aufbauend bestmöglich zum Ziel und Bedarf des Prozesses passen.

Ebenso zeigen die Forschungsergebnisse, dass es bei Partizipation eben nicht nur um die Bürger*innen oder die Öffentlichkeit geht, sondern dass das zu beteiligende Akteursspektrum viel breiter ist und gerade auch kommunale Verwaltungsmitarbeitende eine wichtige Adressatengruppe sind. Auch hier kann Beteiligung als Bindeglied zwischen Stadt, Gemeinde- und Ortsteilebenen, unterschiedlichen Fachbereichen sowie in der interkommunalen Kooperation positiv wirken.

In diesem Sinne gilt es, entsprechende Kompetenzen aufzubauen und Ressourcen für die kommunale Ebene bereitzustellen, um die Potenziale der unterschiedlichen Beteiligungsebenen und -methoden nutzen zu können. Manche Städte haben Beteiligung bereits in ihren Leitbildern oder in Referaten mit entsprechenden Personalstellen institutionalisiert. Dies sind gute Beispiele, wie Beteiligung als zentrales Prinzip lokal verankert werden und im Zusammenspiel mit projektbezogenen Beteiligungsverfahren einen Mehrwert schaffen kann.

Literaturverzeichnis

- Arnstein, S. R. (1969): *A Ladder of Citizen Participation*, AIP Journal. 216 – 224.
- Bär, G., Kasberg, A., Geers, S., Clar, C. (2020): *Fokusgruppen in der partizipativen Forschung*, in S. Hartung, P. Wihoiszky, M. Wright, (Hg.) *Partizipative Forschung*. Wiesbaden: Springer VS, S. 207–232.
- Bandura, A. (1995): *Exercise of personal and collective efficacy in changing societies*, Self-efficacy in changing societies, 15, 334.
- Bandura, A. (2000): *Exercise of human agency through collective efficacy*, Current directions in psychological science, 9(3), 75–78.
- Bertelsmann Stiftung, Allianz Vielfältige Demokratie. (2017): *Wegweiser breite Bürgerbeteiligung. Argumente, Methoden, Praxisbeispiele* Hg. v. Gütersloh. Verfügbar unter: https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/Projekte/Vielfaeltige_Demokratie_gestalten/Wegweiser_breite_Beteiligung_FINAL.pdf [abgerufen am 04.04.2023]
- Brocchi, D. (2018): *Große Transformation im Quartier: zur partizipationsorientierten Quartiersentwicklung* (FGW-Studie Integrierende Stadtentwicklung, 6). Düsseldorf: Forschungsinstitut für gesellschaftliche Weiterentwicklung e.V. (FGW). Verfügbar unter: <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-67646-6> [abgerufen am 04.04.2023]
- Coleman, J. S. (1988): *Social Capital in the Creation of Human Capital*, American Journal of Sociology, 94 (Supplement), 95–120.
- Deffner, J., Matthes, G., Stein, M., Winker, M. (2020): *Ich geh' jetzt mit anderen Augen durch die Stadt: Ergebnisse von Zukunftswerkstätten zur Wahrnehmung und Bedeutung blau-grüner Infrastrukturen in Frankfurt a.M. und Stuttgart*. ISOE-Materialien Soziale Ökologie, 60. Frankfurt a.M.: ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung, Verfügbar unter: www.isoepublikationen.de/publikationen/publikation-detail/?tx_refman_pi1%5Brefman%5D=2133&tx_refman_pi1%5Bcontroller%5D=Refman&tx_refman_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=32a61b2b2f4f34b535482e7e0ba94fbe [abgerufen am 04.04.2023]
- Drilling, M., Schnur, O. (2012): *Nachhaltigkeit in der Quartiersentwicklung – einführende Anmerkungen* In: Drilling, M., Schnur, O. (Hg.) *Nachhaltige Quartiersentwicklung*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, 11–41.
- Frach, E., & Reiß, P. (2019): *Fokus Workshop-Methoden für die kommunale Praxis. Tipps für Klimaschutzakteure* verfügbar unter: <https://difu.de/publikationen/2019/fokus-workshop-methoden-fuer-die-kommunale-praxis> [abgerufen am 04.04.2023]
- Hansel, M., Link, G., Krüger, C., Hübner, N., Hörter, A. (2017): Akteure im kommunalen Klimaschutz erfolgreich beteiligen. Von den Masterplan-Kommunen lernen. Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz (SK:KK) beim Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH (Difu), Berlin

- Holzinger, H. (2018): *Zukunftswerkstatt. Betroffene zu beteiligten machen*, In: *Bürgerbeteiligung in der Praxis. Ein Methodenhandbuch* Hg. v. Stiftung Mitarbeit/Ögut, Bonn, S. 295–303.
- Hunecke, M., Eickhoff, J., Schmies, M., Witte, K., Best, B., Espert, V., ... & Keppeler, F. (2020): *DoNaPart-Psychologisches und kommunales Empowerment durch Partizipation im nachhaltigen Stadtumbau: gemeinsamer Schlussbericht*, Verfügbar unter: <https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/7678> [abgerufen am 04.04.2023]
- Kuhnt, B., Müllert, N., R. (2004): *Moderationsfibel – Zukunftswerkstätten verstehen, anleiten, einsetzen*. Neu-Ulm: AG SPAK Bücher.
- Lüttringhaus, M. (2003): *Voraussetzungen für Aktivierung und Partizipation*, in M. Lüttringhaus, H. Richers (Hg.) *Handbuch Aktivierende Befragung. Konzepte, Erfahrungen, Tipps für die Praxis*. Bonn: Verlag Stiftung Mitarbeit, S. 66–72
- Nanz, P. & Fritzsche, M. (2012): *Handbuch Bürgerbeteiligung*, Bonn, Bundeszentrale für politische Bildung, Verfügbar unter: <https://www.bpb.de/shop/buecher/schriftenreihe/76038/handbuch-buergerbeteiligung/> [abgerufen am 04.04.2023]
- Renner, K. H., Jacob, N. C., Renner, K. H., & Jacob, N. C. (2020): *Was ist ein Interview?* In: *Das Interview. Grundlagen und Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften*. Springer Berlin Heidelberg, S. 1–17.
- Rohr, J., Ehlert, H., Möller, B., Hörster, S., & Hoppe, M. (2017): *Impulse zur Bürgerbeteiligung vor allem unter Inklusionsaspekten – empirische Befragungen, dialogische Auswertungen, Synthese praxistauglicher Empfehlungen zu Beteiligungsprozessen*, Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/impulse-zur-buergerbeteiligung-vor-allem-unter> [abgerufen am 04.04.2023]
- Rüssler, H., Stiel, J. (2013): *„Du kannst jetzt mal sagen, was du möchtest.« Partizipative Quartiersentwicklung in alternden Stadtgesellschaften*, Sozialmagazin. 26–36.
- Wickrath, S. (1992): *Bürgerbeteiligung im Recht der Raumordnung und Landesplanung*, in S. Wickrath Beiträge zum Siedlungs- und Wohnungswesen und zur Raumplanung. Münster: Inst. für Siedlungs- und Wohnungswesen 141.
- Zimbardo, P.G. (2003): *Psychologie*, München: Pearson Studium.

New York – Inclusive urban development and innovation

Anne van Rießen in dialog with Oscar J. Romero Jr, CIO of the NYC Civic Engagement Commission in New York

Anne van Rießen in dialog with Oscar J. Romero Jr

Working to make sure that New Yorkers' voices are heard and that their priorities are at the center of the design of policies and programs across communities, particularly underserved neighborhoods, is Oscar Romero's mission. He works for the New York Civic Engagement Commission. He has already addressed issues of urban inequality in previous projects and activities – for example, in the context of forced displacement, violence prevention in public spaces, protection of housing rights and critical infrastructure. Oscar Jorge Romero Jr. holds an M.A. in International Affairs from The New School, a B.S. in International Studies from the University of Guadalajara, and a degree in Computer and Information Technology from the Center for Industrial Technical Education. In the interview with Anne van Rießen, Professor of Social Work Methods at the Department of Social and Cultural Sciences at the Düsseldorf University of Applied Sciences and Co-Director of the Research Center for Social Space-Oriented Practice Research and Development, whose work focuses among other topics on the macro-practice of social work and user research, Oscar Jorge Romero Jr. provides insights into his experiences with ecologically sustainable development as well as technological innovations that strengthen participatory democracy and address urban inequality in low-income and underrepresented communities in New York City.

Anne: Oscar, you've been involved in various projects over the past few years that focus on environmentally sustainable development specifically in underserved communities across NYC. Can you tell us more about your work with NYCx Co-Labs? What are the motivations and objectives?

Oscar: In 2015, in response to the Obama administration's "Smart Cities Initiative".¹ The NYC Mayor's Office of The Chief Technology Officer (now part of the NYC Office

¹ (2015, The White House) Fact Sheet: Administration Announces New "Smart Cities" Initiative to Help Communities Tackle Local Challenges and Improve City Services, available

of Tech & Innovation²), and The New York City Economic Development Corporation (NYCEDC)³ launched the Neighborhood Innovation Labs which later became NYCx Co-Labs. The purpose of NYCx Co-Labs was to support the creation of a community-driven smart city agenda to address pressing urban challenges in low-income and diverse neighborhoods. The fundamental thesis was that a smart city agenda should reflect community needs rather than the “hype” of any given type of technology. In each neighborhood, a Community Technology Board (CTB) was convened to define community priorities, guide field research, build coalitions, launch global innovation challenges, and ultimately implement pilots to address the issues at hand. Our team facilitated public events, workshops, community discussions, and community fairs to bring together local government agencies, elected officials, community-based organizations, universities, local businesses, residents, and foundations. NYCx Co-Labs Outcome Statements are:

- To enable Community members to collaboratively design, influence and challenge investments on urban technology and innovation in their neighborhoods.
- To attract private and public investment to local priorities in communities that experience systemic inequality.
- To implement inclusive, scalable and innovative solutions to local urban development issues through global innovation challenges.
- To build the capacity of local diverse startups and nonprofits through the NYCx Challenge selection and implementation process.
- To increase diversity and inclusion in the NYC tech ecosystem.
- To build feedback loops between government agencies and communities that foster trust (and power) over the application of new and emerging technologies.

Between 2017 and 2021, NYCx Co-Labs launched two community driven participatory consultations in Inwood & Washington Heights in Manhattan and Brownsville in Brooklyn. As a result of those engagements the NYCx team launched two technology training programs for youth, and four global innovation challenges: A) Zero Waste Zero Waste in Shared Space Challenge; B) Safe and Thriving Nighttime Corridors; C) Accessible Mental Health Services; D) Housing Rights Challenge. The program itself had five phases: 1) Community Engagement; 2) Field research; 3) Chal-

at: <https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/2015/09/14/fact-sheet-administration-announces-new-smart-cities-initiative-help> [last accessed: 21st April 2023]

2 Learn more about The NYC Office of Technology and Innovation at: <https://www.nyc.gov/content/oti/pages/> [last accessed: 21st April 2023]

3 Learn more about The NYC Economic Development Corporation at: <https://edc.nyc/> [last accessed: 21st April 2023]

lence design and selection; 4) Pilot implementation and evaluation; and 5) Scaling and tech ecosystem maintenance.

Figure 1: Technology training program phases

Community Engagement	Field Research	NYCx Co-Lab Challenge Design	NYCx Co-Lab Challenge Selection	Implementation + Evaluation	Paths to Scale + Tech Ecosystem Maintenance
NYCx Co-Lab Brownsville 25 Members				Zero waste in shared space	Safe & Thriving Nighttime Corridors
NYCx Co-Lab Inwood & Washington Hts 35 Members				Mental health challenge	Housing challenge

Anne: **That sounds comprehensive, especially the focus on the four fields of action. You briefly mentioned the five phases, can you explain the individual phases of the program more precisely? What did you specifically do in the individual phases, who was involved and what were the objectives?**

Oscar:

1. Community engagement

Through a variety of events ranging from one-on-one conversations, to town halls, expert panels, and participatory workshops, community members become directly involved in shaping the NYCx Co-Labs pilot program from the very beginning.

The backbone of the program is the Community Tech Board, composed of service providers, advocates, tech professionals, academia, government agencies, and community leaders at each NYCx Co-Labs site. They channel their expertise to identify and research community priorities – pressing local concerns that may benefit from urban tech solutions – and transform these into Innovation Challenges: an open competition on specific issues the community seeks to tackle with innovative solutions.

2. Field Research

The field research phase brings together community experts, researchers, and government resources to contextualize the priority areas that the community board had selected. The goal of this phase is to identify opportunity areas where technology-enabled solutions could actually have an impact and then explore these aspects in the field.

Figure 2: Challenges to Immigrant Communities in Inwood and Washington Heights Workshop at Zahn Innovation Center of the City College of New York, 2019



3. Challenge design and selection

Throughout the Challenge design and selection phase, we concentrate our efforts on framing the problem identified by the community as a global call to action. While the previous phases have focused on the importance of creating a deep understanding of the issues that the local community faces, we recognize that in the globalized, interconnected world we live in, communities across the globe are facing similar challenges. By encouraging international cooperation, we are able to reach entrepreneurs in other countries, learn from what others have achieved, and identify solutions that can be implemented in NYC and communities around the world.

4. Pilot implementation and evaluation

During the pilot implementation and evaluation phase, we work closely with members of the community to implement solutions and assess their impact.

5. Scaling and ecosystem maintenance

In this phase, we focus on using data gathered throughout the pilot to inform public policy going forward. We work to source lessons learned during the pilot program to create enduring change at scale. Finally, we encourage action on these takeaways for both NYC and internationally. So we develop recommendations for action based on the research results and with people's participation: 'How it could be done differently'.

Anne: The program is an amazing opportunity for participatory research and multidimensional community engagement. It focuses on both the micro and macro levels, while still considering the challenges in our globalized world today. One of these challenges, which is becoming increasingly important, is environmentally sustainable development. What role does environmentally sustainable development play specifically in New York and beyond in your work at NYCx Co-Labs?

Oscar: Environment sustainable development has been central to NYC policies. In 2008, under the Bloomberg administration, the New York City Panel on Climate Change was convened – making New York one of the first American cities to organize a group of leading climate and social scientists to develop local climate change projections. The 2013 PlaNYC: A Stronger, More Resilient New York⁴ set up a comprehensive plan for sustainable development. In 2017, New York City passed Local Laws 60 and 64 to assess environmental equity issues in the city and develop a plan to incorporate environmental justice into the fabric of City decision-making. In 2019 Local Law 97, one of the most ambitious plans for reducing emissions in the nation, was included in the Climate Mobilization Act, and was passed by the NY City Council as part of the Mayor's New York City Green New Deal.

"The agenda of the city is currently organized around five topic areas:

- **Environmental Justice:** Environmental Justice is the principle that all people, regardless of race, disability status, age, or socioeconomic background, have a

⁴ Learn more about the 2013 *PlanNYC: A Stronger, More Resilient New York* at <https://www.nyc.gov/site/sirr/report/report.page> [last accessed: 21st April 2023]

right to live, work, and play in communities that are safe, healthy, and free of harmful environmental conditions.

- **Energy:** NYC is building a clean, resilient, and equitable energy system, and is committed to transforming our fossil fuel dependent electricity grid into one powered 100% by clean energy resources by 2040.
- **Buildings, Infrastructure and Land:** NYC has over one million buildings, ranging from single family homes and apartment buildings to industrial warehouses and commercial skyscrapers. These buildings release approximately two thirds of NYC's total GHG emissions, making energy efficiency initiatives in buildings a key component of NYC's path toward carbon neutrality. NYC's buildings are also impacted by flooding and heat risks.
- **Transportation:** Transportation is the life blood of the City, enabling 8.8 million New Yorkers to commute, reside, and recreate across the five boroughs. Our vast transit system, coupled with our density, has enabled our sustained growth, advanced health equity, and allowed us to maintain a smaller per capita carbon footprint than any other big city in the United States. Our transportation goals are to avoid trips we don't need, shift those trips we do need to lower-carbon modes, and improve existing infrastructure and technology to enable even greater emission reductions.
- **Social and Economic Opportunities:** Environmental justice recognizes the intersection of economic and social injustice with climate change. To further environmental justice in our city and world, The NYC Mayor's Office of Climate & Environmental Justice⁵ is advancing a range of initiatives to ensure New Yorkers can all reap the benefits of a climate adapted future, ensure all City projects and programs advance our climate and environmental justice goals, create and prepare New Yorkers for good green jobs, and transition away from a fossil fueled economy.”

The challenges of climate change were highlighted in the NYCx Co-Labs Community Engagement phases e.g., we addressed the challenge in a specific project, how do we get to zero waste and trash and increase recycling in Brownsville's public housing? We looked for solutions that would allow for the following:

- Reduce litter and improper waste disposal in public housing
- Increase resident participation in recycling waste-reduction opportunities
- Promote waste-free common spaces through increased community stewardship

⁵ Learn more about the NYC Mayor's Office of Climate & Environmental Justice at: <https://climate.cityofnewyork.us> [last accessed: 21st April 2023]

The testing ground for new ideas to improve multi-unit recycling was Brownsville Houses, a public housing development managed by the NYC Housing Authority, with nearly 3,300 residents distributed in 1,300 units. We provided the applicants with a technical memorandum analyzing waste streams in NYC public housing and evaluated the project. So is it possible to increase recycling rates in public housing?

The pilot project had a time frame of six to nine months. The recycling rate increased by 300%, reaching an average of 7.7% of all 1. 300 units of Brownsville Houses. Recycling bundles collected improved 49.3% over the previous year. Recycling participation was up to 30% in select buildings, which was higher than the original target of 20% for the pilot project. Here, our analyses show that recycling participation is not motivated solely by the convenience of the pilot project's intervention method, but can be achieved specifically through participation and neighborliness. It became clear that recycling habits do not exist in a silo: The results to date confirm that social culture and community norms play a large role in determining an individual's recycling behavior. Through the Ecorich pilot we identified a vast difference in the community awareness of the value of organics composting compared to that of recycling. Practices around the collection and management of organic waste in the household were not as known as recycling practices. However anecdotally through our participant exit surveys we found that action-oriented youth education in school around organics composting had a positive impact and led to behavior change in the participant households.

Anne: Thank you, Oscar, for the insight. Your comments already show the various topics that will be addressed when it comes to meeting the challenges of climate change – at many different levels. Nevertheless, structures are needed, aren't they? The effects of climate change also appear to be individualized, but they can't just be dealt with on an individual basis. Can you give us some more examples of how you have approached the issue of environmentally sustainable development in your projects in the neighborhood?

Oscar: In total we launched eight pilots and two training programs out of the four global challenges we launched. For each pilot we developed an outcome oriented logical framework. The nature of each pilot was different, and so what to be sustainable was different as well.

For instance, for our pilots related to increasing safety in public spaces at night, illumination of public spaces is critical, so we identified programmable LED Lights that not only would be energy efficient, but that could also be manufactured and installed at low costs. The LED lights allowed community youth to program interactions based on infrared sensors and to literally play with the built environment as they develop coding skills. Ultimately transforming what traditionally were just light fixtures into interactive assets. Similarly, we installed laser projectors to showcase

content that youth created at night onto the walls of the Brownsville Community Justice Center.

Figure 3: Villuminate the Block Pilot Launch at Osborn Plaza in Brownsville Brooklyn, 2019



Anne: I am particularly interested in how underserved communities organize to make governments accountable to address the effects of climate change, for example, I know that heat and cooling is a challenge in NYC apartments?

Oscar: Yes, you're right. Heat and cold is a huge challenge in New York City. In New York City, all landlords are required to provide access to heat in residential apartments during the winter. And yet, each winter the city receives over 200,000 heat-related complaints, concentrated in lower-income neighborhoods throughout Upper Manhattan, the Bronx, and Brooklyn. Although heat is consistently the #1 complaint during the winter, less than 7% of heat complaints result in a violation being issued to the landlord. It can be exceedingly difficult for tenants to receive an official Department of Housing Preservation and Development (HPD) violation for heat because outages are often intermittent, HPD does not schedule inspections directly with tenants, and cold temperatures often occur outside regular business hours. So far tenants have tried to document the insufficient heat in their apartments but tracking real-time data at all hours of the day and night and keeping consistent logs is burdensome. Furthermore, because the temperature logs are produced by the tenant, they are often called into question by landlords and their attorneys who argue

they are inconsistent and unreliable. Until now, the difficulty in changing this was the lack of evidence: it was very difficult for tenants to prove that the apartments had been too hot or too cold for a long period of time.

We have then developed and tested an instrument that allows objective reliable temperatures to be recorded. Heat Seek provides the objective, reliable temperature data tenants need to expose the problem and hold their landlords accountable. Heat Seek was selected as a winner for our housing rights challenge to work closely with tenants, tenant organizers, public interest attorneys, and City officials to document heating violations and track data. Heat Seek distributed 27 temperature sensors across 13 buildings located in Inwood and Washington Heights. The sensors collectively captured 4,355 hours where the temperature was below the legal limit. This revealed that the cold temperatures were unevenly distributed; seventeen of the sensors recorded more than 20 hours of illegally cold temperatures. Of those, 10 registered 100+ hours of illegally cold temperatures. One single sensor in a Washington Heights apartment captured 943 hours (over just 3.5 months) with a temperature below the legal limit; nearly half its readings were below the limit. The coldest temperature recorded by the sensor was 11,6 degrees celsius, 9,4 degrees colder than the minimum daytime temperature required by law.⁶ So it was always too cold for the people who had to live there. As a result of the pilot, **the landlord in that building finally agreed to make repairs on a number of apartments based on Heat Seek data**. Previously, the landlord had discounted tenants' heat complaints. Once tenants and organizers presented this data, he agreed to perform an inspection and repair radiators and radiator valves throughout the building. With additional data and advocacy, the landlord later agreed to weatherize windows, replace some old radiators, and ultimately provide new insulation as needed. This is just one example of the kinds of actions tenants can take to demand repairs and ultimately solve their heating issues.

Anne: **Thank you, Oscar, for your valuable information. Maybe you can close by telling us what is important to you in your work, in terms of creating change?**

Oscar: For the program to be successful in terms of sustainable urban development, oriented to the four fields of action, it was important to define a clear set of values and to keep ourselves accountable to them.

Inclusive innovation is not an end but rather the ongoing process of deconstructing discriminatory practices in our operations, policies, and programs. It elevates

6 Between October 1 and May 31, the housing maintenance code requires the indoor temperature to be above 20 degrees between the hours of 6am and 10pm if the outdoor temperature is below 12,7 degrees, and above 16,6 degrees between the hours of 10pm and 6am regardless of the outdoor temperature.

intersectional experiences of marginalized communities to address local development challenges, create collective agency, and increase digital equity. It's about developing technical systems that work for everyone.

Inclusive innovation aims to develop a tech ecosystem that works for all. This includes:

- Technology for equity
- Building for the future
- Digital Accessibility & affordability
- Collective agency & community self-determination

Technology for equity acknowledges that technology is not neutral. The deployment of emerging technologies can exacerbate inequality and have a disproportionate effect on vulnerable communities. Policy, oversight, and regulation are needed to ensure equity. Technology can be a powerful tool for progress, but not a determination solution, or an end in itself.

To build for the future it must be recognized that city challenges can be opportunities for innovation if testing is done responsibly and collaboratively with the public. Addressing change rather than fearing emerging technologies. Taking a critical take on who gets to set a view for the future.

Digital accessibility and affordability can just be reached, if new technologies that challenge inequality are leveraged and designed with and for vulnerable communities. Innovation is not only about technical sophistication. Breakthroughs must also be judged based on their universal accessibility across populations. Digital accessibility does not reinforce the inequities of the physical world.

For collective agency and community self-determination, the focus must be on communities closest to problems since they are best equipped to surface solutions. Communities deserve transparency and engagement that affirms their ability to arrive at independent conclusions and act in their own best interest. All communities have a right to digital self-determination, including deciding what type of information they generate and share online.

More information and publications:

- Tech Enabled Housing Rights: Leveraging innovation and data to empower tenants in Inwood and Washington Heights⁷

7 (2022, NYCx Co-Labs) Tech-Enabled Housing Rights: Leveraging Innovation and data to empower tenants in inwood and Washington Heights full report is available at: <https://a860-g>

- Community Driven Innovation: Leveraging technology to make mental health services more accessible for Latinx Youth in New York City⁸

NYCx Co-Labs Program Outcomes

Tech Education for Youth in Brownsville: Multimedia AR/VR⁹

- 500 youth participated in workshops.
- 69 young people received paid training on Multimedia/VR/AR.¹⁰
- 5 products delivered.¹¹
- Program received a philanthropic donation from BNY Mellon for \$200,000 USD equivalent to five times the public funding for pilot execution.
- 100+ video interviews with Brownsville residents.

Safe and Thriving Nighttime Corridors

- 25 Community partners.
- 8 workshops 3 forums
- 4 agency partners (MOCJ, DOT, NYCHA, NYCEDC)

pp.nyc.gov/concern/nyc_government_publications/k3569673f?locale=en [last accessed: 21st April 2023]

8 (2021, NYCx Co-Labs) Community Driven Innovation: Leveraging technology to make mental health services more accessible for Latinx Youth in New York City full report is available at: https://mentalhealth.cityofnewyork.us/wp-content/uploads/2022/01/MH_Report_v3.1_pages.pdf [last accessed: 21st April 2023]

9 (2020, NYCx Co-Labs) "Safety at Night: How NYC and Brownsville Youth Created Tech-Enabled Ways to Increase Community Safety", available at: <https://medium.com/nyc-mayor-s-office-of-the-cto/safety-at-night-how-nyc-and-brownsville-youth-created-tech-enabled-ways-to-increase-community-126421190ed2> [last accessed: 21st April 2023]

10 (2019, Basset & Pilarski) "Co-Creating Fireflies: A Brownsville Story", available at: <https://immerse.news/behind-the-scenes-with-fireflies-a-brownsville-story-ddf43fb6d060> [last accessed: 21st April 2023]

11 (2018, WNYC News) "Seeing the Light in Brownsville, Virtually and In Real Life", available at: <https://www.wnyc.org/story/seeing-light-brownsville-not-just-virtually/> [last accessed: 21st April 2023]

- 23 applicants, two selected community led strategies¹² to increase safety.
- Villuminate & Nightlight

Tech Education for Youth in Inwood and Washington Heights: Cybersecurity

- Program received a philanthropic donation from BNY Mellon for \$150,000 USD.
- Supported the provision of one year program paid tech education to **150 young students** on Data Science with Python, Web Development & Design, Cyber Security and Networking, and Usability Testing & User Experience Design.

Zero Waste in Public Spaces Challenge

- 25 Community partners.
- 8 workshops 3 forums
- 3 agency partners (DSNY, NYCHA, NYCEDC)
- 13 applicants, two selected community led strategies¹³ to improve recycling and organic composting in Brownsville Houses: Inner Green City Team and Ecorich.
- Recycling participation increased 300% during the pilot period to 7.7% across Brownsville Houses' 1,300 units, and recycling bundles collected improved by 49.3% compared to the year before. Select buildings saw up to 30% recycling participation rates.

Accessible Mental Health Challenge

- 35 Community partners.
- 6 workshops 191 direct resident responses¹⁴ on OneNYC challenge survey.¹⁵
- 2 agency partners (Mayor's Office of Community Mental Health, NYCEDC)

¹² (2019, NYCEC) "New York City Will Pilot Smart Lighting in Brownsville to Illuminate Public Spaces at Night", available at: <https://edc.nyc/press-release/new-york-city-will-pilot-smart-lighting-brownsville-illuminate-public-spaces-night> [last accessed: 21st April 2023]

¹³ (2018, NYC Mayor's Office) "NYCHA, DSNY, MOCTO & NYCEDC announce winners of the NYCx Co-lab challenge to reduce waste and increase recycling in brownsville houses", available at: <https://www1.nyc.gov/site/nycha/about/press/pr-2018/pr-20180423.page> [last accessed: 21st April 2023]

¹⁴ (2020, M. Hsieh) See the data visualization of community input for NYCx Co-Labs designed by Elaine Mingsum Hsieh at: <https://cto-viz.surge.sh/> [last accessed: 21st April 2023]

¹⁵ (2019, NYC Mayor's Office) "ONENYC 2050: Building a Strong and Fair City", available at: <https://onenyc.cityofnewyork.us/> [last accessed: 21st April 2023]

- Two solutions were selected:¹⁶
 - NextStep HealthTech
 - Me, Myself and I
- 3,000 NYC Health Care assets mapped.
- 1 youth-led video platform launched with 48 pieces of content created by youth.
- 36.12% of engaged youth reported health seeking behavior.
- 73 youth outreach through surveys.
- 7 youth workshops.
- 1 interactive comic launched 3 storylines with 3 characters.
- 1 listening session with Congressman Espaillat.

Housing Rights Challenge

- 35 Community partners.
- 6 workshops 191 direct resident responses on OneNYC challenge survey.
- 3 agency partners (MOPT, HPD, NYCEDC)
- Two solutions were selected:¹⁷
 - Heat sensor
 - Tenant Text

16 (2021, NYC Mayor's Office) "New York City announces winners of civic tech competition to improve and protect mental health of Latinx youth in Upper Manhattan", available at: https://thrivenyc.cityofnewyork.us/news/announcements/new-york-city-announces-winners-of-civic-tech-competition-to-improve-and-protect-mental-health-of-latinx-youth-in-upper-manhattan?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=new-york-city-announces-winners-of-civic-tech-competition-to-improve-and-protect-mental-health-of-latinx-youth-in-upper-manhattan [last accessed: 21st April 2023]

17 (2020, NYCEDC) "New York City Announces Winners of Civic Tech Competition to Strengthen Tenant Protection Rights in Upper Manhattan" available at: <https://edc.nyc/press-release/new-york-city-announces-winners-civic-tech-competition-strengthen-tenant-protection> [last accessed: 21st April 2023]

Sektion III – Intersubjektivitäten und Gemeinschaften

Plattformurbanismus

Technokapitalistische Produktionen privater und öffentlicher Räume

Sybille Bauriedl und Anke Strüver

1. Einführung

Die um sich greifende *Plattformisierung* unseres Alltagslebens ist seit einiger Zeit zu einem Forschungsgegenstand der Sozialwissenschaften geworden. Soziolog*innen verwenden den Begriff »Plattform-Gesellschaft« (van Dijck/Poell/de Waal 2018) zur Beschreibung einer durch die Benutzung von Plattformen charakterisierten Gesellschaft, über die Informationen, Güter und Dienstleistungen getauscht werden und in der Plattformen das private und öffentliche Leben durch Datenströme und Algorithmen beeinflussen. Mit der Plattformisierung von immer mehr Lebensbereichen hat das Interesse der Öffentlichkeit an einem sicheren Zugang zu Informationen und Dienstleistungen und an einer demokratischen Kontrolle von Daten eine neue Bedeutung erlangt, da private Unternehmen, Regierungen und die Zivilgesellschaft um die Kontrolle dieser Interessen konkurrieren. Die kritische Stadtforschung verwendet den Begriff *Plattformurbanismus*, um die Bedeutung dieser veränderten Alltagspraktiken und die Machtverschiebungen zu benennen, die durch die Expansion der Plattformbetreiber in alle Bereiche des städtischen Lebens entstanden sind (Barns 2018, 2020; Graham 2020; Richardson 2020). Im vorliegenden Artikel ist das Alltagsleben der Ausgangspunkt für unsere Untersuchung und das Erkenntnisinteresse, wie Plattformen Dienstleistungen und Verbraucher*innen miteinander verbinden. Dabei gehen wir der Frage nach, wie geschlechtliche Normen im städtischen Alltag durch die Plattformisierung von Dienstleistungen und besonders durch Mobilitäts- und Care-Plattformen reproduziert werden. Diese beiden Bereiche scheinen besonders gut für unsere Argumentation geeignet zu sein, da plattformvermittelte Dienstleistungen hier in letzter Zeit an Bedeutung gewonnen haben und von internationalen Plattform-Unternehmen gestaltet werden. Generell wird von Städten erwartet, dass sie durch die Digitalisierung von Dienstleistungen nachhaltige Lösungen zur Bewältigung der Sorgekrise und der Mobilitätskrise entwickeln. Aus analytischer Sicht finden wir es besonders interessant, die Platt-

formdynamik dieser beiden Sektoren miteinander in Bezug zu setzen, da sie Versorgungsbedarfe sowohl im öffentlichen Raum (urbane Mobilität) als auch im privaten Raum (häusliche Sorgearbeit) bedienen und auf diese Weise unterschiedlich sichtbar und auch unterschiedlich reguliert sind.

Es liegen heute umfassende Studien über die Dynamik des Plattformurbanismus in nordamerikanischen Städten vor (Elwood 2020; Leszczynski 2020). Die Forschungsarbeiten zu Mobilitätsplattformen und zu Care-Plattformen befassen sich tendenziell bevorzugt mit dem nordamerikanischen urbanen Kontext und nur beispielhaft mit asiatischen, australischen und afrikanischen Städten (Flanagan 2019; Hunt/Machingura 2016; Kong/Woods 2018; Strauss/Xu 2018). Im Gegensatz dazu sind europäische Städte in Studien zum Plattformurbanismus unterrepräsentiert, obwohl »Digitalität tiefgreifend in sozialräumliche Ausgrenzungsprozesse involviert ist« (Elwood 2020: 1) und europäische Städte aufgrund ihrer spezifischen Stadtlandschaft, Einwohner*innenstruktur, Mobilitätskultur und vergeschlechterlichter Arbeitsteilung spezifische sozialräumliche Prozesse und eine besondere Nachfrage nach Plattformdienstleistungen aufweisen. Mit diesem Beitrag weisen wir auf die regionalspezifischen Dynamiken des Plattformurbanismus hin.

Indem wir die Perspektive auf die Plattformisierung in einen Kontext mit Smart-City-Diskursen bringen und zu einer Diskussion über die sozialen Aspekte des Plattformurbanismus zusammenführen, stellen wir die Frage, inwieweit *Smartness* und die Produktion normativen Wissens durch Datafizierung, Plattformisierung und digitale Algorithmen das städtische Alltagsleben bestimmen. Wir greifen dabei auf Ansätze zurück, die tief in der feministischen digitalen Geographie verwurzelt sind, da sie eine Sicht auf unterschiedliche Ausprägungen von Urbanisierung eröffnen, Alltagspraktiken in Bezug zum öffentlichen und privaten Raum setzen und die Entstehung sozialräumlicher Unterschiede und Ungleichheiten untersuchen. Wir halten es für wichtig zu thematisieren, wie urbane Plattformen Verkörperungen, Subjektivitäten, normative Rahmungen sozialer und räumlicher Interaktionen sowie Gendernormen produzieren, um die sozialen Implikationen und die Varianten sozialer Ausschlüsse von der Nutzung digitaler Angebote (*Digital Divide*) zu verstehen.

Generell befassen sich feministische digitale Geographien sowohl mit epistemologischen als auch ontologischen Annäherungen an datafizierte Körper, Subjektivitäten und Räume in unserem Alltagsleben. Sie erweitern die feministische Kritik an der »objektiven Wissenschaft«, wobei es zum Beispiel darum geht, wie digitale Algorithmen sozialräumliche Unterschiede manifestieren. Wissenschaftler*innen, die sich mit »digitalen Praktiken als sozialer Praxis« (Elwood/Leszczynski 2018: 630) auseinandersetzen, haben sich speziell mit der Frage befasst, wie digitale Technologien die Beziehungen zwischen den Geschlechtern transformieren oder reproduzieren (zum Beispiel die vergeschlechtlichte Arbeitsteilung im Allgemeinen und die digital vermittelte Arbeit im Besonderen). In diesem Zusammenhang hat Richard-

son (2018) eine feministische Perspektive auf digitale Technologien und ihre Auswirkungen auf Arbeitsgeographien vorgelegt und dabei auf etablierte feministische Sichtweisen auf emotionale Arbeit, Körperarbeit und häusliche Pflegearbeit zurückgegriffen – dieser Ansatz geht davon aus, dass die soziale Reproduktion und ihre sozialräumlich-zeitlichen Beziehungen mit bezahlter Erwerbstätigkeit außerhalb der eigenen vier Wände vergleichbar sind.

Im Hinblick auf Smart Cities haben feministische digitale Geographien Kritik am Framing sozialer urbaner Probleme geäußert, die angeblich durch technische Lösungen überwunden werden können – zum Beispiel durch die Einführung von Sensortechnologien, die den Verkehr regeln, anstatt durch den Bau von Rad- und Fußwegen (siehe Elwood 2020; Elwood/Leszczynski 2018). Intersektionale Analysen der digital vermittelten Aspekte des urbanen Alltagslebens (also Studien, die sich mit der Frage befassen, wie digitale Technologien mit vergeschlechtlichten, klassen- spezifischen und rassifizierten sozialräumlichen Beziehungen verflochten sind und wie digitale Praktiken die sozialräumlichen Alltagspraktiken unterschiedlicher Körper und Subjektivitäten bestimmen) werden nur selten durchgeführt. Der vorliegende Artikel schließt sich der Feststellung an, dass »das ›Digitale‹ besonders dringend unsere Aufmerksamkeit hinsichtlich des Raums und der Zeit des Alltagslebens erfordert und wir uns damit befassen müssen, wie Raum, Menschen und das Digitale zusammenwachsen« (Gieseking 2019: 87), und bezieht sich dabei auf zentrale Themen feministischer digitaler Geographien als Ausgangspunkte für eine Diskussion über alltäglichen Plattformurbanismus und vergeschlechtlichte digitale Polarisierungen. Diese Themen – Arbeit/Sorgen und Transport/Teilen – beziehen sich beide auf alltägliche Tätigkeiten und sind von ihr abhängig. Darüber hinaus sind beide innerhalb prädigitaler feministischer Geographien vor dem Hintergrund der vergeschlechtlichten Arbeitsteilung und der Verräumlichung vergeschlechtlichter Arbeit entstanden. Die Verräumlichung dieser Arbeitsteilung veranschaulicht die wechselseitige Konstruktion von Gesellschaft und Raum (Massey 1994, 2005) bzw. von Gender und Zuhause: Die Arbeitsteilung wirkt sich auf die räumliche Trennung von »männlicher« produktiver Arbeit im öffentlichen Raum und »weiblicher« Reproduktionsarbeit im häuslichen/privaten Raum aus und ist selbst eine ihrer Auswirkungen (Brickell 2012). Darüber hinaus hat Massey bereits vor mehr als zwei Jahrzehnten argumentiert, dass »Räume und Orte nicht nur selbst vergeschlechtlicht sind, sondern aufgrund dieser Tatsache auch die Art und Weise widerspiegeln und beeinflussen, wie Gender konstruiert und verstanden wird« (Massey 1994: 179). Die wechselseitige Konstruktion von Gesellschaft und Raum bedarf im Zusammenhang mit dem digitalisierten Alltagsleben in urbanen Gesellschaften und Räumen neuer Aufmerksamkeit. Allerdings fehlt es besonders an kritischen Untersuchungen des Plattformkapitalismus in Smart Cities. Attoh, Wells und Cullen (2019) diskutieren das Thema Arbeit zum Beispiel in Bezug auf die Produktion von Daten zur Verwertung durch Plattformen wie Google. Erst im zweiten Schritt beziehen sie sich auf

das Alltagsleben der Arbeitnehmer*innen und Verbraucher*innen, die diese Daten über die Plattformen generieren. Der vorliegende Artikel bezieht sich auf aktuelle Literatur zum Thema und befasst sich mit der letztgenannten Gruppe und hier besonders mit Care-Arbeitskräften, die Peer-to-Peer-Plattformen benutzen, und mit Carsharing, das über Business-to-Consumer-Plattformen abgewickelt wird.

Der Ausgangspunkt für diesen Beitrag ist eine kritische Analyse der vorherrschenden Smart City-Narrative hinsichtlich ihres Versprechens einer nachhaltigen städtischen Entwicklung sowie der Widersprüche, die diese Versprechen hervorbringen. Im Anschluss daran diskutieren wir die konkreten Auswirkungen der Digitalisierung auf die sozio-technischen Beziehungen zwischen Bürger*innen, Städten und städtischen Infrastrukturen am Beispiel des Plattformurbanismus. Durch die Untersuchung zweier zentraler Bereiche des städtischen Alltagslebens – Care-Arbeit und Mobilität – zeigen wir, wie Plattform-Ökonomien und Plattform-Praktiken zunehmend die Nachfrage nach diesen Dienstleistungen standardisieren, urbane Räume (ent-)privilegieren und die vergeschlechtlichte Arbeitsaufteilung manifestieren. In europäischen Großstädten wird die Nachfrage in diesen Sektoren zunehmend über Plattformen organisiert, und in den meisten europäischen großen Städten sind dieselben Plattformunternehmen im Markt (z.B. SHARE NOW im Transportsektor und care.com im Care-Sektor). Vor diesem Hintergrund untersuchen wir, ob und wieweit digitale Technologien und Dienstleistungen alle Menschen ansprechen und gleichbehandeln, oder ob hier sozialräumliche Strukturen wirksam werden, die bestimmte Menschen entlang vergeschlechtlichter Kategorien (und deren Überschneidungen mit Klassen- und rassifizierten Verhältnissen) privilegieren oder ausschließen. In unserer abschließenden Betrachtung werfen wir einen systematischen Blick auf die explizite Rolle und Produktion von Raum im Zusammenhang mit dem sozio-technologischen Wandel, den sektorale Plattformen mit sich bringen, und bringen damit digitale feministische Geographien und kritische Stadtforschung in einen Dialog.

2. Smart-City-Narrative

Die Europäische Kommission formulierte im Jahr 2020 in ihrem Programm der europäischen Innovationspartnerschaft für intelligente Städte und Gemeinschaften:

»Eine Smart City ist eine Stadt, in der traditionelle Netzwerke und Dienstleistungen durch den Einsatz von Digital- und Kommunikationstechnologie zum Nutzen der Einwohner*innen und der Geschäftswelt effizienter genutzt werden können. Eine Smart City bietet mehr als lediglich die Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologie für einen besseren Ressourceneinsatz und weniger Emissionen. Sie steht für intelligenteren vernetzten Transport, [...] eine interaktivere und reaktionsschnellere Stadtverwaltung, sicherere öffentliche Räume, eine nachhaltigere Energieversorgung und eine bessere Lebensqualität für alle.«

me und die Berücksichtigung von Bedürfnissen einer alternden Bevölkerung.« (Europäische Kommission 2020)

Smart-City-Narrative, wie sie in der hier zitierten Aussage zu finden sind, wollen immer eine Geschichte über Innovation oder Fortschritt erzählen. Sie zeichnen sich durch einen starken Bezug zur *Nachhaltigkeit* aus und vermitteln die Vorstellung einer Welt, in der die Menschen, die Wirtschaft und die Umwelt zufrieden und einander zugewandt in einer sich gegenseitig unterstützenden, kohäsiven und historisch reproduzierbaren Weise miteinander interagieren, vermittelt durch zunehmend *smarter* Technologien (Swyngedouw/Kaika 2014; Wiig 2016) – auch wenn sich die damit einhergehenden Fortschrittsvorstellungen fundamental von den Grundsätzen einer schadstofffreien, gesunden Stadt oder einer sozialen Wohnungsbau-politik unterscheiden.

Die Idealisierung der *Smart City* beruht auf der Ansicht, dass diese Städte die Lebensqualität für alle Menschen durch die Erhöhung der Flexibilität, Vielfalt und Zugänglichkeit nahezu aller lokalen Dienstleistungen verbessern, die zum Beispiel im Kontext von Mobilität und Energieversorgung, Online-Shopping, urbaner Navigation, Umweltüberwachung, öffentlichem W-Lan und eGovernance verfügbar werden. Diese Versprechen sind immer mit einer universalisierten Vorstellung von Unabhängigkeit und Freiheit verbunden, wobei allerdings die Tatsache kaum beachtet wird, dass diese Versprechen und Ideale nicht für alle Menschen in gleicher Weise gelten und erreichbar sind. Der Anspruch von flexiblen Dienstleistungen und die Nachfrage danach haben für verschiedene gesellschaftliche Gruppen unterschiedliche Bedeutungen und Relevanz und werden durch Geschlecht, Klasse, rassifizierter Zuschreibung, sexuelle Identitäten, Alter und die körperlichen Fähigkeiten jedes einzelnen Menschen bestimmt. Versprechen, Bilder und Visualisierungen der in Smart Cities eingesetzten Technologien verstärken traditionell vergeschlechtlichte Assoziationen eher, als dass sie sie dekonstruieren, und replizieren bestehende Ungleichheiten (Wigley/Rose 2020).

Allerdings wird Gendernormativität nicht durch die Technologie als solche produziert, sondern durch die digitalen Dienstleistungen von IT-Unternehmen. Digitalisierte städtische Infrastrukturen und Lieferdienste entsprechen nicht automatisch den Bedürfnissen und Zugangsmöglichkeiten von allen Menschen. Es entsteht eine digitale Kluft zwischen Generationen mit unterschiedlichen digitalen Fähigkeiten und zwischen Menschen unterschiedlicher Einkommensgruppen, die sich teilweise keine internetfähigen Smartphones und digitalisierte Dienstleistungen leisten können oder nicht die erforderlichen Kreditkarten, den Aufenthaltsstatus oder sonstige formale Anforderungen vorweisen können.

Smart City ist deshalb kein singuläres Narrativ, sondern basiert eher auf polyphonen und umstrittenen Narrativen mit entsprechend unterschiedlichen Vor- und Darstellungen gegenwärtiger und zukünftiger Städte (siehe Bauriedl/Strüver 2018). In den vergangenen Jahren sind innerhalb der kritischen Stadtforschung

umfangreiche Debatten über die digitale urbane Transformation zu den Themen Smart Cities, smarter Urbanismus und Plattformurbanismus entstanden, die diese Konzepte unterschiedlich definieren und differenzieren (Lee/Mackenzie/Smith/Box 2020). Im vorliegenden Beitrag betrachten wir *Smart City* lediglich als einen Diskurs und als eine programmatische Stadtpolitik, da bisher keine eindeutigen Kriterien für Smart Cities existieren (Bauriedl/Strüver 2018). In dieser Analyse städtischer Praxis, betrachten wir die digitale Transformation des urbanen Alltagslebens als eine Form des smarten Urbanismus. Im nächsten Abschnitt befassen wir uns mit dem Plattformurbanismus als spezifische Praxis des smarten Urbanismus, der charakterisiert ist durch Plattformökonomien und die vielfache Nutzung von Vermittlungsplattformen. Eine Debatte zu befördern, die das universelle Smart-City-Narrativ dekonstruiert, erfordert in erster Linie unsere Sensibilität für die »diversen Geschichten, Kulturen und politischen Ökonomien und vielfältigen Formen des Kapitalismus, die die Muster urbaner und wirtschaftlicher Entwicklung und die Beziehungen zwischen Staat, Markt und Gesellschaft prägen« (Kitchin 2015; 133). Wir untersuchen, wie die Aussichten auf eine verbesserte Effizienz, Verfügbarkeit, Zugänglichkeit und Lebensqualität durch digitale Technologien und Netzwerke die Anforderungen und Auswirkungen der vergeschlechtlichten Arbeitsteilung berücksichtigen.

3. Plattformurbanismus

Europäische Städte sind durch vielfältige Formen räumlicher Segregation und sozialer Polarisierung gekennzeichnet, die durch digitale Infrastrukturen nicht automatisch überwunden werden (Gilbert 2010; Graham 2002). Soziale Ausgrenzung wird durch die Digitalisierung in keiner Weise aufgehoben, sondern vielmehr durch die Entstehung neuer Arbeitsplätze in der städtischen Plattformökonomie, auch bezeichnet als »Gig-Ökonomie«, mit ihren prekären Beschäftigungsbedingungen zusätzlich intensiviert (Wiig 2016). In der Folge diskutieren wir Städte als datafizierten Raum (Kitchin 2014), in dem digitale Daten im Allgemeinen und Plattformökonomien im Besonderen das urbane Leben zunehmend prägen und vermitteln.

Da die Entwicklung von Plattformen die »soziotechnischen Beziehungen zwischen Bürger*innen und Städten« aufzeigt, müssen wir die Frage stellen, wie »Plattformen städtische sozialräumliche Praktiken und Dienstleistungen verändern« (Lee/Mackenzie/Smith/Box 2020: 116). Dies wird zunehmend als »Platform Pivot« und »Plattformurbanismus« bezeichnet – als Manifestation von Smart-City-Narrativen und als digital inszenierter Alltagsurbanismus, der sozialräumliche Erfahrungen und urbanen Alltag über den Horizont von Rathäusern und öffentlichen Diskursen hinaus übernimmt und prägt (Barns 2019).

Plattformen stellen soziotechnische Verbindungen zwischen Städten, Unternehmen und Bürger*innen her und basieren auf der Dynamik zwischen Kodierungen, Kommerz und Körperlichkeiten in einem technologiegetriebenen Alltag. Sie ändern sowohl den Funktionsmodus der Städte selbst als auch die Art und Weise, wie Menschen in den Städten leben, arbeiten, essen, kommunizieren und sich bewegen (Barns 2019; Lee/Mackenzie/Smith/Box 2020). Vor diesem Hintergrund schließen wir uns der folgenden Unterscheidung zwischen smartem Urbanismus und Plattformurbanismus an:

»Beim smarten Urbanismus geht es in erster Linie um die Optimierung urbaner Systeme durch vom Staat umgesetzte und von Unternehmen bereitgestellte *Lösungen*, während der Plattformurbanismus darauf abzielt, den Betrieb städtischer Dienste umzugestalten und/oder zu übernehmen, die eher markt- oder nutzerorientiert sind. Das eine Modell ersetzt nicht zwangsläufig das andere Modell, und sie stehen nicht einmal miteinander im Wettbewerb, sondern funktionieren simultan in unterschiedlichen Räumen.« (Sadowski 2020: 2)

Aufgrund dieser Verlagerung auf das Alltagsleben scheint Plattformurbanismus empirisch leichter zugänglich zu sein als Smart-City-Strategien und die mit ihnen konnotierten Metanarrative eines neoliberalen Kapitalismus. Die Stadt ist jedoch kein Containerraum, und den Plattformkapitalismus durch den Plattformurbanismus zu ersetzen wäre eine allzu vereinfachte Lösung (Graham 2020). In ihrer feministischen Theoretisierung des Plattformurbanismus plädiert Leszczynski (2020) dafür, städtische Plattformen als Teil des neoliberalen Kapitalismus zu überwinden und sich stattdessen mit dem Alltäglichen zu befassen und auf diese Weise die emanzipativen Potenziale urbaner Plattformen auszuloten. In gleicher Weise betrachtet es Elwood (2020) als Aufgabe der kritischen Forschung zu Plattformen, die normativen digital-sozialräumlichen Beziehungen des technokapitalistischen urbanen Lebens zu rekonstruieren. In diesem Kontext wird Technokapitalismus als Kapitalismus verstanden, der mit dem Entstehen neuer Technologiesektoren, der Macht der Konzerne und neuer Formen der Organisation räumlicher und sozialer Beziehungen assoziiert ist:

»Plattformen profitieren von der Bevölkerungsdichte und der räumlichen Nähe von Nutzer*innen/Dienstleister*innen in Städten. In großen, diversen Märkten gibt es mehr Gelegenheiten, soziale Beziehungen zu vermitteln, und ökonomischer Wertschöpfung. Es gibt einen Pool prekär beschäftigter ›Freelancer‹, die von Gig zu Gig verschoben werden.« (Sadowski 2020: 3)

Urbane Plattformökonomien verändern den Konsum, die Wahrnehmung und die Herstellung des städtischen Raums. Dieser Wandel ist jedoch nicht nur ökonomisch determiniert, sondern wird auch von Bürger*innen praktiziert, die urbane Strukturen mit Hilfe ihrer Smartphones gestalten. Das ist besonders im Fall digital gestützter (On-Demand-)Dienstleistungsplattformen offensichtlich, mit denen wir uns im Folgenden befassen.

4. Vergeschlechtlichte plattformvermittelte Dienstleistungen: Sharing und Care-Arbeit in der urbanen Alltagspraxis

Die vergeschlechtlichte Arbeitsteilung wird seit den 1970er Jahren von feministischen Stadtplaner*innen, Sozialgeograph*innen und anderen kritisiert (siehe z.B. Bondi 1998; Bondi/Rose 2003; Brickell 2021; Massey 1994; Meehan/Strauss 2015). Diese Kritik umfasst die unterschiedlichen symbolischen und auch monetären Werte bezahlter Arbeit außerhalb des Zuhause, die mit Männern oder Männlichkeit assoziiert wird, und privater häuslicher (physischer und psychosozialer) Reproduktionsarbeit, die weiblich konnotiert ist und vorwiegend von Frauen geleistet wird. Dementsprechend spielen Geschlechternormen und Stereotypen von Weiblichkeit und Männlichkeit eine wichtige Rolle bei der Arbeitsteilung zusätzlich zu weiteren sozioökonomischen Strukturen. Die Kritik bezieht sich auch direkt auf das Stadtplanungsmodell der funktionalen Gliederung, das in den 1960er/1970er Jahren vorherrschend war und das Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und sonstige Tätigkeiten räumlich voneinander getrennt hat, um mögliche negative gegenseitige Einflüsse zu verhindern. Einhergehend mit dem seit den 1960er Jahren anhaltenden Trend der Suburbanisierung wurden Wohngebiete zunehmend an den Stadträndern gebaut, wodurch die vergeschlechtlichte Arbeitsteilung auch zu einer räumlichen Ausgrenzung wird und die häusliche Sorgearbeit sowohl sozial als auch räumlich marginalisiert wird. Die räumliche Manifestation der vergeschlechtlichten Arbeitsteilung beinhaltet somit die Idee und das Ideal des Zuhause als Ort, an dem Frauen Sorge- und unentlohnte Hausarbeit leisten, die oft verborgen oder buchstäblich übersehen und unsichtbar gemacht wird (Bondi 1998; Hayden 1983). Darüber hinaus kann die vergeschlechtlichte Arbeitsteilung und ihre sozialräumliche Organisation nicht durch vergeschlechtlichte Identitäten, sondern nur über Fragen der Arbeitsorganisation in kapitalistischen Strukturen betrachtet werden (Parker 2011).

Im Folgenden befassen wir uns im Sinne einer zielführenden Debatte mit unterschiedlichen Plattformen für Dienstleistungen im allgemeinen Interesse: der stationsunabhängigen (flottierenden) Carsharing-Mobilität und der häuslichen Care-Arbeit. Seit mehr als einem Jahrzehnt werden Dienstleistungen in diesen beiden Sektoren auf Business-to-Customer oder Peer-to-Peer-Plattformen vermittelt, die neue Möglichkeiten für eine andere Nutzung öffentlicher und privater Räume eröffnen.

4.1 Digital vermittelte Mobilitätsdienste: Carsharing

Die alltäglichen Mobilitätspraktiken in den Städten sind sehr vielfältig: Die Verkehrsteilnehmer*innen können allein, als Familie oder in einer Gruppe unterwegs sein; sie können jung oder alt, sportlich oder körperlich behindert sein; über viel

oder wenig Geld verfügen; in der Lage sein, Rad und Auto zu fahren oder nicht; sie sind wagemutig oder eher ängstlich. Um von einem Ort zum anderen zu gelangen, können diese Nutzer*innen kurze oder lange Strecken zurücklegen und flexible Wegeketten realisieren. All diese Mobilitätsbedingungen und Bedürfnisse sind in Verbindung mit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und den verfügbaren Verkehrsmitteln bestimend für die Mobilitätsentscheidung jedes einzelnen Menschen. Die Nachfrage nach Flexibilität und Zugänglichkeit und die Kosten für den innerstädtischen Personenverkehr resultieren aus all diesen sehr unterschiedlichen strukturellen Bedingungen und individuellen Erfordernissen.

Die Mobilitätsdebatte wird weitgehend bestimmt durch Erklärungen über das positive Potenzial technologischer Innovationen (Liyanage/Dia/Abduljabbar/Bagloee 2019). In den vergangenen Jahren hat die nahezu flächendeckende Zugänglichkeit des Internets in den Städten und die Verbreitung mobiler Endgeräte den Angeboten zur Gestaltung urbaner Mobilität eine neue Dynamik verliehen. Insbesondere ein ständig zunehmendes Angebot an Carsharing-Dienstleistungen gilt heute als Merkmal von Smart Cities. Neben der Nutzung von Privatfahrzeugen und öffentlichen Verkehrsmitteln steht inzwischen eine Vielzahl plattformvermittelter Sharing-Optionen zur Verfügung (Carsharing, Bikesharing, E-Scootersharing, Ridehailing, Ridepooling). *Carsharing* steht für die geteilte Nutzung von Privatfahrzeugen und Transportdiensten mittels Internet-Plattformen unter Verwendung unterschiedlicher Vermittlungsplattformen (Peer-to-Peer oder Peer-to-Pool), Standortbindungen (stationär oder flottierend) und unterschiedlicher Nutzungsformen (Selbstfahrer*in, Mitfahrer*in oder autonom fahrend; Pretenthaler/Steininger 1999). Diese Plattformen bieten den Nutzer*innen vernetzte Informationen in Echtzeit und unterstützen sie bei der Nutzung privater und öffentlicher Verkehrsangebote (Mobility-as-a-Service-Plattform).

Da die (urbane) Mobilität vergeschlechtlicht ist und deshalb sozialräumliche Ungleichheiten (Law 1999) produziert, ist bei der Frage nach zukünftigen Mobilitätsinfrastrukturen relevant, ob neue Smart-Mobility-Dienstleistungen alle Verkehrsteilnehmer*innen ansprechen oder eher bereits privilegierte Gruppen priorisieren und auf diese Weise städtische Ungleichheiten reproduzieren. Im Folgenden befassen wir uns in erster Linie mit dem Potenzial von Carsharing-Dienstleistungen, eine sozial gerechte Stadtentwicklung zu fördern (Sheller 2012), und ob solche Dienstleistungen typische Wegeketten für Care-Tätigkeiten bereitstellen können. Die Fahrt zwischen einzelnen Anlaufpunkten ist eine tägliche Routine für unbezahlte Sorgearbeiter*innen (Uteng/Cresswell 2008), die nach wie vor als frauentypische Tätigkeit angesehen wird. Um die verfügbaren Mobilitätspotenziale zu diskutieren, befassen wir uns eingehender mit den Angeboten und Geschäftsmodellen der Carsharing-Plattformen.

Carsharing-Angebote sind Ende der 1980er Jahre in der Schweiz und in Deutschland zunächst als kleine Projekte entstanden, die von umweltbewussten

Gruppen ins Leben gerufen wurden. Internetanwendungen haben die Buchungsverfahren effizienter und nutzerfreundlicher gemacht, während Smart Cards und später Smart Locks den Zugang zu den Fahrzeugen verbessert haben. Deutschland ist eindeutig der größte regionale Anbieter für flottierendes Carsharing in Europa gemessen an der Zahl der Mobilitätsdienstleistungen und der Größe der Fahrzeugflossen. Der Markt der Anbieter für flottierendes Carsharing wird zurzeit von der Plattform SHARE NOW dominiert, einem Joint Venture von car2go (Daimler) und DriveNow (BMW). Nach Selbstauskunft der Unternehmen hatte Stand 15. Mai 2020 SHARE NOW ca. 14.000 Fahrzeuge in acht europäischen Ländern im Einsatz (SHARE NOW GmbH 2020). Daimler gab 2008 mit seiner car2go-Plattform den Startschuss für dieses Geschäftsmodell und war damit Europas erster Business-to-Customer-Anbieter für frei flottierendes Carsharing (meistens in den größten deutschen Städten). Die heutigen Carsharing-Unternehmen lassen sich auf Basis ihrer operativen Merkmale in fünf typische Geschäftsmodelle einteilen: 1) standortunabhängig innerhalb eines definierten Geschäftsgebietes; 2) standortunabhängig mit Pool Stationen; 3) Roundtrip- und Homezone-basiert; 4) Roundtrip- und stationsbasiert; und 5) Peer-to-Peer. Alle Plattform-Anbieter verwenden durchgehend die Schlagworte »erhöhte Ressourceneffizienz« (durch gemeinsame Nutzung einer geringeren Zahl von Fahrzeugen), »Flexibilität« (durch permanenten Zugang zu bedarfsgerechten Transportmöglichkeiten), »Optimierung« (durch verbesserten Verkehrsfluss) und »Beschleunigung« (durch Informationen über die schnellsten Verbindungen).

Alle Plattformen der Automobilunternehmen folgen dem One-Way-Mobilitätsmodell, das eine hohe Flexibilität bietet, da Nutzer*innen das Fahrzeug an einem beliebigen Punkt innerhalb eines definierten Einsatzgebietes in der Stadt abstellen können (frei flottierend). Allerdings bietet dieses Modell weniger Reichweitenflexibilität, da die Geschäftsgebiete der Mobilitätsplattformen auf die Innenstädte beschränkt sind und die Kostenstrukturen der Anbieter für flottierendes Carsharing die One-Way-Mobilität unterstützen. Das Geschäftsmodell der Smart-Mobility-Plattformen adaptiert dabei Angebote, die den Bewegungsprofilen der meisten Nutzer*innen entsprechen. Dies führt zu einem sich selbst verstärkenden Prozess der Privilegierung spezifischer sozialer Gruppen und urbaner Identitäten und zu einer geschlechtsspezifischen digitalen Kluft (Alonso-Almeida 2019: 38; Strüver/Bauriedl 2020).

In vielen Mobilitätsstudien wird die Beschreibung der Mobilität als eine komplexe physische und gesellschaftliche Beziehung auf messbare Zahlen und kalkulierbare Güter- und Menschenströme reduziert (Hanson 2010: 13). Die wenigen vorliegenden Studien über die soziale Zusammensetzung der Nutzer*innen von Dienstleistungen für smarte Mobilität enthalten nur sehr begrenzte Erkenntnisse zur Korrelation von Nutzerinteressen und sozialen Kategorien. Mobilitätsstudien tendieren zu einem quantitativen Ansatz, der auf Bewegungsdaten oder Massenbefragungen be-

ruht. Gleichwohl lässt sich hinsichtlich der Geschlechterverhältnisse ein Trend identifizieren: In europäischen Städten sind es in erster Linie Männer, die stationsbasiertes Carsharing nutzen, wobei für dieses Modell das Durchschnittsalter der Nutzer*innen höher ist als beim freiflottierenden Carsharing (Uteng/Cresswell 2008). In den deutschen Städten mit ihrem umfassenden Carsharing-Angeboten sind fast 80 Prozent der Nutzer*innen stationsunabhängiger Carsharing-Modelle männlich und gebildet und arbeiten Vollzeit (Giesel/Nobis 2016). Lucas (2012: 107) hat den Begriff der »transport poverty« (mobilitätsbezogene Benachteiligung) geprägt, um den Zusammenhang zwischen sozialer Ausgrenzung und Mobilität zu beschreiben. Entlang der Ausgrenzungsdimensionen überlagern sich verschiedene Formen mobilitätsbezogener Benachteiligungen (z.B. der Mangel an Informationen über Mobilitätsmöglichkeiten oder hohe Transportkosten) mit Aspekten sozialer Benachteiligung (z.B. geringes Einkommen oder schlechter Gesundheitszustand). Die Intention von Smart-Mobility-Angeboten ist es nicht, »gender smart« zu sein (Singh 2019).

Die aktuelle Forschung zur feministischen Mobilität konzentriert sich in erster Linie auf politische Verhältnisse, wenn es um Themen wie die Verbesserung von Verkehrssystemen, Ressourcenzuteilung, Priorisierung und Nutzerprofilen für Verkehrssysteme geht. Sie kritisieren das liberale Paradigma der Verkehrsplanung, das von einer individuellen Rationalität und einer marktorientierten Ökonomie ausgeht und dabei die strukturellen Bedingungen des Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätspräferenzen vernachlässigt (vgl. Scholten/Joelsson 2019: 7). In Städten legen Frauen im Durchschnitt weniger Personenkilometer zurück, kommen aber häufig auf längere Gesamtfahrzeiten als Männer, bedingt durch zahlreiche Stopps infolge von Lohn- und Sorgearbeit sowie Hausarbeit. Auf diese Weise entstehen oft komplexe Wegeketten mit vielen Zwischenhalten innerhalb eines kleineren Mobilitätsradius.

4.2 Plattformvermittelte Care-Arbeit

Während die wechselseitige Konstitution von Geschlecht und Raum multiskalar ist, konzentriert sie sich im Fall der Care-Arbeit auf die Mikroebene des Haushaltes. Für die meisten Menschen ist ihr Zuhause ein wichtiger Teil und Ort des täglichen Lebens, ein Ort der Erholung und Reproduktion, aber auch ein Ort, an dem Gendernormen verhandelt werden (Beebejaun 2017; Bondi/Rose 2003; Peake 2016). Der starke proportionale Anstieg der Anzahl von Frauen in Erwerbsarbeit, die außer Haus geleistet wird, hat die vergeschlechtlichte Arbeitsteilung und ihre räumlichen Erscheinungsformen, die oben diskutiert wurden, transformiert. Seit den 1990er Jahren wurden einige der mit traditioneller Reproduktionsarbeit assoziierten Aufgaben an andere Personen/Räume ausgelagert (zum Beispiel durch die Nutzung von Essenslieferdiensten oder Restaurantbesuche oder durch Einsatz digitaler Assistenten wie Reinigungs- und Serviceroboter). Die zunehmende Kom-

modifizierung der Sorgearbeit hat diese Tätigkeiten öffentlicher und sichtbarer gemacht, aber nicht unbedingt zu höherer Anerkennung geführt. Gleichzeitig haben die Privatisierung sozialer Dienstleistungen und Reformen des Gesundheitswesens durch eine neoliberalen Umstrukturierungspolitik sowie die Folgen der globalen Finanzkrise dazu geführt, dass ein Teil der Reproduktionsarbeit wieder in die häusliche Umgebung reintegriert wurde, entsprechend bekannten Geschlechternormierungen. Reproduktionsarbeit und Sorgetätigkeiten wurden somit wieder »privatisiert« in dem Sinn, dass sie wieder in Privathaushalten und zum Beispiel als unbezahlte häusliche Care-Arbeit durch Verwandte geleistet werden (Federici 2019; Huws 2019). Darüber hinaus betrifft die neoliberalen Umstrukturierung in erster Linie Frauen in einkommensschwachen Haushalten und in prekären Beschäftigungsverhältnissen. Vor diesem Hintergrund hat Beebejaun (2017) die vergeschlechtlichte Arbeitsteilung und Trennung von öffentlichen und privaten Räumen in neoliberal regierten Städten betrachtet und weist darauf hin, dass das vergeschlechtlichte Alltagsleben in städtischen Kontexten weiterhin unterforscht ist (siehe ebenfalls Gilbert 2010; Peake 2016; Strauss/Xu 2018). Dennoch ist die Kategorisierung nach Gender (genauso wie Klasse und *race*) ein Organisationsprinzip von Gesellschaften und geht damit den Erfahrungen einzelner Subjekte voraus. Geschlechterverhältnisse prägen die Gestalt, Funktionen und räumliche Strukturen von Städten, z.B. die Trennung städtischer Funktionen im Hinblick auf Wohnung und Arbeit – was wiederum Gendernormen und Subjektivitäten prägt.

Sorgearbeit im privaten häuslichen Umfeld veranschaulicht – neben neoliberalen Politiken und der Politik der Reproduktion von Geschlechterverhältnissen – die zunehmenden Unterschiede (und Abhängigkeiten) zwischen gut ausgebildeten Frauen und im Sinne ökonomischer Verwertbarkeit unqualifizierten Frauen der Arbeiterklasse. Die zunehmende Nachfrage nach bezahlter Care-Arbeit wie Kinderbetreuung, Altenpflege und haushaltsnahen Dienstleistungen einschließlich der Kommodifizierung routinemässiger Hausarbeit wie Kochen und Putzen ist typisch für eine Situation, in der berufstätige Frauen oft von der Care-Arbeit anderer Frauen abhängig sind (und manchmal auch von Männern; Meehan/Strauss 2015). Dyck (2005) hat sich vorrangig mit bezahlter häuslicher Care-Arbeit befasst und auf die Überschneidungen von Gender, Klasse und *race* auf der einen Seite und auf das komplizierte Zusammenwirken von Neoliberalismus, Globalisierung und sich ändernden Altersstrukturen auf der anderen Seite hingewiesen. Gering bezahlte häusliche Care-Arbeit entschärft die Auswirkungen der Privatisierungen im öffentlichen Sektor und besonders die Kürzungen von Sozialprogrammen und die Finanzierung öffentlicher Kinderbetreuung und die Gesundheitsversorgung. Dies ist nur eines von zahlreichen Argumenten für die große Signifikanz der Räume des Alltagslebens im Allgemeinen und der privaten häuslichen Sphäre im Besonderen bei der Erforschung urbaner Plattformökonomien. Auch Gilbert (2010) zeigt das Ineinandergreifen von *race*, Gender und Technokapitalismus bei der Produktion von Un-

gleichheiten im städtischen Raum. Sie hält es für erforderlich, das Alltagsleben von Menschen in Bezug auf deren Erfahrungen mit Gender, *race* und Klasse als Teil der Zusammenhänge zwischen digitalen und städtischen Ungleichheiten, die sich auf die Arbeitsmärkte auswirken und umgekehrt, gründlich zu erforschen.

Plattformen zur Vermittlung von Sorgearbeit sind typische Beispiele für die so genannten schlanken Plattformen der Gig-Ökonomie (Srnicek 2016). Im Gegensatz zu Mobilitäts-Plattformen sind sie angebotsgetrieben und als Peer-to-Peer-Plattformen aufgebaut, die Care-Arbeitskräfte und Haushalte gegen Anmelde- oder Transaktionsgebühren für die Plattform und Lohnkosten für die Arbeitskräfte zusammenbringen. Da die bis zur Jahrtausendwende zu beobachtende globale Kommodifizierung der Care-Arbeit durch die Finanzkrise 2007/2008 unterbrochen wurde, haben diese Plattformen die Rekommodifizierung der Care-Arbeit beschleunigt. Einerseits kann die Rekommodifizierung als ein Ergebnis der Krise angesehen werden, da bislang öffentliche Care-Arbeit nach 2008 im Zuge der neoliberalen Umstrukturierung privatisiert wurde (Huws 2019). Andererseits haben digitale Plattformen, die Care-Arbeit vermitteln, ihren Ursprung in dieser Krise, da die Einrichtung von Plattformen nicht von umfassenden Investitionen abhängig war und ist, sondern vielmehr von vorhandenem »Kapital« wie Fahrzeugen, Wohnungen und arbeitenden Körpern, die von Dienstleistungsanbieter*innen und Nutzer*innen »geteilt« werden: Diese Post-Crash-Landschaft hat ebenfalls die perfekten Bedingungen für den neuen Zustrom von (Risiko-)Kapital in Form digitaler Plattformen geschaffen, deren essenzielle Dienstleistungen darauf ausgerichtet sind, wie wir leben, arbeiten, reisen und konsumieren. (Sadowski 2020: 2)

Die steigende Nachfrage nach häuslicher Care-Arbeit in der vordigitalen Ära kann als »institutionalisierte Informalisierung« bezeichnet werden (Strüver 2013: 198) und wird in der digitalen Ära als »Formalisierung der informellen Wirtschaft« (Huws 2019: 20) und plattformbasierte Formalisierung benannt, die Vertrauen zwischen Fremden schafft (Ticona/Mateescu 2018). Care-Plattformen auf Basis eines Peer-to-Peer-Geschäftsmodells aggregieren Daten aus den persönlichen Profilen von Care-Arbeiter*innen mit Daten über ihre Zuverlässigkeit und Kundenbewertung. Diese Art der algorithmischen Intensivierung von Ausbeutung und Überwachung steht in einem eklatanten Widerspruch zu Eigenschaften wie Verantwortung und Vertrauen, die Care-Beziehungen charakterisieren (Flanagan 2019; van Doorn 2017). Darüber hinaus intensivieren Care-Plattformen als Teil der Gig- oder On-Demand-Ökonomie die ungleichen Machtverhältnisse zwischen den Vertragsparteien und verlangen von den Beschäftigten mehr Flexibilität in der Frage, wann, wo und was sie arbeiten und welche Verdiensterwartungen sie an diese Arbeit haben.

Die heute über Plattformen vermittelte Care-Arbeit stellt die Klassifizierung dieser Tätigkeiten als unbezahlte häusliche Frauenarbeit in Frage und scheint die Beziehungen zwischen Wert, Sichtbarkeit und Vulnerabilität der Care-Arbeiter*in-

nen neu zu definieren. Und doch bestreitet sie nicht die Unsichtbarkeit der Care-Arbeit, ihre Einbindung in die Privatsphäre oder die Vulnerabilität, die typischerweise mit Flexibilität assoziiert wird. Im Gegenteil gehen wir eher davon aus, dass die anhaltende Unsichtbarkeit und »Privatheit« der Care-Arbeit ihre Entwertung und den prekären Status der Beschäftigten zusätzlich verstärkt, obwohl es sich um bezahlte Arbeit handelt. Obwohl sich zum Beispiel die Care-Arbeiter*innen, die diese Jobs annehmen, untereinander gar nicht kennen, befinden sie sich doch in einer permanenten Konkurrenzsituation im Hinblick auf Entlohnung, Tempo, Bewertungen und die Qualität ihrer Gigs insgesamt.

Zusammenfassend könnte man sagen, dass die Unsichtbarkeit der Care-Arbeit und die Interdependenzen von vergeschlechtlichter, rassifizierter und klassenbestimmter Ungleichheit eine Voraussetzung für Plattformen sind und durch diese zusätzlich verstärkt werden. Gleichzeitig »spielen Code, soziale Medien und Daten heute eine zentrale Rolle bei der Prägung geschlechtlicher und rassifizierter Identitäten und verstärken sexistische und rassistische Stereotypen« (Giesecking 2019: 86) Trotzdem bleiben sowohl die arbeitenden Körper als auch die geleistete re/produktive Arbeit verborgen und unsichtbar. Weiterhin argumentieren Ticona und Mateescu (2018: 4400), dass diese Unsichtbarkeit ebenfalls ein Verschwinden hinter das »Uberisierungs-Narrativ« im Hinblick auf On-Demand-Plattformen beinhaltet, die die öffentliche und wissenschaftliche Wahrnehmung in erster Linie auf Airbnb, Uber und Lieferando lenken und nicht auf viel größere Plattformen wie care.com (siehe ebenfalls Barns 2020).

Wie auch schon in der vordigitalen Ära ist die scheinbar alltägliche Mikropolitik der Care-Arbeit heute als Bestandteil der On-Demand-Plattformökonomie an makropolitische Strukturen gekoppelt wie das neoliberalen Framing von Arbeit, die vergeschlechtlichte Arbeitsteilung und die Feminisierung, Rassifizierung und Prekarität von Care-Arbeit und der darauf bezogenen räumlichen Politik (Strauss 2019; siehe ebenfalls Meehan/Strauss 2015). Ihr Beitrag zum Technokapitalismus bedeutet, dass plattformvermittelte Care-Arbeit weit davon entfernt ist, vergeschlechtlichte soziale und räumliche Beziehungen aufzubrechen, sondern eher dazu tendiert, sie zu manifestieren: »Wie es aussieht, steht Hausarbeit im Epizentrum des Kapitalismus, und die Arbeit der sozialen Reproduktion, die ihn untermauert, steht auch für ihr zukünftiges Expansionspotenzial. Feministische Strategien, die dieses Problem lösen wollen, müssen sich deshalb mit dem Kapitalismus selbst auseinandersetzen« (Huws 2019: 21).

5. Ausblick und Forschungsdefizite: Unsichtbarkeiten und Ungleichheiten

Indem wir feministische digitale Geographien und kritische urbane Studien zusammenführen und dadurch die wechselseitige Konstruktion von Gesellschaft und Raum durch Plattformökonomien aufzeigen, haben wir herausgearbeitet, wie digitale Praktiken sozialräumliche Alltagspraktiken unterschiedlicher Subjektivitäten prägen. Unsere besondere Aufmerksamkeit galt dabei Gendernormen, da sie in ihrem Verhältnis zu öffentlichen und privaten Räumen zeigen, die wiederum durch die Plattformisierung des urbanen Alltagslebens reproduziert werden. Die der Plattform-Ökonomie zugrundeliegende technokapitalistische Struktur und die darauf aufbauenden sozialen Prozesse werden durch Subjektivitäten wie Gender, *race* und Klasse geformt. Der Plattformurbanismus fördert auf diese Weise zusätzlich ungleiche Machtverhältnisse. Digitale Prinzipien der Standardisierung, Reichweite/Skalierung und Geschwindigkeit/Volumen entsprechen der fundamentalen Logik dieser neuen Art von Kapitalismus (Elwood 2020: 8). Die räumliche öffentlich-private Trennung zeigt sich im Plattformurbanismus und kann als eine Form des *Digital Divide* diskutiert werden, die auf sozialräumlichen Ungleichheiten beruht und gleichzeitig vergeschlechtlichte Subjektivitäten reproduziert. In diesem Ausblick betonen wir deshalb besonders die Rolle des Raums innerhalb des soziotechnologischen Wandels in Bezug auf Plattformen zur Vermittlung urbaner Mobilität und Care-Arbeit, die als Auswirkungen des Technokapitalismus die Unsichtbarkeiten und Ungleichheiten entlang von Gender, *race* und Klasse reproduzieren.

Auf diese Weise leisten Plattformen einen Beitrag zur vergeschlechtlichten Produktion von Raum. Es wurde deutlich, dass Carsharing vergeschlechtlichte Mobilitätsmuster nicht aufbricht, sondern im Gegenteil Ungleichheitsstrukturen verstärkt. Dies bezeichnen wir als vergeschlechtlichte Kluft einer plattformvermittelten Mobilität. Carsharing-Plattformen mit stationsunbundenen Fahrzeugen sprechen eine exklusive Gruppe von Nutzer*innen an, die überwiegend jung und männlich sind und über ein überdurchschnittliches Einkommen verfügen. Die von Algorithmen generierten Dienste verstärken diese homogene Korrelation. Die Nachfrage nach einer Mobilität, die häufige und längere Zwischenstopps erlaubt, ist mit diesem Modell des Carsharings nicht vereinbar. Die Planung von Wegeketten ist aber Alltag für Menschen, die sich um Familienmitglieder kümmern, oder für Menschen, die an einem Tag mehrere Plattform-Gigs nacheinander übernehmen – und sie ist zeit- und/oder kostenintensiver. Diese Tätigkeiten werden in erster Linie von Frauen übernommen, die auf andere Mobilitätslösungen angewiesen sind.

Bis heute scheint die Entwicklung von Infrastrukturen und Dienstleistungen für Mobilitäts- und Care-Plattformen ein ausschließlich städtisches Phänomen zu sein, das aufgrund seiner Konzentration in Ballungsräumen die ohnehin privile-

gierten Bereiche innerhalb der Städte bevorzugt. Obwohl städtische Räume ganz sicher einen Vorteil aufgrund des bereits bestehenden dichten Angebots an Mobilitätsdienstleistungen haben, werden die dringenden Versorgungsbedarfe in ländlichen und suburbanen Räumen durch die Digitalisierung und plattformvermittelte Mobilitäts- und Care-Dienste nicht bedient.

Der aktuelle Wissensstand über die Geschäftsmodelle und Nutzungsmuster von standortunabhängigen Carsharing-Plattformen zeigt (Alonso-Almeida 2019; Uteng/Cresswell 2008), dass 1) die vergeschlechtlichte Arbeitsteilung in der Care-Arbeit durch die digitalisierten Mobilitätspraktiken in öffentlichen Räumen fortgesetzt wird; 2) die Angebotsstruktur des frei flottierenden Carsharings im Hinblick auf Reichweite, Lademodus und Fahrzeugausstattung weder für die Anforderungen der familiären, noch der plattformvermittelten Care-Arbeit geeignet ist; und 3) von der in Aussicht gestellte Flexibilisierung von Lieferdiensten und der Optimierung städtischer Infrastrukturen nur bereits privilegierte Bevölkerungsgruppen profitieren. Aus diesen Erkenntnissen leiten wir die folgenden Fragen ab:

- In welchem Grad leisten Carsharing-Plattformen einen Beitrag zu einer sozial inklusiven Mobilität in europäischen Großstädten, die im Hinblick auf Kosten, Zeit und Verkehr optimiert ist?
- Könnten Carsharing-Plattformen in suburbanen oder ländlichen Gebieten mit geringem öffentlichen Verkehrsangebot einen vielfältigeren Mobilitätsbedarf abdecken, oder sind die Angebotsstrukturen im Prinzip nicht auf vielfältige Anforderungen eingestellt?
- Unterscheiden sich private, öffentliche und nicht kommerziell betriebene Mobilitätsplattformen hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit für Wegeketten?

Während die häusliche Care-Arbeit noch nie im Rahmen eines formellen Arbeitsplatzes geleistet wurde, sind durch die digitalen Technologien unterschiedliche Formen der sogenannten Hausarbeit ermöglicht worden, ohne dass die etablierte vergeschlechtlichte Arbeitsteilung deshalb grundsätzlich in Frage gestellt wurde. Eine Abkehr von der essenzialistischen Auffassung, Care-Arbeit sei Frauenarbeit, und eine neue Fokussierung auf vergeschlechtlichte Machtverhältnisse beinhaltet die Hervorhebung sozialräumlicher Ungleichheiten einschließlich der anhaltenden Abwertung und Unsichtbarkeit der Care-Arbeit einerseits und der Feminisierung schlecht bezahlter Arbeit andererseits. Wir schlussfolgern aus Forschungen zu plattformvermittelter Care-Arbeit in Nordamerika und Australien (Flanagan 2018; Ticona/Mateescu 2018; van Doorn 2017), dass 1) die vergeschlechtlichte Aufteilung in öffentliche und private Räume nicht nur durch Care-Plattformen deutlich wird, sondern vielmehr eine wichtige Voraussetzung für ihre Existenz ist, und dass 2) die Unsichtbarkeit der Care-Arbeit intersektionale Ungleichheiten in Bezug auf *race*, Gender und Klasse und auch die Diskriminierung durch Platt-formalgorith-

men verstärkt. Da die Anzahl der Plattformen zur Vermittlung von Care-Arbeit und der Gigs kontinuierlich zunimmt, müssen sich zukünftige Studien über die Bedarfssituation in europäischen Städten vor allem mit folgenden Fragen befassen:

- In welchem Grad sind Plattformen für Care-Arbeit ein *urbanes* Phänomen in Bezug auf Bevölkerungsdichte und sozialer Heterogenität und auf kurze Fahrstrecken, Anonymität usw. und in wieweit verändern sie die Nutzung, Perzeption und Produktion materieller urbaner Räume?
- Bringen Care-Plattformen neue Verräumlichungen des Sozialen hervor oder manifestieren sie vordigitale räumliche Trennungen und damit verbundene Ungewissheiten, Ungleichheiten und Unsichtbarkeiten?
- Sind die Forschungsergebnisse zu urbanen Care-Plattformen in den USA und Australien übertragbar auf Europa in Bezug auf deren Auswirkungen?

Digitale Plattformen vermitteln spezifische Dienstleistungen für das Alltagsleben in der Stadt und führen zu neuen Beziehungen und Interaktionen zwischen den Dienstleistungsanbieter*innen und den Nutzer*innen. Die beiden Beispiele für sektorale Plattformen (Mobilität und Care-Arbeit) beeinflussen soziale Beziehungen und Raumproduktionen in unterschiedlicher Weise. Beide führen jedoch zu einer Standardisierung und Normalisierung von Alltagspraktiken, die neue sozialräumliche Ausgrenzungen hervorbringen oder bestehende verstärken.

Probleme sozialer Spaltungen in Städten können nicht durch die Auslagerung öffentlicher Versorgungsleistungen auf Plattformen gelöst werden. Deren Erfolgsmodell ist Disruption und Netzwerkeffekte durch Wachstum. Diese Dynamik war zum Beispiel offensichtlich während des *Lockdown* infolge der COVID-19-Pandemie: Nachbarschaftsplattformen für die solidarische Bereitstellung und Verteilung von Lebensmitteln und anderen Versorgungsgütern, die spontan zum Beginn der Pandemie entstanden waren, verschwanden entweder wieder oder wurden sehr schnell von kommerziellen Plattformen übernommen, die aufgrund von Netzwerkeffekten Dienstleistungen gegen Gebühr anboten. Plattformbetreiber sind in erster Linie daran interessiert, ihre Dienste auszubauen und zu erweitern, um den Markt zu dominieren. Sie sind nicht daran interessiert, lokale und soziale Probleme zu lösen.

Außerdem berücksichtigen Plattformökonomien die Diversität der Stadtbevölkerung nicht, sondern sehen ihre Dienstleistungsanbieter*innen genauso wie ihre Kund*innen und deren Bedürfnisse als universell an. Die Mobilitätsmuster und Bedürfnisse von Care-Arbeiter*innen werden zum Beispiel von den Mobilitätsplattformen nicht aufgegriffen, da sie eher auf den Freizeitnutzen ausgerichtet sind und sowohl sozial als auch räumlich nur ausgesuchte Teile der Stadtbevölkerung ansprechen. Leszczynski (2020) folgend sollten wir jedoch Forschungsarbeiten zu Mobilitäts- und Care-Plattformen zusammenführen und die Suche nach emanzipativen Potenzialen durch Care- und Mobilitätsplattformen mit Fokus auf vergeschlecht-

lichte Arbeitsteilung mit dem Ziel der sozialräumlichen Gerechtigkeit in Städten mit einem großen Plattformangebot intensivieren.

Da sich feministische und kritische Stadtforschung mit dem Alltagsleben der Menschen und sozialräumlichen Ungleichheiten befasst – d.h. mit sozialen Ungleichheiten im Zusammenhang mit der Produktion von Raum und der auf sozialen Strukturen und Identitäten beruhenden räumlichen Segregation –, bedarf die gegenwärtige technokapitalistische Produktion von städtischem Raum weiterer empirischer Aufmerksamkeit, insbesondere in europäischen Städten. Der Technokapitalismus hat zunehmend Einfluss und reguliert immer weitere Teile des täglichen Lebens – und zwar entlang von Normen, die auf Gender, *race* und Klasse basieren. Das Zusammendenken von Care-Arbeit und Mobilität als zwei wichtige plattformvermittelte urbane Ökonomien ermöglicht, über normative digitale sozialräumliche Beziehungen zu forschen und dabei deren impliziten Ungleichheiten zu thematisieren.

Literaturverzeichnis

- Alonso-Almeida, María del Mar (2019): *Carsharing: Another gender issue? Drivers of carsharing usage among women and relationship to perceived value*, In: *Travel Behaviour and Society* 17, S. 36–45.
- Attoh, Kafui./Wells, Katie./Cullen, Declan (2019): »We're building their data«: *Labor, alienation, and idiocy in the smart city*, in: *Environment and Planning D: Society and Space* 37(6), S. 1007–1024.
- Barns, Sarah (2019): *Negotiating the platform pivot: From participatory digital ecosystems to infrastructures of everyday life*. In: *Geography Compass* 13(9), S. 1–13.
- Barns, Sarah (2020): *Platform urbanism*, Singapur: Springer.
- Bauriedl, Sybille/Strüver, Anke (2018): *Smart City: Kritische Perspektiven auf die Digitalisierung in Städten*. Bielefeld: transcript.
- Beebejaun, Yasminah (2017): *Gender, urban space, and the right to everyday life*. In: *Journal of Urban Affairs* 39(3), S. 323–334.
- Bondi, Liz (1998): *Gender, class, and urban space: Public and private space in contemporary urban landscapes*, In: *Urban Geography* 19(2), S. 160–185.
- Bondi, Liz/Rose, Damaris (2003): *Constructing gender, constructing the urban: A review of Anglo-American feminist urban geography*. In: *Gender, Place and Culture* 10, S. 229–245.
- Brickell, Katherine (2012): »Mapping« and »doing« critical geographies of home, in: *Progress in Human Geography* 36(2), S. 225–244.
- Dyck, Isabel (2005): *Feminist geography, the ›everyday‹, and local-global relations: Hidden spaces of place-making*. In: *The Canadian Geographer* 49(3), S. 233–243.

- Elwood, Sarah (2020): *Digital geographies, feminist relationality, Black and queer code studies: Thriving otherwise*. In: *Progress in Human Geography* 45(2), S. 209–228.
- Elwood, Sarah/Leszczynski, Agnieszka (2018): Feminist digital geographies. In: *Gender, Place & Culture* 25(5), S. 629–644.
- Europäische Kommission (2020): European innovation partnership on smart cities and communities. Brüssel: Europäische Kommission. https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development-city-initiatives/smart-cities_en
- Federici, Silvia (2019): From crisis to commons: Reproductive work, affective labor and technology, and the transformation of everyday life. In: Silvia Federici (Hg.), *Re-enchanting the world*, Oakland, CA: PM Press, S. 175–187.
- Flanagan, Frances (2019): Theorising the gig economy and home-based service work. In: *Journal of Industrial Relations* 61(1), S. 57–78.
- Giesecking, Jen Jack (2019): Digital, In: Antipode Editorial Collective (Hg.), *Keywords in radical geography*, Oxford: Blackwell, S. 85–89.
- Giesel, Flemming/Nobis, Claudia (2016): The impact of carsharing on car ownership in German cities. In: *Transportation Research Procedia* 19, S. 215–224.
- Gilbert, Melissa (2010): Theorizing digital and urban inequalities. In: *Information, Communication & Society* 13(7), S. 1000–1018.
- Graham, Mark (2020): Regulate, replicate, and resist: The conjunctural geographies of platform urbanism. In: *Urban Geography* 41(3), S. 453–457.
- Graham, Stephen (2002): Bridging urban digital divides? Urban polarisation and Information and Communications Technologies (ICTs). In: *Urban Studies* 39(1), S. 33–56.
- Hanson, Susan (2010): Gender and mobility: New approaches for informing sustainability. In: *Gender, Place and Culture* 17(1), S. 5–23.
- Hayden, Dolores (1983): *The grand domestic revolution: A history of feminist designs for American homes, neighborhoods, and cities*, Cambridge, MA: MIT Press.
- Hunt, Abigail/Machingura, Fortunate (2016): A good gig? The rise of on-demand domestic care: Development progress (= Working Paper No. 07), London: Overseas Development Institute. <https://cdn.odi.org/media/documents/11155.pdf>
- Huws, Ursula (2019): The hassle of housework: Digitalization and the commodification of domestic labour. In: *Feminist Review* 123(1), S. 8–23.
- Kitchin, Rob (2014): The real-time city? Big data and smart urbanism. In: *GeoJournal* 79, S. 1–14.
- Kitchin, Rob (2015): Making sense of smart cities. Addressing present shortcomings, in: *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 8(1), S. 131–136.
- Kong, Lily/Woods, Orlando (2018): Smart eldercare in Singapore. In: *Journal of Urban Economics* 47, S. 1–9
- Law, Robin (1999): Beyond ‚women and transport‘: Towards new geographies of gender and daily mobility. In: *Progress in Human Geography* 23(4), S. 567–588.

- Lee, Ashlin/Mackenzie, Adrian/Smith, Gavin J. D./Box, Paul (2020): Mapping platform urbanism: Charting the nuance of the platform pivot. In: *Urban Planning* 5(1), S. 116–128.
- Leszczynski, Agnieszka (2020): Glitchy vignettes of platform urbanism, In: *Environment and Planning D: Politics and Space* 38(2), S. 189–208.
- Liyanage, Sohani/Dia, Hussein/Abduljabbar, Rusul/Bagloee, Saeed Asadi (2019): Flexible mobility on-demand: An environmental scan. In: *Sustainability* 11(5), S. 1–39.
- Lucas, Karen (2012): Transport and social exclusion: Where are we now? In: *Transport Policy* 20, S. 105–113.
- Massey, Doreen (1994): Space, place, and gender, Minneapolis, MN: Minnesota University Press.
- Massey, Doreen (2005): For space, London: Sage.
- Meehan, Katie/Strauss, Kendra (Hg.) (2015): Precarious worlds: Contested geographies of social reproduction, Athens, GA: University of Georgia Press.
- Parker, Brenda (2011): Material matters: Gender and the city. In: *Geography Compass* 5(6), S. 433–447.
- Peake, Linda (2016): The twenty-first century quest for feminism and the global urban. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 40(1), S. 219–227.
- Prettenthaler, Franz E./Steininger, Karl W. (1999): From ownership to service use lifestyle: The potential of car sharing. In: *Ecological Economics* 28, S. 443–453.
- Richardson, Lizzie (2018): Feminist geographies of digital work. In: *Progress in Human Geography* 42(2), S. 244–263.
- Richardson, Lizzie. (2020): Coordinating the city: Platforms as flexible spatial arrangements. In: *Urban Geography* 41(3), S. 458–461.
- Sadowski, Jathan (2020): Cyberspace and cityscapes: On the emergence of platform urbanism. In: *Urban Geography* 41(3), S. 448–452.
- Scholten, Christina Lindkvist/Joelsson, Tanja (2019): Integrating gender into transport planning: From one to many tracks, Cham: Palgrave.
- SHARE NOW GmbH (2020): Über SHARE NOW. <https://www.share-now.com/de/de/faq/about-share-now>
- Sheller, Mimi (2012): Sustainable mobility and mobility justice: Towards a twin transition. In: John Urry/Margaret Grieco (Hg.), *Mobilities: New perspectives on transport and society*, London: Routledge, S. 289–304.
- Singh, Yamini J. (2019): Is smart mobility also gender-smart? In: *Journal of Gender Studies* 29(7), S. 832–846.
- Srnicek, Nick (2016): Platform capitalism, Cambridge, MA: Polity Press.
- Strauss, Kendra (2019): Labour geography III: Precarity, racial capitalisms and infrastructure. In: *Progress in Human Geography* 44(6), S. 1212–1224.

- Strauss, Kendra/Xu, Feng (2018): At the intersection of urban and care policy: The invisibility of eldercare workers in the global city. In: *Critical Sociology* 44(7/8), S. 1163–1178.
- Strüver, Anke (2013): ›Ich war lange illegal hier, aber jetzt hat mich die Grenze übertreten‹: Subjektivierungsprozesse transnational mobiler Haushaltshilfen. In: *Geographica Helvetica* 68(3), S. 191–200.
- Strüver, Anke/Bauriedl, Sybille (2020): Smart city narratives and narrating smart urbanism. In: Martin Kindermann/Rebekka Rohleder (Hg.), *Exploring the spatiality of the city across cultural texts: Narrating spaces, reading urbanity*, Cham: Palgrave, S. 185–204.
- Swyngedouw, Erik/Kaika, Maria (2014): Urban political ecology. great promises, deadlock... and new beginnings? In: *Documents d'Anàlisi Geogràfica* 60(3), S. 459–481.
- Ticona, Julia/Mateescu, Alexandra (2018): Trusted strangers: Care platforms' cultural entrepreneurship in the on-demand economy. In: *New Media & Society* 20(11), S. 4384–4404.
- Uteng, Tanu Priya/Cresswell, Tim (Hg.) (2008): *Gendered mobilities*, Aldershot: Ashgate.
- van Dijck, José/Poell, Thomas./de Waal, Martijn (2018): *The platform society: Public values in a connective world*, Oxford: Oxford University Press.
- van Doorn, Niels (2017): Platform labor: On the gendered and racialized exploitation of low-income service work in the ›on-demand‹ economy, In: *Information, Communication & Society* 20(6), S. 898–914.
- Wigley, Edward/Rose, Gillian (2020): Who's behind the wheel? Visioning the future users and urban contexts of connected and autonomous vehicle technologies, in: *Geografiska Annaler B* 102(2), S. 155–171.
- Wiig, Alan (2016): The empty rhetoric of the smart city: From digital inclusion to economic promotion in Philadelphia. In: *Urban Geography* 37(4), S. 535–553.

Lob der Differenz zwischen Städten

Eigenlogische Ansichten

Martina Löw

Menschen wollen in Städten leben, mehr denn je. Die moderne Stadt mit Möglichkeiten für alle bleibt ein erstrebenswertes Ideal und doch ist diese Moderne seit Jean-Jacques Rousseau über Karl Marx bis hin zu Theodor W. Adorno als kalt und entfremdet beschrieben wurde. Auch Georg Simmel beklagt in seinen frühen stadtsoziologischen Arbeiten die Anonymität der Großstadt. Interessanter Weise scheint das niemanden ernsthaft zu stören. Vor allem stadtpolitisch richtet sich alle Aufmerksamkeit auf eine weitere technologische Aufrüstung der Städte. »In Deutschland gibt es keine Stadt, die international Vorbildcharakter für die urbane Digitalisierung der Zukunft hat. Deutschland schafft es nicht einmal in die Top 20 des EU Smart City Rankings der TU Wien und TU Delft. Dies wollen wir ändern! Wir wollen eine Pilgerstätte der Digitalisierung in Europa schaffen« hieß es im Bitcom-Wettbewerb »Digitale Stadt« 2017. Nachhaltige Stadtentwicklung wird immer häufiger mit einer Digitalisierung der Städte verbunden. Bemerkenswerter Weise spielt die Frage, wann Städte auf welche Weise Menschen (im Idealfall) positiv berühren können, wann sie anregen, Glücks- oder Zufriedenheitsgefühle auslösen, in der Debatte um nationale Stadtentwicklungs politik ebenso wenig eine Rolle wie dieses Thema auf den internationalen Konferenzen zu Städten der Zukunft erörtert wird. Und scheint die Frage nach dem Wohlbefinden in einer Stadt doch einmal auf, so sind die Antworten nah am Klischee: kleinere Gemeinschaften, mehr Grün, weniger Lärm (wo bei man bei letzterem Thema gleich wieder ins Feld neuer Technologien, z.B. der Förderung von Elektromotoren, driften kann). Es entsteht der Eindruck, alle Städte seien strukturell gleich und alle Menschen hätten die gleichen Bedürfnisse. Dieser Beitrag ist als Plädoyer zu lesen, die Differenz städtischer Strukturen ebenso ernst zu nehmen wie die habituelle Differenz von Menschen und endlich systematisch die Frage nach der Zukunft der Städte als Frage nach der Möglichkeit der Heterogenität nicht nur in den Städten, sondern von Städten zu denken mit der Perspektive, subjektive Erfahrung in Städten in Relation zur Eigenlogik der Städte zu diskutieren.

Gefühlsstrukturen in Städten

Wer kennt nicht das Gefühl, dass eine Stadt nicht zu einem passt? Zu katholisch oder zu protestantisch (oder zu buddhistisch oder zu islamisch). Zu viel Altbausubstanz oder zu viel Neubau. Die Menschen zu fröhlich oder zu ernst. Umgekehrt gibt es auch die Erfahrung: Man kommt in eine neue Stadt und atmet auf. Diese Umgebung tut gut, warum ist oft schwer zu beschreiben. Städte ticken unterschiedlich. Fünf Jahre lang hat ein interdisziplinäres Forscherteam Eigenlogiken von Städten untersucht, um zu verstehen, wie Städte unterschiedlichen Entwicklungspfaden folgen und somit auch das Leben ihrer Bewohner/-innen auf zum Teil grundlegend verschiedene Weise beeinflussen (Frank u.a. 2014). Die Ergebnisse zeigen, wie sich in jeder Stadt spezifische Deutungsmuster und Handlungsweisen herausbilden und dadurch Bewohner/-innen in ihrer Identität, in Gefühlen und Weltwahrnehmungen auf unterschiedliche Weise prägen. Gleichzeitig und umgekehrt reproduziert sich durch die routinierte Praxis der Menschen vor Ort die besondere Logik der jeweiligen Stadt.

Zum Beispiel Darmstadt: In einer Analyse von sieben öffentlichen Diskussionen über die Frage, was ist »typisch Darmstadt«, konnte gezeigt werden, dass Darmstadt von einer Gefühlsstruktur geprägt ist, die durch Harmoniestreben, Ordnungswunsch und Entschleunigung zum Ausdruck kommt (Löw u.a. 2010). Es herrscht ein soziales Klima und eine Atmosphäre, in dem die Bewohner/-innen recht zufrieden mit ihrer Stadt sind. Darmstadt wird als ruhig und zuverlässig erfahren. Routinen werden in der Stadt geschätzt, weil sie Vertrautes vermitteln. Wenn Darmstadt ein Mensch wäre, dann würde man sein Temperament am ehesten als phlegmatisch beschreiben. In Darmstadt behält man das Gefühl, dass diese Stadt sich nicht aus der Ruhe bringen lässt. Es dominiert der Eindruck, dass Probleme in dieser Stadt pragmatisch durch Konfliktvermeidung, langsame Entscheidungsfindung, Kommunikation, Kompromissbildung, Prozesse des Austauschhandelns sowie durch Schaffung einer günstigen Atmosphäre für gegenseitiges Kennenlernen gelöst werden.

Die Studie kann zeigen, dass die typische Darmstädter Gefühlskultur regelmäßig in der Stadt zu unterschiedlichen Zeiten von wechselnden Personengruppen wieder hergestellt wird und offensichtlich auf die Bewohner/-innen einwirkt. Das bedeutet keineswegs, dass Darmstädter entschleunigt agieren. Es heißt allerdings, dass sich alle Bewohner/-innen mit dieser Gefühlsstruktur von Darmstadt auseinandersetzen müssen. Manchen macht die Ruhe von Darmstadt nervös, andere genießen sie. Die Stadt bietet ein rahmendes Schema, das spezifische Handlungen und Interpretationen nahelegt.

Eigenlogiken von Städten

Vor einigen Jahren schlossen mehrere von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) finanzierte Forschungsprojekte ihre Arbeit ab und legten neue, interdisziplinär erarbeitete Ergebnisse zur Entwicklung von Städten vor. Mit insgesamt neunzehn Forschern und Forscherinnen aus der Soziologie, Politikwissenschaft, Literaturwissenschaft und Philosophie untersuchten wir die Sinnzusammenhänge und Ordnungsmuster der beiden deutschen Städte Frankfurt a.M. und Dortmund sowie der britischen Städte Birmingham und Glasgow. Es handelt sich um vier Großstädte von vergleichbarer Dichte, Größe und Heterogenität: Keine Hauptstädte, sondern die jeweils größten Städte in ihrer Region. Hierbei zeigt sich, dass sich die Städte in ihrem Verhältnis zu Zeit besonders deutlich unterscheiden. Das bedeutet, wie im Fall von Darmstadt, dass Städte ein spezifisches Tempo aufweisen. Es heißt aber auch, dass Städte sich auf ihre je eigene Weise an Gegenwart, Vergangenheit und Zukunft orientieren. Ferner wurde deutlich: Das Klima einer Stadt prägt das Leben ihrer Bewohner/-innen grundlegend. Im Folgenden sollen einige Ergebnisse am Beispiel der Fallstudien zu Frankfurt und Dortmund vorgestellt werden.

In Frankfurt a.M. ist das Arbeitstempo hoch und die Zeitorganisation sehr straff. Frankfurt ist eine sehr planungs- und taktungsorientierte Stadt. Schneller zu sein als andere, ist das Ziel. Dortmund dagegen zeichnet sich durch Konstanz aus. In Dortmund glaubt man an das Überleben in der Wiederkehr der Aufs und Abs. Das lässt sich zum Beispiel an der Arbeit in den Friseursalons der Städte demonstrieren (Baur u.a. 2014). Hier zeigte sich, dass sich die Frankfurter Friseure durch eine realistische Kalkulation von Terminen auszeichnen, was sich u.a. darin manifestiert, dass Zeiten für Haarbehandlungen länger als in den anderen Städten kalkuliert werden. Dadurch können systematisch Wartezeiten für Kunden vor dem Schneiden bzw. Färben verhindert werden. Kunden und Kundinnen warten nicht länger als fünf Minuten auf den Beginn der Dienstleistung. Frankfurter Friseure betonen, dass ohne Terminvereinbarung nicht bedient werden kann. Gutes Zeitmanagement macht es für das Team möglich, immerhin die Mittagspause einhalten zu können. Frankfurt ist auch die Stadt, in der das Handeln im Friseursalon stark von der Abfolge von Dienstleistungen geprägt ist. Unterhaltungen zwischen Kunden im Salon zu initiieren, gehört weder zum Konzept der Frankfurter Friseure noch prägen sie den Alltag im Salon.

Frankfurt ist darüber hinaus eine marktorientierte Stadt. Die Öffnungszeiten der Salons sind – ebenso wie die Arbeitszeiten – lang. Die Salons schließen spät. So weist Frankfurt – zwar nicht im Vergleich mit Großbritannien, jedoch im Vergleich zu Dortmund – deutlich flexiblere Öffnungszeiten und eine größere Varianz in den Öffnungszeiten zwischen den Salons auf.

Zukunftsplanung ist in Frankfurt wichtig. Neue Ideen werden gern erörtert und geplant, aber man sucht nicht gezielt nach neuen Ideen, sondern das Selbstbild ist

von großer Flexibilität geprägt. Trends zu ergreifen und zu kopieren, lehnen die Frankfurter Friseure ab. Eine Idee vom Konkurrenten zu übernehmen, das erscheint den befragten Frankfurtern und Frankfurterinnen nicht plausibel. Auch ein tatsächlich überraschender Wandel im Salonkonzept wird nicht erwartet. Anders zu sein, sich vom Markt abzuheben, irgendwie ungewöhnlich zu sein, solche Visionen sind in Frankfurt besonders stark ausgeprägt – sich andauernd zu verändern, erscheint weder innovativ noch neu, sondern gehört zum Berufsalltag.

Mit durchschnittlich 24 Jahren ist die Lebenszeit eines Dortmunder Friseursalons deutlich länger als in anderen Städten. Es kommt regelmäßig – und häufiger als in anderen Städten – vor, dass Nachfolger/-innen das Konzept, Inventar oder den Namen des Vorgängers bzw. der Vorgängerin übernehmen. Viele Salons sind so gestaltet, dass sie sich mit Bild- und Textverweisen auf vergangene Zeiten im Salon und in der Stadt beziehen. Erzählungen über die Tradition des Salons, des Quartiers und der Stadt prägen den Alltag.

Dortmund ist auch eine Stadt, die sich an etablierten Konventionen orientiert. In Dortmund findet man die kürzesten Arbeitszeiten und die niedrigsten Flexibilitätsanforderungen an die Beschäftigten. In Dortmund beginnt man früher mit der Arbeit und schließt zeitig (d.h. man orientiert sich an tradierten Konventionen in Bezug auf Öffnungszeiten und flexibilisiert den Arbeitsalltag weniger). Man bedient selten außerhalb der regulären Öffnungszeiten und Überstunden werden hier ausbezahlt. Das Arbeitstempo ist in Dortmund vergleichsweise niedrig, die wöchentliche Arbeitszeit geringer als in den Vergleichsstädten. In Dortmund findet man am ehesten Friseure, die nur vier oder weniger Tage geöffnet haben.

Dabei erhalten sich die Dortmunder Friseure ein hohes Maß an Flexibilität in den klar definierten Regeln. Arbeitsprozesse sind im Vergleich zu den anderen Untersuchungsstädten weniger durchgeplant. Verspätungen von Kunden stören in Dortmund am wenigsten den Arbeitsalltag. Dortmunder Friseure sind – bei gleichzeitiger Fokussierung auf Vergangenes – offen für Zukunftsinvestitionen. Einen Kredit aufzunehmen, um den Salon zu verändern, erscheint in Dortmund nicht abwegig.

Der Alltag der Frankfurter und der Dortmunder ist von sehr unterschiedlichen Bedingungen geprägt, obwohl beide Städte in Deutschland, sogar in Westdeutschland, gar nicht so weit voneinander entfernt liegen: Die Zeitorganisation in Frankfurt basiert auf Zukunftsplanung und Beschleunigung. Eine hohe Marktorientierung geht mit hoher Planungsorientierung einher. Die Zeitorganisation in Dortmund basiert auf Konstanz und Entschleunigung. Eine hohe Orientierung an Konventionen prägt den Alltag, erlaubt aber auch Flexibilität innerhalb der gesetzten Regeln.

Frankfurt a.M. und Dortmund: zwei Städte und zwei Kulturen

Aber nicht nur die Perspektive auf Zeit lässt systematische Differenzen zwischen Städten erkennen. Auch die Frage, wie oft wird eine Stadt in Literatur (hier untersucht an Kriminalliteratur über die Stadt) oder Zeitungen beim Namen genannt, d.h. nicht einfach von ›der Stadt‹ oder ›hier‹ gesprochen wird, sondern stolz oder das Selbstbewusstsein beschwörend der Name ausgesprochen wird, weist auf Differenzen. Bei dem Vergleich von Frankfurt und Dortmund fallen die Unterschiede bereits auf der statistischen Ebene auf: In den Stadtkrimis zu Dortmund taucht der Name ›Dortmund‹ hochgerechnet auf eine Million Wörter 108 mal auf, der Name »Frankfurt« dagegen gleich 285 mal. Namen stiften Sinn: Jemand oder etwas wird beim Namen genannt. Auch die Medienanalyse führt zu dem gleichen Ergebnis: »In Dortmund fällt der Name der eigenen Stadt selten [...] in Frankfurt insbesondere in den Romanen [...] sehr häufig« (Gehring/Griem 2014: 336). Eine mögliche Deutung dieses Befundes ist es: In Frankfurt wird mit der Benennung eine Hinwendung zur Stadt aktiver und intensiver genutzt. Die Stadt wird zum Subjekt; sie bleibt nicht nur ein Kontext der Lebensbedingungen. Hierzu passt auch, dass in Frankfurt die städtischen Bewohner/-innen gerne als »Bürger und Bürgerinnen« bezeichnet werden. Dies geschieht in Reden von Politikern, in Zeitungsartikeln, in offiziellen Dokumenten, so beschreibt es der Politikwissenschaftler Marlon Barbehön (2014: 213). In Dortmund tauchen die Anrede *Bürger* oder auch Begriffe wie »Stadtgesellschaft« eher selten auf.

Was machen sich die Bewohner/-innen einer Stadt zum Problem? Worunter leiden sie? Welche Handlungsmöglichkeiten sehen sie? Der Philosoph Andreas Großmann (2014) konnte zeigen, dass – entsprechend der Zukunftsorientierung – in Frankfurt auftauchende Probleme schnell zum Anlass genommen werden, um Handlungsfähigkeit in der Stadt herauszustreichen. Verkehrsprobleme z.B. werden als Zeichen interpretiert, dass wirklich gearbeitet wird in der Stadt. In Frankfurts Medien bezeichnet man sich selbstbewusst als »Hauptstadt« und glaubt fest daran, die Zukunft aktiv und zügig gestalten zu können. Dortmund setzt den Fokus stärker auf die Beschränkungen der Handlungsmöglichkeiten. Es dominiert die Anschauung, dass man angesichts der Schwierigkeiten nichts tun könne. Durch den Sinn für Konstanz überwiegt auch die Vorstellung, diese Schwierigkeiten gäbe es in Dortmund schon ewig und schnelles Handeln sei unrealistisch und wenig effektiv. Gleichzeitig entsteht aber auch ein starkes Wir-Gefühl, das sich in der Einigung auf gemeinsame Regeln und gemeinsames Schicksal ebenso wie im Fußballstadion artikuliert.

Menschen identifizieren sich in hohem Maße mit den Städten, in denen sie leben, weil es schwierig ist, in einer Umgebung zu leben, die man ablehnt. Dementsprechend wird deutlich, dass man in Dortmund anders lebt als in Frankfurt, nämlich in einer Umgebung, die einen stärker in eine Gemeinschaft einbettet, aber

auch weniger Anlass gibt, optimistisch und mit Gestaltungsglaube in die Zukunft zu blicken. Frankfurt lehrt dagegen effizientes Handeln und selbstbewusstes Auftreten. Fragt man Menschen, wie sie Frankfurt als Mensch beschreiben so wird die Stadt gerne als »Diva« dargestellt. Sie steht im Rampenlicht. Eine charismatische Magie umhüllt sie. Dortmund wird dagegen männlich-authentisch erfahren, etwas schnörkellos, aber warmherzig (Berking u.a. 2014). Ob man lieber mit einer Diva oder mit einem bodenständigen Mann lebt, ist eine weitreichende Entscheidung und mancher sucht bei der Alternative dann doch eine ganz andere Stadt als Lieblingsstadt aus.

Lernen, Berliner zu sein

Nun ist es selbstverständlich nicht so, dass Menschen sich immer aussuchen können, wo sie leben. Häufig ziehen Menschen dorthin, wo sie einen Arbeitsplatz finden. Deshalb gibt es zum Glück auch die Möglichkeit, zu lernen Dortmunder, Frankfurter oder eben Berliner zu sein. Brenda Strohmaier (2014) hat eben dies untersucht: Wie lernt man, Berliner zu sein? Sie wählt damit den in Deutschland schwierigsten Fall: die größte Stadt, zudem mit Teilungsgeschichte und im Ruf stehend, dass hier alles möglich ist. Am Beispiel von Berlin fragt sich Brenda Strohmaier, ob man angesichts des augenscheinlichen Wandels dennoch Strukturen entziffern kann, die für das Handeln der Berliner Bewohner/-innen typisch sind.

Brenda Strohmaier hat sieben Gruppen von Berlinern über die Speziflik von Berlin sprechen lassen und diese Gruppendiskussionen ausgewertet: wohlhabende Senioren, arbeitslose Plattenbaubewohner/-innen, angehende Friseurinnen mit türkisch-kulturellem Hintergrund, Mitglieder eines Freizeittreffs für Menschen über fünfzig, Taxifahrer, junge Schwule und ausländische Studierende. In den Gruppen mischten sich Alt- und Neuberliner/-innen. Als zentrales Thema kristallisierte sich in allen Gruppen schnell und unaufgefordert die Komplexität des Ankommens in Berlin heraus. Gerade die scheinbar unbegrenzten Möglichkeiten führen dazu, dass die Notwendigkeit zu lernen, was es heißt, Berliner zu sein, für alle offensichtlich ist.

Die Herausforderung, vor die die große Stadt die Neuhinzugezogenen stellt, lässt offenkundig werden, was wahrscheinlich für jede Stadt gilt: in der Stadt übliche Praktiken und ihre Verknüpfung mit Vorstellungen (wie z.B. Probleme zu lösen sind, was ein Problem ist, wie man seinen Alltag am besten organisiert) wollen erlernt werden. Diesen Lernstoff gliedert Strohmaier auf in Erdkunde (Bewältigung der Größe, Denken in Kiezen, Bewertung dieser Stadtteile), Fahrstunden (Nutzung des ÖPNV als großstädtisches Normalverhalten, Ignoranz als Basishaltung), Sozialkunde (insbesondere der Umgang mit Ruppigkeit und schnellen Wortwechseln), Religion (missionarische Haltung gegenüber der Stadt), Leibesübungen (Kleidungsstil

und Körperhaltung), Geschichte und Politik (Erzählungen über Berliner Geschichte, Berliner-Sein und Berliner Dynamik).

Welche Erzählungen relevant und damit diskutierwürdig sind, darüber herrschte durchaus Übereinstimmung in und zwischen den Gruppen. Themen wie ÖPNV, Hunde oder Berliner Schnauze – um nur einige Beispiele zu nennen – werden immer wieder aufgegriffen, um sich der Berliner Wirklichkeit zu vergewissern. Brenda Strohmaier deutet die stabilen Erzählstrukturen und Motive als Bewältigung der Integration in die Stadt. Berlin war und ist eine Ankunftsstadt in dem Sinne, dass immer viele Menschen neu zugezogen sind. Sie benötigen die stereotypen Themen als Lernhilfe für Neuankömmlinge. Wie man sich als Berliner/-in verhält, wie man durch die Stadt zieht, worüber man spricht, ist einem ständigen, intensiven Lernprozess geschuldet, bei dem zahlreiche Berlinhandbücher helfen.

Wir leben in einer mobiler werdenden Gesellschaft, in der Umziehen häufig zumindest einmal im Leben zu einer zu bewältigenden Herausforderung wird. Um den Umzug leichter zu bewerkstelligen, hilft es zu verstehen, dass auch bei wechselnder Bewohnerschaft in Städten weiter die gewohnten Pfade verfolgt werden. Die Bewohner passen sich an. Das gilt auch für Migranten und Migrantinnen. Es gibt türkische Berliner, Dortmunder, Frankfurter, die sich in ihren Gewohnheiten durchaus unterscheiden. Bewohner/-in dieser spezifischen Stadt zu sein, ist folglich eine Lernaufgabe, der man sich stellen muss, oder man zieht besser wieder weg.

Architektur und Stadtplanung

Die Eigenlogik einer Stadt macht auch vor Architektur und Stadtplanung nicht halt. Faktisch bauen wir eine Stadt ihrer Logik entsprechend weiter. Ein gutes Beispiel ist Bremerhaven. Die alte Hafenstadt hat längst erfahren müssen, so analysieren Helmut Berking und Jochen Schwenk (2011), dass der Strukturwandel von einer Hafenstadt zu einer modernen Dienstleistungsstadt schwer zu bewältigen ist. Wer nach Bremerhaven fährt, spürt schnell das Gefühl von Weite, aber auch von Leere im Zentrum. Der Hafen ist umgezogen. Bremerhavens formative Periode als industriekapitalistische Hafengründung weist jedoch eine hohe Kontinuität auf: Die Leere lässt spüren, dass die Stadt immer noch darauf ausgerichtet ist, Menschen und Güter schnell und reibungslos in die Welt zu verteilen. Die Stadt hält nichts fest. Ihre Bewohner leben in einem langen Provisorium: schwache Identitäten und große Wanderungsbewegungen. In zahlreichen Neubauten wird die Vergangenheit der Stadt auch heute noch in Beton gegossen: Die Neubauten nehmen gerne die Form von Schiffen an (anders als übrigens in Rostock, das sich von seiner Hafenvergangenheit verabschiedet hat). Auffällig ist nun, dass sich nicht nur in die Architektur der Stadt das Schiffsmotiv eingeschlichen hat. Auch die Stadtplanung hält an einer geradezu programmatischen Leere im Zentrum fest. Wer nach Bremerhaven kommt, hat oft das Gefühl, dass viele Orte im Zentrum zu groß und zu leer sind. Hierzu passt, dass

die Stadt immer noch nach neuen Inhalten zur Selbstbestimmung sucht. Und immer scheint die Stadt bereit zu scheint, etwas oder jemanden in die Ferne gehen zu lassen, anstelle es/sie im Zentrum festzuhalten. Diese Bauentscheidungen in Bezug auf Offenheit, Leere und Unbestimmtheit wiederholen sich im Blick auf die lokale Bevölkerung. Die befragten Bremerhavener Experten und Bewohner/-innen sehen wenig Möglichkeit, mit der lokalen Bevölkerung die Zukunft zu gestalten. In Bremerhaven glaubt man an Zuzug, nicht daran, lokale Potenziale motivieren zu können.

Bremerhaven, Darmstadt, Berlin, Frankfurt, Dortmund – die Städte zeigen: Die Logiken einer Stadt schreiben sich oft unbewusst in unseren Alltag ein. Sie finden sich in der Architektur wieder, in der Art, wie die Bevölkerung wahrgenommen wird, in der Art, wie Menschen in einer Stadt reden, arbeiten, Krimis schreiben.

Zukunft der Städte

Es gibt sehr klare Vorstellungen davon, was in den Städten der Zukunft besser werden soll: Vermeidung von Stau, Lärm und Abgasen, z.B. durch Carsharing, Elektromobilität und vernetzte Roboterautos. Alternative Produktion von Lebensmitteln durch kommerzielle Stadtfarmen, urban farming, Tomaten in Grünanlagen; Verdichtung der Innenstädte bei gleichzeitigem Erhalt der Grünanlagen; digitale Netze für mehr Bürgerbeteiligung, für Energieeffizienz, aber auch für stärkere Kontrolle. Schon jetzt ist deutlich, dass die Städte auf diese Entwicklungen sehr unterschiedlich reagieren werden: mit mehr oder weniger Innovationsfreude oder Glaube an Tradition, mit unterschiedlichen Problemschwerpunkten, mit varierenden Bauentscheidungen und Bürgerbeteiligungen. Die verschiedenen Zukunftsprojekte werden sich nur durchsetzen lassen, wenn auch die Kulturen der Städte, ihre Eigenlogiken, bekannt sind und berücksichtigt werden. Auch für die Qualität des Zusammenlebens ist es notwendig zu sehen, wo Städte sich durch stereotype Wiederholung einmal eingeschlagener Pfade selbst blockieren oder gerade darin ihre Stärken ausbilden. Für die Städter/-innen wiederum ist entscheidend: Welche Stadt passt zu mir? Wo fühle ich mich wohl? Oder auch: Wie lerne ich mich dieser Stadt anzupassen? Während manche Städte den einen stressen, beruhigen sie den anderen. Und es sind nicht notwendig die hektischen Städte, die die Nerven ihrer Bewohner/-innen strapazieren. Es kann auch unendlich nervenaufreibend sein, in einer Stadt zu leben, die man als zu langsam empfindet.

Literaturverzeichnis

- Barbehön, Marlon (2014): Leitvorstellungen politischer Handlungsträgerschaft, in: Frank, Sybille u.a. (Hg.) *Städte unterscheiden lernen. Zur Analyse interurbaner Kontraste*, Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag, S. 207–246.
- Baur, Nina/Hering, Linda/Löw, Martina/Raschke, Anna-Laura (2014): Die Rationalität lokaler Wirtschaftspraktiken im Friseurwesen. Der Beitrag der »Ökonomie der Konventionen« zur Erklärung räumlicher Unterschiede wirtschaftlichen Handelns, In: Bögenhold, Dieter (Hg.), *Soziologie des Wirtschaftlichen: Alte und neue Folgen*, Wiesbaden: Springer VS, S. 299–327.
- Berking, Helmuth/Frank, Sybille/Marent, Johannes/Richter, Ralph (2014): Städte als Sozialfiguren. In: Frank, Sybille u.a. (Hg.), *Städte unterscheiden lernen. Zur Analyse interurbaner Kontraste*, Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag, S. 337–362.
- Berking, Helmuth/Schwenk, Jochen (2011): *Hafenstädte. Bremerhaven und Rostock im Wandel*, Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag.
- Frank, Sybille/Gehring, Petra/Griem, Julika/Haus, Michael (Hg.) (2014): *Städte unterscheiden lernen. Zur Analyse interurbaner Kontraste*, Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag.
- Griem, Julika/Gehring, Petra (2014): Namen nennen, in: Frank, Sybille u.a. (Hg.): *Städte unterscheiden lernen. Zur Analyse interurbaner Kontraste*, Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag, S. 314–336.
- Großmann, Andras (2014): Wendungen der Dringlichkeit, in: Frank, Sybille u.a. (Hg.), *Städte unterscheiden lernen. Zur Analyse interurbaner Kontraste*, Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag, S. 43–68.
- Löw, Martina/Noller, Peter/Süß, Sabine (Hg.) (2010): *Typisch Darmstadt. Eine Stadt beschreibt sich selbst*, Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag.
- Strohmaier, Brenda (2014): *Wie man lernt, Berliner zu sein. Die deutsche Hauptstadt als konjunktiver Erfahrungsraum*, Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag.

Neue Räume für Kollektive

Maria Cecilia Chiappini

Einleitung

Europa durchlebt derzeit eine Phase erheblicher demographischer und gesellschaftspolitischer Verwerfungen. Diese hängen mit verschiedenen Phänomenen zusammen, insbesondere mit massiver Migration, sich verändernden (alternden, super- oder hyperdiversen) Gesellschaften, Umweltstress und -degradierung, mit sowohl virtuellen als auch materiellen technologischen Störungen im Zusammenhang mit transnationalen Bewegungen und Spannungen. All dies führt zu einer verstärkten Konfliktdynamik in europäischen Städten (mit großen Kundgebungen), die schließlich einen kritischen Höhepunkt erreicht (wie im Fall der Terroranschläge 2015–2017 oder der Covid-19-Pandemie). In diesem Zusammenhang ist auch eine exponentielle Zunahme der Kontrolle des öffentlichen Raums zu beobachten. Kurzum, der Druck auf die Städte ist größer denn je.

Die Städte sind wahrscheinlich der Ort, an dem sich diese drängenden globalen und geopolitischen Probleme, Widersprüche und Paradoxien am stärksten bemerkbar machen. Unsicherheit ist das vorherrschende Gefühl, insbesondere in Bezug auf die Art und Weise, wie städtische Räume in der Lage sein werden, auf Neuankommende, neue Arbeitsformen, technologische Störungen, wirtschaftliche und ökologische Veränderungen zu reagieren und aktuelle und zukünftige Herausforderungen zu bewältigen. In vielen Berichten der Vereinten Nationen, der Weltbank und der Europäischen Union wird konstatiert, dass die Verstädterung vor allem in den kritischen Gebieten der Welt mittlerweile extrem ist. Dies hat große Auswirkungen sowohl auf globaler Ebene als auch auf das tägliche Zusammenleben vor Ort.

Andererseits scheinen Messung und Indexierung der städtischen Qualität die am häufigsten verwendete Methode zur Bewertung städtischer Transformationsprozesse zu sein, die auch Projekte und Planungspolitik berühren. Rankings und Indizes sind zum Standard für die Bewertung und Einstufung von Städten hinsichtlich ihrer »Lebensqualität« geworden (auf der Grundlage spezifischer Indikatoren erstellen transnationale Agenturen eine mathematische Rangliste in Bezug auf bestimmte Themen wie etwa öffentliche Sicherheit, Gesundheitswesen, Kultur, Umwelt, Bildung und Infrastruktur). In Europa werden diese Rankings gerne von den

Kommunalverwaltungen zu Werbezwecken genutzt. Einen Spaltenplatz in diesen Ranglisten zu belegen, ist ein hochrangiges politisches Ziel. In der Regel schlagen sie sich also auch auf die Kommunal- und Ordnungspolitik nieder, ebenso wie auf die Investitionsmöglichkeiten, insbesondere im Immobiliensektor. Diese Verfahren lassen sich jedoch dahingehend kritisieren, dass sie zwar bestimmte Aspekte der Lebensqualität nachweisen (die von zentralen Akteuren ausgehen und die Erwartungen dominieren), aber nicht das gesamte Spektrum der städtischen Komplexität erfassen (das sich ohnehin nicht erfassen lässt), und dass sie ins Wanken geraten, wenn Datenquellen nicht vorhanden oder unzuverlässig sind (z.B. in Fällen von Marginalität, Mikroebenen, Wahrnehmungen und Erfahrungen).

Dies löst normalerweise eine Reihe von Reaktionen aus. Die gängigsten sind die Maßnahmen, die mit der Neuen Städteagenda der Vereinten Nationen von 2016 verknüpft sind und bei denen ein gewisser Konsens über die Städtepolitik im Hinblick auf 2030 erzielt wurde. Diese beruhen auf den UN-Zielen für nachhaltige Entwicklung, die verschiedene Dimensionen der Nachhaltigkeit berücksichtigen. Zu den wichtigsten Leitlinien gehören die Qualität der städtischen Umwelt, soziale Eingliederung, Wohnen, Verkehrssysteme, Infrastrukturen, Grün- und Freiflächen. Trotzdem sind ihre Begriffsbestimmungen immer noch sehr eng an die Rankings der städtischen Lebensqualität angelehnt, und deshalb haben Stadtplaner Mühe, sie hinter sich zu lassen. Dies birgt Risiken und Widersprüche für den städtischen Raum. So führen beispielsweise städtische Entwicklungsprojekte (in neuen oder aufgewerteten Gebieten) in der Regel zu einem Anstieg des Wertes städtischer Grundstücke. Damit verbunden sind gegensätzliche Gesellschaftsprozesse und Probleme räumlicher Verteilungsgerechtigkeit (Gentrifizierung, Ghettoisierung, Ausgrenzung, Gewalt, Verarmung und Polarisierung), die noch immer nicht einfach in den Griff zu bekommen sind. Städtebauprojekte bringen auch Verdichtungs- und Planungsprobleme mit sich, wobei der Entwicklungsdruck sowohl auf Strategien der Konzentration (hohe Dichte, normalerweise in zentralen Stadtgebieten) als auch der Streuung (normalerweise Verlagerung in die Stadtrandgebiete und ländlichen Räume) beruht. Es liegt nahe, dass dadurch Konflikte zwischen Natur- und Landschaften und Bodenverbrauch entstehen, sowie durch das städtische Leben bedingte Probleme im Bereich der Umweltqualität (einschließlich physischer und psychischer Krankheiten). Bei der (Neu-)Gestaltung des öffentlichen Raums werden die Wechselwirkungen zwischen vielen Faktoren radikaler und die Auswirkungen gravierender.

Bei Planungsprojekten im öffentlichen Raum werden jedoch in der Regel formalisierte Räume und definierte Funktionen angeboten, die auf bestimmte Nutzungen und Benutzer ausgerichtet sind. Es stellt sich dann die Frage, für wen sie bestimmt sind und unter welchen Bedingungen sie zugänglich sind.

Die Herausforderungen für Planer und politische Entscheidungsträger sind vielfältig. In einem derart komplexen Kontext werden Vorschläge für differenzierte

(und so auch innovative und experimentelle) Raumformen, die für verschiedene Bevölkerungsgruppen zugänglich sind, insbesondere auch für solche, bei denen eine unbefangene Interaktion und Begegnung eher problematisch ist (spontane und konfliktive Anwesenheitsformen wie Minderheiten und Randgruppen, wie sie etwa in illegalen Straßenmärkten in Erscheinung treten), oft wieder zurückgenommen. Im Gegenteil, die Verantwortung für den städtischen Raum wird häufig an den Immobiliensektor und die Tech-Industrie delegiert, so dass eher die Logik von Markt und Kontrolle im Vordergrund steht. Letztendlich bestimmen Wirtschaft und Politik das Paradigma unserer Städte als Räume für Transaktionen und nicht als Räume für symbolische, physische und soziale Interaktionen. Wollen wir das wirklich für unsere städtische Umwelt der Zukunft?

Glücklicherweise finden unbehagliche Begegnungen wie das Nebeneinander von illegalen Straßenmärkten und formellen Nutzungen wie Freizeitaktivitäten im öffentlichen Raum *de facto* und zwangsläufig in wirklich lebendigen städtischen Räumen statt, als solches ein Zeichen wirklicher Inklusion; sie sind ein fester Bestandteil des städtischen *Lebens*. Normalerweise unterbewertet, sollten sie bewahrt werden, und man sollte sie begrüßen, wenn man sich die Türen zu unerwarteten Eigenschaften offenhalten will. Unerwartete Eigenschaften haben das Potenzial, zuvor unvorstellbare kreative Interaktionen zu ermöglichen.

Dieser Artikel veranschaulicht, wie unerwartete Eigenschaften ungewöhnliche räumliche Konfigurationen auslösen können und durch sie ausgelöst werden. Ich zeige das an einem Beispiel, wo dies bereits seit etwa 150 Jahren geschieht. Ich gehe auf den Fall von Glòries ein, einem Extremfall, bei dem die im Wandel befindliche Infrastruktur ungewöhnliche räumliche Konfigurationen schafft und offene symbolische, physische und soziale Interaktionen mitten in Barcelona auslöst.¹

Glòries² ist ein Gebiet, das sich in ständigem Wandel befindet. Seit der katalanische Stadtplaner Ildefons Cerdà es als Zentrum der Stadterweiterung (1859) konzipierte, wurden dort mehrere autoorientierte Infrastrukturen gebaut, die den unterschiedlichsten räumlichen Gegebenheiten entsprechen und später abgerissen wurden. Heute wird es zu einem Park umgestaltet. Abbildung 1 zeigt eine Luftaufnahme dieses Gebiets mit einigen repräsentativen Gebäuden und Freiluft-Infrastrukturen im Vordergrund und den Bauarbeiten im Hintergrund.

1 Diesem Artikel liegt folgendes Werk zugrunde: Chiappini, M.C., Scheerlinck, K. (sup.), Schonjans, Y. (cosup.) (2021). *Infrastructure under Transformation as Spaces of Collectivities. Glòries, Barcelona, Spain*. KU Leuven, Brussels, Belgium.

2 Glòries ist eine Abkürzung von Glòries-Platz, dessen offizieller Name auf Katalanisch *Plaça de les Glòries Catalanes* lautet.

Abbildung 1: Luftansicht von Glòries. Bild: Simon Desimpelaere, 2018.



Der Artikel beschreibt die Ursprünge und Auswirkungen dieser Veränderungen mit einem ganzheitlichen, multiskalaren und humanistischen Ansatz. Die Untersuchung geht von der Verschränkung zweier Konzepte aus. Erstens: »Infrastruktur« als materiell-symbolische Gebilde, die als Verhandlungsrahmen für symbolische, physische und soziale Prozesse in der Stadt entstehen. Zweitens: »kollektive Räume« als eine Kategorie, wie sie von Manuel de Solà-Morales (1992) geprägt wurde. Dank dieser Verschränkung lassen sich »Räume der Kollektiven« als konzeptionelle Grundlage formulieren, die es ermöglicht, sich auf die Übergangsbedingungen von Zeitlichkeit, Räumlichkeit und Territorialität zu konzentrieren, die im Umfeld von im Wandel begriffenen Infrastrukturen entstehen, wenn dynamische Präsenzen den Mainstream-Mechanismen im städtischen Raum entgegenwirken.

Zunächst wird der konzeptionelle und methodische Rahmen vorgestellt, ausgehend von der Trias von *polis*, *urbs* und *civitas* (Arroyo, 2015), die in die Dimensionen »Erwartung«, »Materialisierung« und »Aneignung« als Begriffe, die in historischen und gegenwärtigen Prozessen in Glòries in einem ständigen Spannungsverhältnis stehen, untergliedert werden. Diese helfen bei der Ermittlung von Übergangsbedingungen, die unerlässlich sind, um Räume von Kollektiven rund um die Infrastruktur zu aktivieren. Zweitens behandle ich die Schlüsselmomente, die sich in Glòries im Laufe der Zeit herauskristallisiert haben, insbesondere die der dominanten Erwartungen, der stabilen Materialisierungen und die der wiederkehrenden Aneignungen. Zum Abschluss werde ich einige Wechselbeziehungen veranschaulichen, die zu neuen Übergangsbedingungen führen. Der letzte Teil ist einigen abschließenden Bemerkungen gewidmet, die zu weiteren Untersuchungen und Ausarbeitungen in anderen Fällen anregen sollen.

Wie kann das Wissen, das sich aus den bestehenden räumlichen Beziehungsverhältnissen rund um die Infrastruktur ergibt, Planern und politischen Entschei-

dungsträgern helfen, den Pool der Ressourcen zu erweitern, um die vielen Herausforderungen eines komplexen, zeitgenössischen Kontexts zu bewältigen? Die eigentliche Aussage dieses Artikels ist, dass wir uns mit dem Zusammenspiel der verschiedenen Akteure befassen müssen, die die Bildung unterschiedlicher Ebenen von Kollektiven ermöglichen; dass Prozesse, die die gegenwärtigen Bedingungen belasten, unvermeidlich sind, und dass die Aktivierung von (unerwarteten) Kontroversen, Konflikten und Verhandlungen über Infrastrukturen eine entscheidende räumliche Qualität ist, um eine andere Art von inklusiver urbaner Lebensqualität zu erreichen.

I. Konzeptueller und methodologischer Rahmen

In modernen Städten treffen verschiedene soziale, technologische und ökologische Spannungen aufeinander. Sie erzeugen eine komplexe räumliche Dynamik, die über längere Zeit interagiert und den Raum beeinflusst. Manuel De Landa (2000) hat die kühne Forderung formuliert, den städtischen Raum von seinen Fluktuationen her zu betrachten. Er schreibt, dass Städte, »durch die große Zunahme des Materie-Energieflusses in der Gesellschaft entstehen, sowie durch die Veränderungen der städtischen Form, die dieser intensive Fluss ermöglicht.« (De Landa 2000: 28). Auf diese Weise können Räume untersucht werden, um die sich beschleunigende städtische Dynamik sichtbar zu machen.

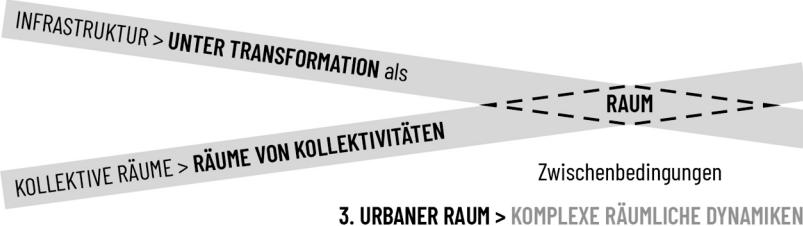
Für Architekten und Stadtplaner sind Städte historisch gesehen nach den Prozessen angelegt, die Räume unterstützen und fördern. Außerdem messen Menschen den Räumen, die sie nutzen, Werte bei. Dies wird von den griechisch-römischen Dimensionen von *polis*, *urbis* und *civitas* erfasst, als »politisch-ideologische Konflikte«, die in den wechselnden »Erwartungen« der verschiedenen Akteure zum Ausdruck kommen; die physischen »Materialisierungen« der Stadt; und die »Aneignungen« von Räumen, die soziales Handeln schaffen, das »intersubjektive Grenzen« bildet, wie Arroyo beschreibt (Arroyo 2015: 25). Diese drei Aspekte werden über die Dimensionen »Erwartungen«, »Materialisierungen« und »Aneignungen« zu einer Forschungsmethodik zusammengeführt. Diese Dimensionen dienen unterschiedlichen Zwecken und tragen dazu bei, die theoretischen Beziehungen zu den beiden Hauptkonzepten der Infrastruktur und der kollektiven Räume neu zu ordnen und zu verarbeiten. Auf diese Weise können sie ihren Wechselwirkungen eine neue Bedeutung verleihen.

Darüber hinaus werden die drei Dimensionen einsatzfähig, wenn sie dazu beitragen, ein neues Licht auf die räumlichen Wechselwirkungen zwischen Infrastruktur und kollektiven Räumen zu werfen und von dort aus die Übergangsbedingungen zu untersuchen, wie in Abbildung 2 dargestellt.

Abbildung 2: Überschneidung von Konzepten und Dimensionen zur Sichtbarmachung von Zwischenbedingungen.

1. VERSCHIEBUNG DES SCHWERPUNKTS

zeitliche Bedingungen während der Transformation



2. TRANSVERSALE ANALYSE

ERWARTUNGEN

MATERIALISIERUNGEN

BEWILLIGUNGEN

INTER-TEMPORALITÄT

INTER-RÄUMLICHKEITEN

INTER-TERRITORIALITÄT

Kurzgesagt werden die Dimensionen wie folgt verstanden: »Erwartungen« sind die symbolische Ebene des Sehens, Verhandelns und Konzipierens von Projekten. Dies geschieht durch die Analyse städtischer Projekte, die in der Infrastruktur verankert sind und als nachvollziehbare Rahmen von Narrativen und Erwartungen darüber, wie die Stadt sein sollte (und für wen), und von Verhandlungen untersucht werden können, die mit den Erwartungen einhergehen. »Materialisierung« ist die materielle Ebene. Hier wird ihrer praktischen Umsetzung durch die Komplexität der Stadt und ihrer bereits bestehenden Materialisierungen Grenzen gesetzt. Gleichzeitig werden durch diese Materialisierungen weitere Verhandlungen in die Wege geleitet. »Aneignung« ist die soziale Ebene der Nutzung und Verhandlung von Raum. Im Zuge der Nutzung von Räumen messen die Menschen diesen einen Wert bei, setzen sie unter neue Spannungen und lösen schließlich auf der Grundlage dieser Aneignungen einen Wandel aus.

Die internen und externen Spannungen in diesen Dimensionen tragen dazu bei, die Übergangsbedingungen sichtbar zu machen. Der englische Begriff »inter«, der im Mittelpunkt dieser Untersuchung steht, legt den Fokus auf eine Vielzahl von Bedingungen, die eher unscharf und schwer zu fassen sind. Dies bezieht sich auf zwischenzeitliche/intermediäre (intermediate), diskontinuierliche (intermittent) und vernetzte (interconnected) Wechselwirkungen von Zeit, Raum und Gelände. Sie alle drehen sich um Infrastrukturen im Wandel als Räume von Kollektiven (eher als räumliche Bedingungen, denn als konkrete Räume), in der Art und Weise, wie sie

verschiedene Bedingungen von Zeitlichkeit, Räumlichkeit und Territorialität hinterfragen und erzeugen. Diese Bedingungen sind nicht stabil, sondern kulturell und symbolisch aufgeladen, voller Interpretationen und Wahrnehmungen. Sie sind Gegenstand von Beziehungen, Kontroversen und Verhandlungen zwischen den Akteuren. Konkret geht es bei den Bedingungen der Intertemporalität um die verschiedenen Umsetzungsverfahren, die Aushandlung von Erwartungen und ihre Interaktion über Zeit und Raum hinweg. Die Bedingungen der Zwischenräumlichkeit werden greifbarer, wenn man die Überschneidungen zwischen den räumlichen Konstruktionen verschiedener Infrastrukturen im Zuge der Zeit betrachtet und die Art und Weise, wie verschiedene Räume in verschiedene Kategorien fallen und räumliche Überschneidungen erzeugen können. Schließlich werden die Bedingungen der Intertemporalität konkret, wenn man die Verteilung der Aneignungen im Verlauf der Zeit betrachtet im Verhältnis zu diesen sich verschiebenden Räumlichkeiten und Zeitlichkeiten. Abbildung 3 bietet ein Beispiel dafür, wie dieser vorgeschlagene Fokuswechsel den kollektiven Nutzungen von Infrastrukturen neue Bedeutung verleihen kann, wie im Fall des Einkaufszentrums und der Baustellen von Glòries.

Abbildung 3: Begriffsverschiebung und neue Bedeutungen in Glòries. Bilder: links Autorin, 2018; rechts Simon Desimpelaere, 2018.

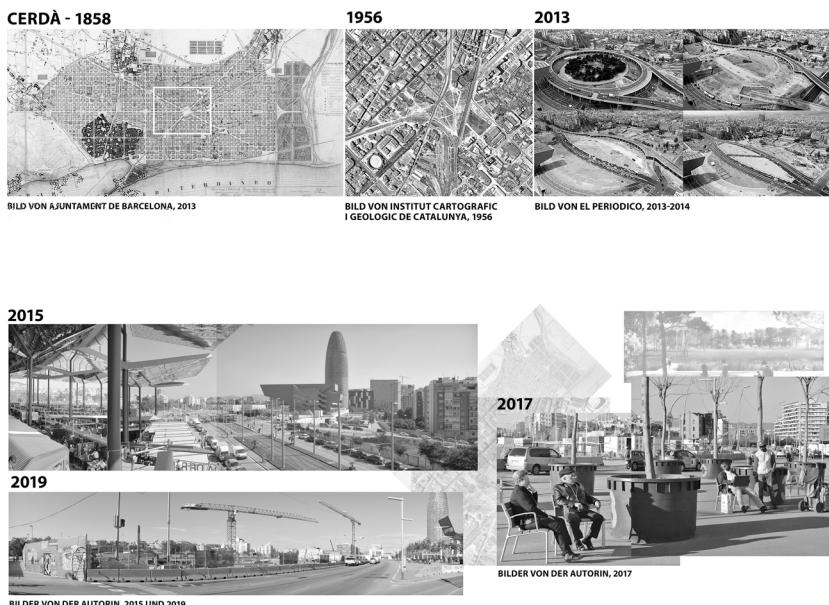


II. Eine kurze Geschichte von Glòries

Glòries war ursprünglich als ein Platz im Stadtzentrum konzipiert, als Schnittpunkt der drei Achsen des Erweiterungsplans von 1859. Doch dieser Platz wurde nie fertiggestellt und ist seitdem Gegenstand anhaltender Diskussionen über Infrastruktur und städtische Zentralität. Diese Diskussionen sind fest eingebettet in sich ver-

ändernde »Erwartungen«, anstehende Umsetzungen und hybride »Materialisierungen«. Zudem setzen sie grundsätzlich konfliktreiche »Aneignungen« von durch Infrastruktur geprägten Räumen in Gang, in denen bei näherer Betrachtung komplexe räumliche Zwischendynamiken zum Vorschein kommen. Abbildung 4 zeigt einige Bilder dieses Prozesses. In den nächsten Abschnitten werde ich ihre wesentlichen Merkmale beschreiben und sie mit einem Arbeitsnamen versehen.

Abbildung 4: Glòries, Erwartungen nach Cerdà (1859), anstehende Materialisierungen (1956 und 2013) und widersprüchliche Aneignungen aktueller Bauvorhaben (seit 2015).

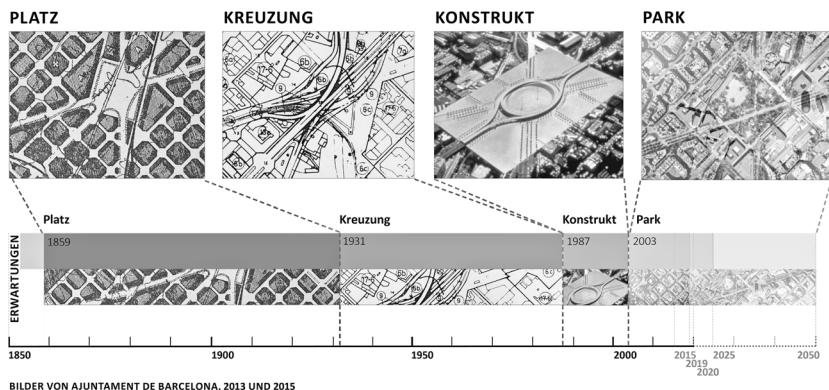


II.1 Erwartungen

Zunächst zeigt die Studie eine Reihe von Erwartungen an Infrastrukturen und Kollektive sowie an die urbanen Qualitäten von Glòries im Allgemeinen im Laufe der Zeit. Es wird untersucht, wie eine Reihe von Projekten vier wesentliche Erwartungen widerspiegelt.

Hier besteht die Strategie darin, offizielle Projekte zu analysieren, die materielle und immaterielle Zwänge sowie spätere, partielle Umsetzungen durch Barcelona-spezifische Mechanismen beinhalten. Die Projekte werden in enger Bezugnahme zu den Paradigmen, Methoden und Instrumenten evaluiert, die sie verkörpern, wobei sich vier wesentliche Erwartungen ermitteln lassen, wie in Abbildung 5 dargestellt.

Abbildung 5: Von Projekten zu dominanten Erwartungen. Quelle der Projektabbildungen: Ajuntament de Barcelona, 2015.



Die erste Erwartung ist der »Platz«, der das neue Stadtzentrum verkörpert. Diese wird durch Cerdàs Erweiterungsplan geschaffen und ist für mehrere Jahre der Hauptfokus der Forderungen. Seit 1859 gab es eine Vielzahl von Versuchen und Spekulationen über die Gestaltung dieses Zentrums und tatsächlich reicht diese Erwartung bis in die heutige Zeit.

Die »Kreuzung« ist eine weitere Erwartung. Ein Verkehrsknotenpunkt, der aus einer komplexen Anordnung von Infrastrukturelementen auf verschiedenen Ebenen besteht und seit den 30er Jahren diskutiert wird. Der technischen Herausforderung des Automobils wird zunehmend Rechnung getragen, und so steht der Verkehr während der durch Modernismus geprägten Jahrzehnte im Mittelpunkt des Interesses. Daraus ergibt sich eine Vielzahl von Möglichkeiten, technische Anforderungen mit städtischen Formen zu verbinden. Auf subtilere Weise erstreckt sich dies auch auf die Gegenwart.

Die dritte untersuchte Erwartung, die tatsächlich in ein Projekt umgewandelt wurde, ist das infrastrukturelle »Konstrukt«, das zeitgleich mit den olympischen Sommerspielen in Barcelona im Jahr 1992 ein hochgelagertes Verkehrssystem einführte. Hier schafft die Infrastruktur einen neuen städtischen Kontext, indem es eine Art Park innerhalb der technischen Elemente vorsieht. Der soziale Rahmen ist breiter und die technischen Einfügungen berücksichtigen die städtischen Gegebenheiten. Der Bezugspunkt ist die Stadt, und die übergeordnete Strategie, die dem zugrunde liegt, ist die Schaffung von Gebieten mit neuer Zentralität (Busquet, 1988).

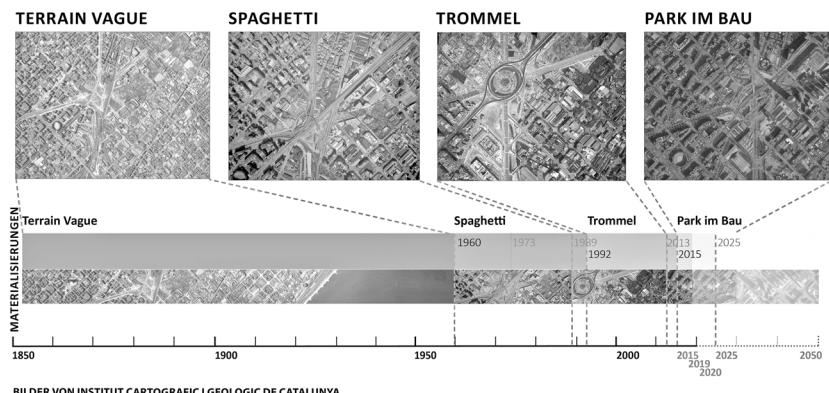
Die letzte Erwartung ist die Schaffung eines »Parks«, der eine Tunnelinfrastruktur camouflieren soll, über die seit 2003 diskutiert wird. Die Verbannung von technischen Elementen schafft Platz für grüne und offene städtische Räume, die von Menschen genutzt und bewohnt werden können. In dieser Zurücknahme wird die

soziale Dimension hervorgehoben, aber es stellt sich die Frage, wie das umgesetzt werden soll und wer die intendierten Nutznießer sind.

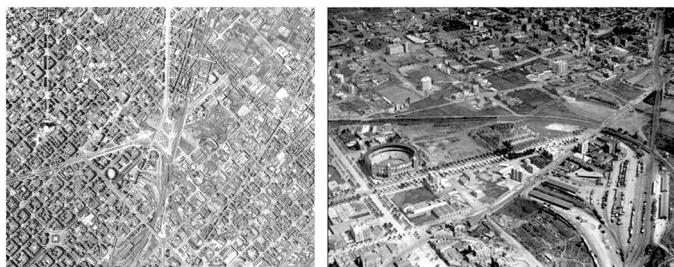
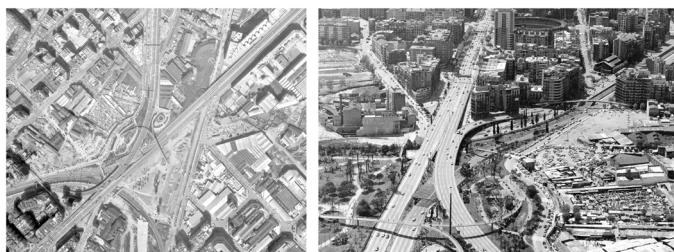
II. 2 Materialisierungen

In diesem zweiten Abschnitt liegt der Schwerpunkt auf der zeitlichen Stabilität materieller Bedingungen als Resultat zweier Prozesse. Zum einen wird untersucht, wie Projekte umgesetzt werden, zum anderen wird das Vorhandensein von materiellen Elementen ermittelt, die diesen Projekten vorangehen und über sie hinausgehen. Der erste dieser beiden Prozesse ist immer partiell und unvollständig und wird von dem zweiten in Frage gestellt. In der Regel werden Projekte vor ihrer Durchführung angepasst und überarbeitet, und in komplexen Fällen können Überarbeitungen zu ihrer teilweisen oder vollständigen Beendigung führen. Der zweite Aspekt betrifft die bereits vorhandenen materiellen Bedingungen, die sich meist im Laufe der Zeit angesammelt haben und spontan entstehen. In Glöries wurden vier Materialisierungen ermittelt und untersucht. Abbildung 6 zeigt einen Überblick über diese in einer Zeitschiene mit einem jeweils exemplarischen Bild.

Abbildung 6: Stabile Materialisierungen.



Die erste Materialisierung, das »terrain vague«, ist ein anschauliches Beispiel für einen radikalen Kontrast zwischen einer Erwartung (der Platz als Zentrum der Stadt) und den tatsächlichen ungeordneten Materialisierungen. Hier ist die Bandbreite an räumlichen Eigenschaften das Ergebnis der komplexen Wechselwirkungen zwischen natürlichen und technischen Elementen über einen längeren Zeitraum seit Cerdàs Plan. Abbildung 7 zeigt einige räumliche Merkmale.

Abbildung 7: *Terrain vague*.Abbildung 8: *Spaghetti*.

Die zweite, in den 60er und 70er Jahren entstandene Materialisierung, die man als »Spaghetti« bezeichnen könnte, besteht aus einer Reihe von technischen Elementen, die von fragmentierten Räumen umgeben sind. Die städtischen Räume sind Überbleibsel von Bauten, die den Verkehr (Züge und später Kraftfahrzeuge) in den Vordergrund stellten und auf unterschiedlichen Höhenlagen errichtet wurden. Die räumlichen Eigenschaften hier sind die Nachwirkungen technischer Manipulationen. Das ist in Abbildung 8 zu sehen.

Die »Trommel« (Spanisch »el tambor«) ist der Spitzname des erhöhten Verkehrssystems, das innerhalb von 3 Jahren zur Unterstützung der Olympischen Sommerspiele von 1992 in Barcelona gebaut wurde. Hier verringert sich die Diskrepanz zwischen Erwartungen und Materialisierungen und es wird eine direktere Umsetzung von den ersten zu den letzteren erreicht. Paradoixerweise vermag diese Übereinstimmung zwischen Planung und Ausführung die Erwartungen in einem weiteren Sinn nicht zu befriedigen. In diesem Fall entstehen Reibungen auf verschiedenen Ebenen. Einerseits aus einer Verschiebung des Stellenwertes, der dem Verkehr beigemessen wird, sowie der Diskussionen und Erwartungen in Bezug auf die städtische Rolle eines solchen Gebiets. Andererseits aus den unterschiedlichen unerwarteten Aneignungen, die durch das realisierte Projekt in Bezug auf die trotz der neuartigen technischen Lösung anhaltenden Fragmentierung des städtischen

Raums ausgelöst werden. Beides übt Druck auf Erwartungen, Materialisierungen und Aneignungen aus. Abbildung 9 veranschaulicht diese Eigenschaften.

Abbildung 9: Trommel.



Abbildung 10: Park.



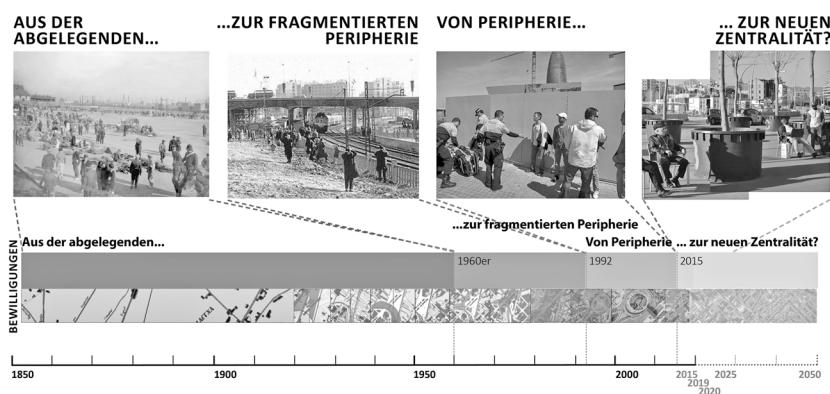
Schließlich werden die Materialisierungen eines »im Bau befindlichen Parks« untersucht, die 2015 initiiert wurden und länger als ursprünglich geplant dauern. Bild 15 zeigt Luftaufnahmen von Glories während dieses Bauprozesses.

Hier sind die sich verändernden Materialisierungen von so großer Bedeutung, dass ihr Verständnis unerlässlich ist, um Merkmale auf verschiedenen Maßstabs-ebenen zu erkennen. So kommen subtilerer Prozesse, Zwänge und Widersprüche ins Bild, die die Erwartungen an das Projekt und die Art und Weise, wie es sich materialisiert und im größeren Rahmen angeeignet wird, potenziell in Frage stellen. Dieses Maß an Vorsicht ist eine Lehre aus dem Scheitern der Spaghetti und der Trommel (ihre kurze Nutzungsdauer und ihr Abriss). Außerdem ist die Erfassung von unterschwelligen, verborgenen und kleinmaßstäblichen Merkmalen und Prozessen von grundlegender Bedeutung für das Verständnis der komplexen räumlichen Wechselbeziehungen zwischen Infrastruktur und Kollektiven.

II. 3 Aneignungen

Der dritte Teil befasst sich mit Aneignungen. Der Ausgangspunkt dieser Untersuchung sind Kollektive in ihren territorialen Beziehungen zum Raum. Die Grundlagen dieser Prozesse bilden die in Erwartungen eingebettete Materialisierungen und die Spannungen, die sich im Zuge der Zeit aus der Lage und Rolle von Glories ergeben haben. Es wurden zwei Verschiebungen ausgemacht, »von der abgelegenen zur fragmentierten Peripherie« und »von einem peripheren Zentrum zu einer neuen Zentralität«. Abbildung 11 zeigt dies in einer Zeitachse mit einem jeweils exemplarischen Bild.

Abbildung 11: Verschiebungen der Aneignungen.



BILDER VON BORONAT ET AL, 2015; LA BARCELONA DE ANTES, 1970; MATEOS RABAZA, 2013 UND DER AUTORIN, 2017

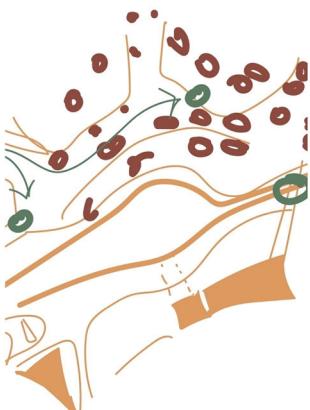
Es ist besonders wichtig zu verfolgen, wie sich die Aneignungen zu den sich verändernden Erwartungen und Materialisierungen in einem ständigen Spannungsverhältnis zwischen Peripherie und Zentralität verhalten. In diesem Sinne lassen sich die im Laufe der Zeit registrierten Prozesse in eine Reihe von Bedingungen zwischen diesen beiden Begriffen einordnen. Eine Verschiebung von einer abgelegenen zu einer fragmentierten Peripherie scheint charakteristisch für Prozesse zu sein, wie sie sich im Terrain Vague zeigen und sich in den 20er Jahren (als die ersten Aufzeichnungen stattfanden), den 30er, 40er und 50er Jahren manifestieren; und später in den Spaghetti, in den 60er, 70er und 80er Jahren. Danach lässt sich eine Spannung um Zentralität herum feststellen, wobei sich das peripherie Zentrum um die Trommel der 90er und 2000er Jahre konsolidiert. Schließlich lässt sich erkennen, dass die Aneignungen der geplanten neuen Zentralität durch den Wunsch nach einem zukünftigen Park zustande kommen. Abbildung 12 zeigt einige historische Bilder dieser Verschiebungen.

Abbildung 12: Räumliche Verschiebungen der Aneignungen.



Im Fall des seit 2015 im Bau befindlichen Parks können Aneignungen der stabilen Materialisierung (des fertigen Projekts) zwar nicht registriert, aber erwartet werden. Sie können aber während des Prozesses untersucht werden. Erstere werden zum Vorschein kommen, wenn die Tunnel, Freiflächen und neue Gebäude fertiggestellt sind (2021, 2023 und 2025 wie von der Stadtverwaltung von Barcelona behauptet). Paradoxerweise können die gegenwärtigen Aneignungen neue Dimensionen in die Erwartungen und Materialisierungen einbringen. Sie können möglicherweise die Art dieser neuen Zentralität und sogar ihre Relevanz in Frage stellen. Dies ist der Fall bei den illegalen Straßenmärkten, den *chatarros*, und der überwältigenden Anzahl von Hausbesetzungen in Form von *chabolas* in diesem Gebiet. Diese beiden Phänomene haben seit dem Beginn der Baumaßnahmen exponentiell zugenommen. Abbildung 13 zeigt einige Beispiele dafür, wie die Märkte vorübergehend in Bezug auf die räumlichen Gegebenheiten organisiert sind und wie dies die Interaktionen zwischen Händlern und Kontrollkräften bestimmt.

Abbildung 13: Chatarreros-Märkte entlang von Pisten, Straßen und öffentlichen Gebäuden.



ZEICHNUNGEN VON DER AUTORIN UND
FOTOS VON SIMON DE DESIMPELAERE, 2017



BILDER VON DER AUTORIN 2016, 2017 UND 2018

III. Wechselwirkungen

Die räumlichen Implikationen dieser drei Dimensionen sind eng miteinander verwoben, da sie sowohl auf einander einwirken als auch aufeinander reagieren. Die Untersuchung der Zeitachsen vorherrschender Erwartungen, stabiler Materialisierungen und sich verändernder Aneignungen ermöglicht es, kritische Eigenschaften und diskontinuierliche Bedingungen zu erkennen. Hat man die drei Dimensionen unabhängig voneinander betrachtet, besteht der nächste Schritt darin, die Wechselwirkungen zu untersuchen. Hier geht es darum, den Reichtum an Bedingungen und Möglichkeiten aufzuzeigen, der durch Konvergenzen und Divergenzen, Widersprüche und Spannungen entsteht. Letztendlich ist das Hauptargument dieses Abschnitts, dass das Zusammenspiel der drei Dimensionen, das sich im Zeitverlauf zeigt, entscheidend ist für die Bildung von Zwischenzeitlichkeiten, Zwischenräumlichkeiten und Begegnungsräumen als die Haupteigenschaften, die sich in Glories auf verschiedenen Ebenen manifestieren. Die Zeitachsen der drei Dimensionen sind in Abbildung 14 überlagert, um zu verdeutlichen, dass sie unterschiedlichen Zeitlichkeiten entsprechen.

Abbildung 14: Zeitachsen-Überlagerungen.

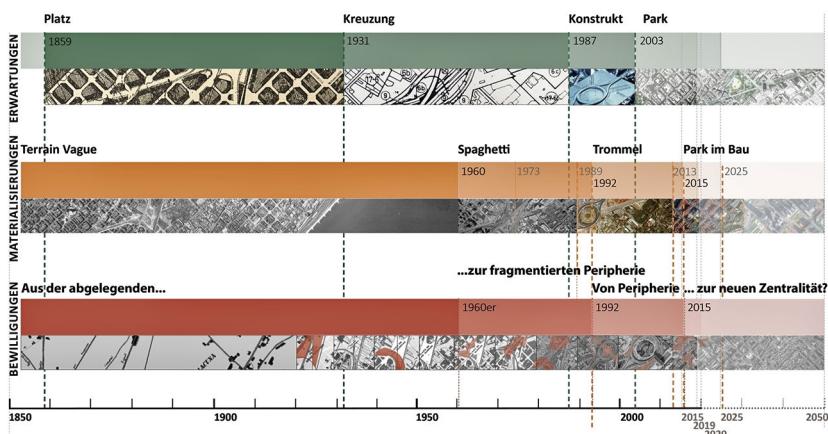
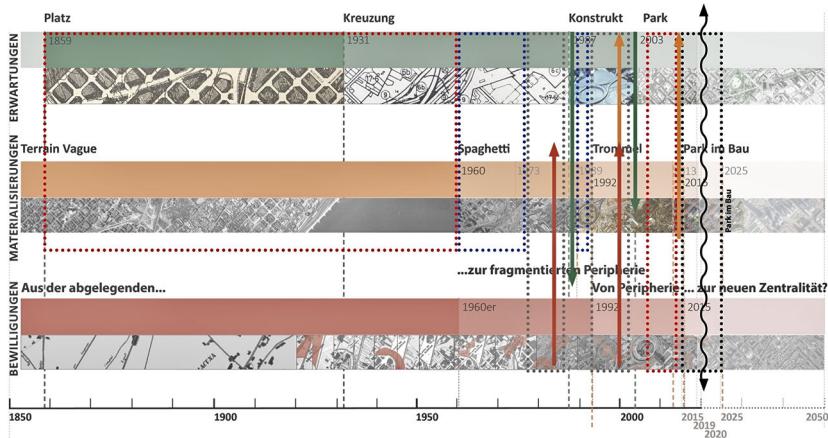


Abbildung 15 zeigt Ausschnitte aus einer Analyse derselben Grafik, in der verschiedene Wechselwirkungen durch einfache Überlagerungen ermittelt werden. Diese umfassen Konvergenzen zwischen zwei (blau) oder drei Dimensionen (grau), vollständige Divergenzen (rot) und Momente, in denen die Dimensionen aufeinander Spannung auszuüben scheinen (durch Pfeile gekennzeichnet). Dies wird als Bedingungen intermediärer Temporalitäten definiert. In ähnlicher Weise ließen

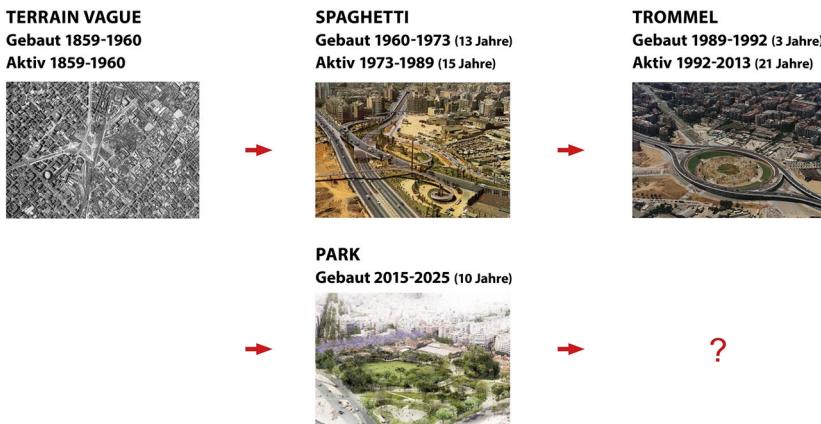
sich Analysen in Bezug auf Zwischenräumlichkeiten und Zwischenterritorialitäten im Zuge der Zeit vornehmen, worauf hier aber aus Platzgründen verzichten werden muss.

Abbildung 15: Analyse von Zwischenzuständen in Zeitachsen.



Die Wechselwirkungen zwischen den Dimensionen sind in der Tat komplex. Sie sind eher von Spannungen und Konvergenzen und Divergenzen, als von geradlinigen oder direkten Beziehungen geprägt. Bei der Analyse der Dimensionen in Glöries lassen sich Paradoxien erkennen, die auch die Beziehungen zwischen Infrastruktur und Kollektiven beeinflussen. Das hat erhebliche Auswirkungen auf den sich verändernden Charakter des Gebiets mit dem wiederholten Bau und Abriss von Infrastrukturen gehabt. Darüber hinaus wird die Zeitlichkeit der derzeitigen Erwartungen an den im Bau befindlichen Park in Frage gestellt, wie in Abbildung 16 dargestellt.

Abbildung 16: Ein Überblick über die Baumaßnahmen und Abrisse in Glòries. Bilder von ajuntament de barcelona und institut cartografic i geologic de catalunya.



Diese Wechselwirkungen können auch Aspekte von Transformationsprozessen enthüllen, die in der Regel verborgen bleiben; dies erreicht man, indem man die symbolischen, physischen und sozialen temporalen Beziehungen hervorhebt. Das größte Potenzial eines solchen Ansatzes könnte darin bestehen, Räume als Ergebnisse komplexer Verhandlungen und nicht als stabile Einheiten zu verstehen.

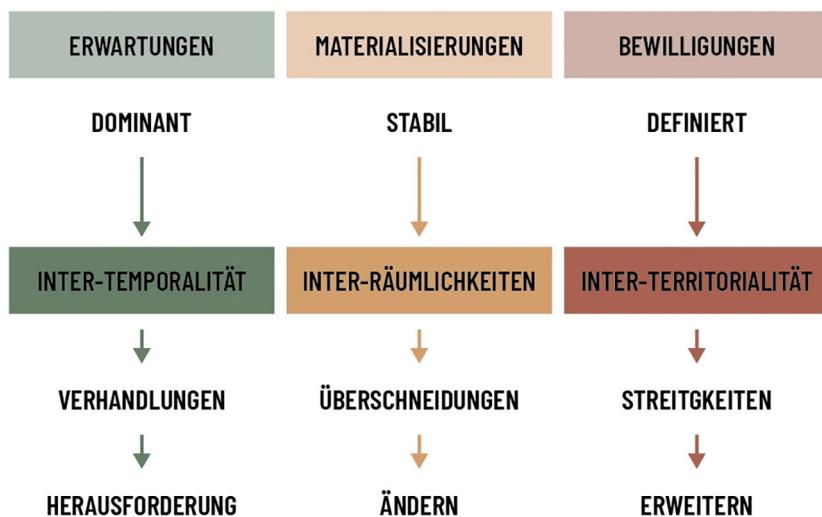
Hierfür können mehrere Argumente angeführt werden. Erstens gibt es Belege für die beträchtlichen Möglichkeiten, die sich ergeben, wenn man städtische Transformationsprozesse von den Dimensionen der Erwartungen, der Materialisierung und der Aneignung her betrachtet. Dies lässt sich an anderen Fällen erproben. In Glòries wird deutlich, dass sich der Schwerpunkt von der Linearität der Ereignisse in jeder der Dimensionen auf die Zeitrahmen der Dominanz und Stabilität der ersten beiden Dimensionen und die Konsistenzen und Spektren in der dritten Dimension verlagert, die alle von Zwischenbedingungen geprägt sind.

Man kann also sagen, dass es im Allgemeinen wichtig ist, das Augenmerk auf Widersprüche und Paradoxien in städtischen Projekten zu richten. Reibungen und Konvergenzen und Divergenzen führen dazu, dass sich der Fokus von Dominanz, Stabilität und Wiederholung auf Mikro- und Übergangsprozessen verlagert, die die unvermeidlichen städtischen Instabilitäten sichtbar machen. Ebenso lässt sich eine Verlagerung von der Linearität zu alternativen und intermediären Bedingungen als Auslöser vielfältiger und komplexer urbaner Prozesse feststellen.

Letztlich kann man hier argumentieren, dass die Suche nach endgültigen und dauerhaften Lösungen für städtische Räume, die sich wie Glòries ständig verändern, nicht sinnvoll ist. Anstatt zu versuchen, Transformationsprozesse zu kontrollieren und aufzulösen, erscheint es zuverlässiger, diese Bereiche anders zu bewerten: *als Verhandlungsrahmen innerhalb und zwischen Dimensionen, auf unterschiedlichen*

materiellen und immateriellen Ebenen und Maßstäben, die sich in Zwischenbedingungen offenbaren. Dies ist vielleicht ein klares Mittel, um sicherzustellen, dass die Diskussionen über die Stadt offenbleiben und die spontane und sich abzeichnende Fähigkeit der sich transformierenden Infrastruktur, als Räume von Kollektiven zu fungieren, erhalten bleibt. Dies zeigt sich in Glòries in besonderer Weise in der Fähigkeit, sich auf Verhandlungen einzulassen, um die vorherrschenden Erwartungen in Frage zu stellen, Überschneidungen zu schätzen, um stabile Materialisierungen zu verändern, und Debatten als Mittel zur Ausweitung definierter Aneignungen anzuerkennen, wie Abbildung 17 zeigt.

Abbildung 17: Lehren aus Glòries.



IV. Abschließende und weiterführende Anmerkungen

Die vielleicht wertvollste Lehre aus Glòries ist, dass es sich in allen Dimensionen der Erwartungen, der Materialisierungen und der Aneignungen, die mit der Umwandlung von Infrastrukturen und Kollektiven einhergehen, ständig im Aufbau befindet und dabei räumliche Zwischenbedingungen schafft, in denen unerwartete Dinge geschehen können. Aber was kann man daraus für andere Fälle lernen?

Die in Glòries nachgewiesenen Merkmale sind für künftige Forschungen relevant und lassen sich auf andere Fälle übertragen. Dies könnte geschehen, indem man sich auf die in Glòries erfassten Merkmale konzentriert. Es lassen sich interessante Fälle finden, wo Infrastrukturen dominante Elemente sind, die in un-

terschiedlicher Weise (mit direkten oder indirekten Auswirkungen auf städtische Prozesse) städtische Räume verankern und unterschiedliche, mit ihnen (sowohl technisch als auch darüber hinaus) verbundene räumliche Bedingungen schaffen; oder Fälle, in denen Infrastrukturen aufgrund technischer Aufrüstung unter Erneuerungs- und Sanierungsdruck stehen. Man muss sich nicht auf Infrastruktur beschränken, auch komplexe städtische Gebiete die sich in Entwicklung befinden (oder befinden werden), geraten oft unter Druck durch symbolische, soziale, materielle und ökologische Aspekte, die neue Fragen in ihrer Relevanz und Rolle aufwerfen.

Betrachtet man die Bewertungsmethoden und die repräsentativen Fälle auf globaler Ebene, scheint es eine Unterscheidung zwischen globalen Referenzstädten sowie mittelgroßen und kleineren Städten zu geben (beeinflusst durch den Kontext des Globalen Südens oder des Globalen Nordens, wie es die Postkolonialen Studien formulieren würden). Städte wie Barcelona, London, Singapur, Stockholm und New York konkurrieren nicht nur in Bezug auf ihre Attraktivität (z.B. in Bezug auf finanzielle, technologische und personelle Ressourcen), sondern »exportieren« auch Know-how in den Bereichen Stadtmanagement, -verwaltung und -planung als Strategien des City-Branding.

Aus diesem Prozess heraus scheinen gemeinsame Qualitäten (die sogar gemeinhin als »Ideale« gelten) an Raum zu gewinnen. Dazu gehören gängige, angestrebte Modelle, die prinzipiell gut und schwer zu beanstanden sind, aber dennoch Reduzierungen und Ablehnungen beinhalten, die für die künftige Flexibilität, Widerstandsfähigkeit und den integrativen Charakter städtischer Räume sehr gefährlich sind. Viele sehr häufig thematisierte und um Infrastrukturen und Kollektive herum artikulierte Modelle sind in den vorherrschenden Erwartungen zentraler Akteure verankert und materialisieren sich in stabilen Räumen, die sich mit reduktiven Aneignungen befassen. Genau hier müssen die Überlegungen zu den nächsten Schritten für Forschung und Planung ansetzen.

Aufgrund der oben genannten Zwänge und Reaktionen wird von städtischen Räumen häufig erwartet, dass sie bestimmte Ziele erreichen und bestimmte Kriterien erfüllen. Sie müssen konfliktfrei, hochgradig kontrolliert und sicher sein (real oder imaginär wahrgenommen, wie im Fall von Glòries und vielen anderen). Sie müssen sauber und gesund sein. Sie müssen programmatisch (über-)bestimmt sein (damit die Freiheit nicht in »*unangemessenes*« Verhalten ausartet, wie es in einer Verordnung der Stadt Barcelona zum öffentlichen Raum³ heißt). Außerdem müssen sie im Interesse einer angestrebten Reduzierung der Verwaltungskomplexität sta-

3 Ajuntament de Barcelona (2005) *Ordenanza de medidas para fomentar y garantizar la Convivencia ciudadana en el espacio público de Barcelona* [Online] Erhältlich unter: https://ajuntament.barcelona.cat/dretsidiversitat/sites/default/fi_les/convivencia.830.pdf (Zugriff: 01/03/2019).

bil und statisch sein. Konsum, Erholung und Transaktionen sind die wichtigsten Triebkräfte.

In den meisten Fällen führt dies zu einer Aktualisierung von Technologien und Infrastrukturen (von den durch die Technologiewirtschaft geprägten »Smart City«-Labels bis hin zu neuer materieller Infrastruktur). Am schwerwiegendsten ist jedoch die Reduzierung der Vielfalt von Akteuren und Prozessen, die von den Paradigmen, Methoden und Instrumenten für (die Umsetzung von Projekten in) städtischen Räumen erfasst werden (z.B. die Beseitigung von Schnittstellen und Übergangsbereichen, die die Fähigkeit, offene Räume im Umkreis von Gebäuden zu überwachen, verringern würden). Kurzum, die Versuche, die urbane Komplexität auf feste Akteure, Prozesse und Standards zu reduzieren, müssen zutiefst in Frage gestellt werden. Dafür ist es zunächst wichtig, das Wesen von Infrastrukturen im Wandel als Räume von Kollektiven aus verschiedenen Blickwinkeln zu beleuchten. Das Erkenntnisinteresse richtet sich zunächst auf Erwartungen, Materialisierungen und Aneignungen, schwenkt dann, wie erläutert, zu Intertemporalitäten, Räumlichkeiten und Territorialitäten und verbreitet sich dann zu umfassenderen Begriffen von Hybridität, multiplen Maßstäben und Assemblagen. Dies kann nicht nur anhand theoretischer Überlegungen geschehen, sondern auch in Bezug auf die praktischen und konkreten räumlichen Erscheinungsformen von Verhandlungen und Interaktionen, Autonomien und Dominanzen.

Des Weiteren ist es unerlässlich, ein neues Planerprofil zu definieren. Dieses sollte »transdisziplinär« sein, in dem Sinne, wie Muratovski es ausdrückt, als »*Ver-schmelzung von Disziplinen, die ihre eigenen disziplinären Normen überschreiten und sich an Arbeitsweisen anderer Disziplinen anpassen*«. Er weist darauf hin, dass »*Planer, die in der Lage sind, transdisziplinär zu arbeiten, in der Lage sein werden, nicht nur in disziplin-übergreifenden Teams zu arbeiten, sondern diese auch zu leiten*« (Muratovski 2016: 19). Daraus lässt sich ableiten, dass ein transdisziplinär arbeitender Planer in der Lage sein sollte, »*gemeinsame Plattformen*« für verschiedene Disziplinen zu schaffen, auf denen der Raum (zunächst die Räume von Kollektiven rund um die Infrastruktur, dann der urbane Raum im Allgemeinen) mit unterschiedlichem Bewusstsein und unterschiedlichen Ansätzen bewertet werden kann.

Zu diesem Zweck scheint es von entscheidender Bedeutung zu sein, neue Arten von Fähigkeiten zu entwickeln, um die disziplinären Zusammenhänge zu erforschen und in engeren Beziehungen zwischen den Disziplinen zu arbeiten. Ein solcher Planer (Berufspraktiker oder Akademiker) wäre letztlich in der Lage, Teams oder Diskussionen zu koordinieren und zu leiten und dabei (gegensätzliche) Akteure und Interessen zusammenzubringen. Konkret wird der Planer in der Lage sein, Regierungsbehörden, Bürgerorganisationen, Akteure aus der Industrie, Planungs- und Ingenieurbüros oder Designbüros zu beraten und zu entwerfen; er wird einen besonders konstruktiven Beitrag leisten können, wenn es um Fälle geht, wo Infra-

strukturen und Kollektive in einer komplexen räumlichen Dynamik miteinander verflochten sind.

Nur so können Stadtverwaltungen und politische Entscheidungsträger wirksam beeinflusst und Planer stärker in die Entwicklung und Umsetzung (infrastrukturbetragener) städtischer Projekte einbezogen werden, die in die städtische Komplexität eingebettet sind. Angesichts des hohen Spezialisierungsgrades der heutigen Praxis rund um die Projektentwicklung (aufgrund des zunehmenden technisch-wirtschaftlichen und politischen Drucks in Verbindung mit der häufigen Veralterung und den Umbruchphasen von Technologien) ist dies dringend erforderlich und wirft viele Fragen auf. Was lässt sich aus den Infrastrukturprojekten für die Großstadt mitnehmen? Wie können wir die sie umgebenden Räume besser nutzen? Wie können sie den Alltagserfahrungen nähergebracht werden?

Es müssen neue Forschungsstränge eröffnet werden, die die bisherigen Untersuchungen zu den folgenden Themen wieder aufgreifen: *Stadtplanung*, *Infrastrukturen* und *Kollektive*. Forschung, die darauf abzielt, Erkenntnisse über die räumliche Konfiguration von Räumen von Kollektiven zu gewinnen, in denen groß angelegte Infrastrukturen urbane Transformationen vorantreiben, wobei der Schwerpunkt weniger auf der Infrastruktur selbst, sondern auf dem Maßstab von Architektur und Stadtplanung liegt. Die Bedeutung, der Charakter und die programmatischen Merkmale von städtischen Räumen im Wandel als Ergebnisse fluktuierender Prozesse müssen als komplexe raumbildende Dynamik städtischer Straßenlandschaften (um die nicht-traditionellen Konjugationen von Räumen, Grenzen und Territorien) behandelt werden. Diese Räume fördern unerwartete Vorstellungen von Nähe, Territorialität, Durchlässigkeit und kritischen Grenzen, die anhand spezifischer Dimensionen untersucht werden, die sich in der Zeit manifestieren und interagieren. Die Forschung könnte durch Unterthemen strukturiert und in den meisten Fällen durch eine auf Fallstudien basierende Methodik realisiert werden.

Stadtplanung in und für eine multikulturelle Stadt. Die Konzepte der städtischen Umwelt und der sozialen Nachhaltigkeit scheinen sich auf zwei völlig unterschiedliche Handlungsebenen zu beziehen. Das erste bezieht sich auf den lokalen – unmittelbaren – und das zweite auf den großen – globalen – Kontext. Dennoch sind sie auf überraschende Weise miteinander verbunden. Darüber hinaus manifestieren sie sich in der Verknüpfung von Infrastrukturen und Kollektiven und haben einen großen Einfluss auf die Art und Weise, wie moderne Städte konzipiert werden. Sie stehen heute unter dem Druck, räumliche und soziale Qualitäten zu gewährleisten. Unter diesem Gesichtspunkt müssen Politiken und Planungsmethoden entwickelt werden, die auf die Förderung von sozialer Vielfalt, Integration und Toleranz ausgerichtet sind. Globale Migration und Interkulturalität sind einige der Faktoren, die diese Bedingungen gewährleisten können. Diese Forschungslinie dient dazu, zu untersuchen, wie städtische Planung (durch Infrastruktur, Nachbarschaftseinrichtungen, Wohnungsbauprojekte, öffentliche Räume und Räume

von Kollektiven) als offene Strategie für nachhaltige städtische Umgebungen genutzt werden kann, um letztendlich eingeschränkte (exklusive oder thematisierte) städtische Zielmodelle in Frage zu stellen.

Schließlich üben spezifische und allgemeine Trends, die sich aus technologischen und demografischen Gesichtspunkten ergeben, sowie neue geopolitische Gegebenheiten und Machtverhältnisse Druck auf städtische Räume aus. Sie machen deutlich, dass es dringend notwendig ist, sich von dem Abhaken von städtischen Qualitäten zu verabschieden und Infrastrukturen im Wandel als Räume von Kollektiven zu begreifen. Glòries ist ein Musterbeispiel für komplexe räumliche Dynamiken und stellt einen relevanten Beitrag zur allgemeinen Diskussion über städtische Räume dar.

Literatur

- Angélil, M. & Hehl R. (Hg.). (2012) *Cidade de Deus – City of God. Working with Informalized Mass Housing in Brazil*, Berlin, Deutschland: Ruby Press.
- Angélil M. und Hehl, R. (Hg.) (2013) *Collectivize! Essays on the political economy of urban form*, Berlin, Deutschland: Ruby Press.
- Arend, H. ([1959], 1998). *The Human Condition*, USA: University Chicago Press.
- Arroyo, J. (2015): »Paisaje y espacio Público: Una lectura desde América Latina/ Landscape and Public Space: a Latin American Perspective«, in: Marandola E. Jr. (Hg.) *Geograficidade*, Bd.5, Nr.1, Brasilien: UFF, 20–39.
- Avermaete, T.; Teerds, H. (2007) *Architectural Positions on the Public Sphere*, Delft, Niederlande: The 2007 Delft Lecture Series, Places 19.2.
- Ball, P. (2005) *Critical Mass. How one thing leads to another*, UK: Arrow Books.
- Bélanger, P. (2017). *Landscape As Infrastructure*, New York, USA: Routledge.
- Bhabha, H. K. (1994) *The Location of Culture*, London, UK: Routledge.
- Bobic, M. (2004) *Between the Edges*, Bussum, Niederlande: Toth Publishers.
- Borja, J. (2005) *La ciudad conquistada*, Madrid, Spanien: Alianza.
- Busquets, J. (1988): »Areas de Nueva Centralidad (1987)«, in *Minutes Conference at Universitat Internacional Menéndez Pelayo l'estiu*, Santander.
- Buquets, J. (2005) *Barcelona de Urban Evolution of a Compact City*, Rovereto, Nicolodi, Cambridge, MA, USA: Harvard University Graduate School of Design.
- Cavallo, R., Komossa, S., Marzot, N., Berghauser Pont, M. und Kuijper, J. (Hg.) (2014) *New Urban Configurations*, Delft, Niederlande: Delft University Press.
- Chiappini, M.C., Scheerlinck, K. (sup.), Schoonjans, Y. (cosup.) (2021): *Infrastructure under Transformation as Spaces of Collectivities. Glòries, Barcelona, Spain*, Brussels, Belgien: KU Leuven.
- Conde, Y. (2000) *Arquitectura de la indeterminación*, Barcelona, Spanien: Actar.
- Crawford, M. (1999) *Everyday Urbanism*, New York, USA: The Monacelly Press.

- Delgado, M. (1999) *Ciudad líquida, ciudad interrumpida*, Medellín, Kolumbien: Fa. Cs. Hs./UN Editorial Universidad de Antioquia.
- Delgado, M. (2006) *El animal público*, Barcelona, Spanien: Ed. Anagrama.
- Delgado, M. ([2007] 2017) *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del »modelo Barcelona«*, Barcelona, Spanien: Catarata.
- De Landa, M. (2000): *A Thousand Years of Nonlinear History*, New York, USA: Swerve Editions.
- Deleuze, G. and Guattari, F. (1987) *1000 Plateau*, USA: University of Minnesota Press.
- De Solà-Morales, M. (2008) *A Matter of Things*, Rotterdam, Niederlande: Nai Publishers.
- De Solà-Morales, M. (2008) *Ten Lessons on Barcelona: urbanistic episodes that have made the modern city*, Barcelona, Spanien: Col·legi d'Arquitectos de Catalunya.
- De Solà-Morales, M. (1992): »Public and Collective Space: The Urbanisation of the Private Domain as a New Challenge« in: *La Vanguardia*, 12/5/1992.
- Dovey, K. (2010) *Becoming Spaces. Urbanism/Architecture/Identity/Power*, London, UK and New York, USA: Routledge.
- Easterling, K. (2016). *Extrastatecraft. The power of infrastructure space*, New York, London, UK: Verso.
- Foucault, M. ([1978] 2004) *Sécurité, territoire, population: cours au Collège de France (1977–1978)*, Frankreich: Gallimard.
- Foucault, M. ([1979] 2004) *La naissance de la biopolitique: cours au Collège de France (1978–1979)*, Frankreich: Gallimard.
- Gadamer, H. G. ([1960] 2004) *Truth and Method*. Zweite rev. Ausgabe. Übers. J. Weinsheimer und D. G. Marshall, New York, USA: Crossroad.
- García Canclini, N. (1999) *La globalización imaginada*, Mexiko: Paidós.
- García Canclini, N. (1999) *Cultural híbridas*, Mexiko: Paidós.
- Guatelli, I. (2012) *Arquitetura dos entre-lugares | Sobre a importância do trabalho conceitual*, São Paulo, Brasilien: Senac.
- Habraken, N.J. (1998) *The structure of the Ordinary*, Cambridge, USA: MIT Press.
- Harvey, D. (2001) *Spaces of Capital. Towards a Critical Geography*, Schottland: Edinburgh University Press.
- Harvey, D. (2001) *Spaces of Hope*, USA: University of California Press.
- Ingrosso, C. (2011) *Barcelona Society, Architecture and City 1975–2015*, Milano, Italien: Ikira Ed.
- Latour, B. (2005) *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*, Oxford University Press, UK.
- Lefebvre, H. (1974) *La production de l'espace*, Paris, Frankreich: Economica.
- Lefebvre, H. ([1992] 2004) *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*, London, UK: Continuum.
- Madanipour, A. (2003) *Public and Private Spaces of the City*, UK: Routledge.

- Muñoz, F. (2008) *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*, Barcelona, Spanien: G.G.
- Muratovski, G. (2016): *Research for Designers. A Guide to Methods and Practice*, London, UK: SAGE.
- Porras Bullas, J. (2013) *Minería urbana a cielo abierto: Los chatarreros sub-saharianos en Barcelona*, Barcelona, Spanien: Máster, Universidad de Barcelona, Máster en Investigación en Sociología.
- Porras Bullas, J. (2017) *Informalidad, crisis del mundo del trabajo y nuevas organizaciones: análisis del modelo hegemónico de trabajo en Barcelona*. Dissertation, Universitat de Barcelona. Doctorado en Sociología, Barcelona, Spanien: Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Direktor: Dr. Víctor Climent Sanjuán und Dr. José A. Rodríguez Díaz.
- Rocha Blanche, E. and Modol, D. (2011) *Glòries, reforma urbana i espai public*, Barcelona, Spanien: ETSAB.
- Ruby, I. und Ruby, A. (Hg.) (2016) *Infrastructure Space*, Berlin, Deutschland: Ruby Press.
- Ruby, I.; Ruby, A; Kries, M.; Müller, M und Niggli, D. (Hg.) (2017) *Together! The New Architecture of the Collective*, Berlin, Deutschland: Ruby Press.
- Salazar, N and Jayaram, K. (Hg.) (2016) *Keynotes on Mobility. Critical Engagements*, Series Worlds in Motion, Bd. 1. Oxford, UK: Berghahn.
- Satrup, P. A. (2012) *Architectural Research Paradigms: an overview and a research example*, Version of record.
- Schinkel, W. und L.H.J. (Hg.) (2011) *In medias Res. Peter Sloterdijk's Spherological Poetics of Being*, Niederlande: Amsterdam University Press.
- Scheerlinck, K. (2010) *Depth Configurations. Proximity, Permeability and Territorial Boundaries in Urban Projects*. Dissertation, Barcelona, Spanien: Universitat Ramon Llull, ETSA, La Salle.
- Sennett, R. (2012) *Together: The Rituals, Pleasures and Politics of Cooperation*, Connecticut, USA: Yale University Press.
- Sennett, R. (2018) *Building and Dwelling. Ethics for the City*, London, UK: Penguin Books Ltd.
- Schoonderbeek, M. (Hg.) (2010) *Border Conditions*, Delft, Niederlande: Architecture & Natura Press und TU Delft.
- Sorkin, M. (Ed.) (1992) *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of the Public Space*, New York, USA: Hill und Wang.
- Teerds, H., Havik, K. und Patteeuw, V. (2013) *OASE 85 Productive Uncertainty. Indeterminacy in Spatial Design, Planning and Management*, Rotterdam, Niederlande: NAI Publishers.
- Teyssot, G. (2013) *A Topology of Everyday Constellations*, Cambridge, USA: MIT Press.
- Zukin, S. (2020) *The Innovation Complex. Cities, Tech, and the New Economy*, UK: Oxford University Press.

Urban Planning and Sustainable Development

Towards the Ecological Transition of Cities. The Case Study of the City of Palma, Island of Mallorca

Pedro Górgolas

1. Introduction. City and Sustainability: From the Problem to the Solution

Since the nineteenth century Industrial Revolution, the “attraction factor” of population and activities” experienced by cities has induced a progressive explosion of urban space, causing an overexploitation of resources (land, matter, water, energy) that is becoming progressively more unsustainable. Cities are, consequently, “the places where the majority of emissions, waste, and polluting materials are produced and where the largest share of energy is consumed” (Camagni, 2005, p. 200). Cities are, therefore, models of inefficiency and entropy that externalize their impacts on to the environment.

According to data from the Sustainability Observatory in Spain (2020 a), between 1987 and 2018 the country’s artificial surface area doubled, going from 670 thousand hectares to 1,367 thousand hectares. The average rate of increase in artificial surface area in those years has been approximately 50 hectares per day, expanding to 75.80 hectares/day in the five-year period 2000–2005. In this brief moment at the height of the last real estate bubble, an area equivalent to 182 Ensanches of Barcelona has been artificially occupied, a rate of one Ensanche every 10 days (Nel-Lo, 2012a, p. 25).

This increase in artificial surface area has been especially intense on the coast – where 45% of the Spanish population resides – due to the uncontrollable proliferation of golf courses, tourist resorts, and second home developments, all of which flourished in the slipstream of expansive urban planning during the last real estate bubble (1996–2006). They attract millions of foreign tourists every year, who develop

patently unsustainable patterns of consumption.¹ This accelerated urbanization has meant that, today, 35% of the Mediterranean littoral is artificial coastline (Górgolas, 2020 a, p. 32).²

The unsustainability of our lands is clearly related to the degradation caused by the intense impacts of this artificialization process (OSE, 2006, p. 64). It should thus not be surprising that the voracious appropriation of land explained above has produced negative consequences in some areas that are key to fighting climate change, like the heat island phenomenon in cities or greenhouse gas emissions.

Thus, in the five largest Spanish cities (Madrid, Barcelona, Seville, Málaga and Valencia), temperature differences greater than 8 degrees Celsius are observed between the central and bordering areas (OSE, 2020 a). On this issue, the “Guide to the European Sustainable Development Strategy” (2007)³ already warned of the growing impact of global warming on EU residents, especially in urban areas. Over the years, this alarm has intensified. To this end, it should be noted that recent studies estimate that “in 2050, heat waves will be the cause of 120,000 deaths annually in the European Union and will cost around 150 billion euros if adaptation measures are not carried out.”⁴

According to the World Meteorological Organization (WMO), the economic slowdown caused by COVID-19 has not, in reality, had any obvious effect in reducing the emission of greenhouse gasses at a global level. Quite the opposite: their data confirms that the amount of these gases in the atmosphere once again reached a new record in 2020, with an increase rate higher than the average for the 2011–2020 period (WMO. Press Release Number: 25102021). Consequently, we are far from fulfilling the commitment signed in the Paris Agreement – adopted, in 2015, within the framework of the XXI United Nations Conference on Climate Change (COP21) – to limit the increase in global temperature below 2°C with respect to pre-industrial levels, leaving the door open to expand this goal to 1.5°C.

1 As an example, in the city of Palma the water consumption of the resident population is 111 liters/inhabitant/day, while that of the tourist population (mostly of German nationality) is 278 liters/tourist/day; that is, 160% higher.

2 This data is deeply important if we take into account that global warming caused by climate change is causing an increase in sea level that has accelerated erosive action on coastal areas. Some studies estimate that for every centimeter of rise in sea level, there is a retreat of about one meter of the coastline.

3 https://www.miteco.gob.es/es/ministerio/planes-estrategias/estrategia-espanola-desarrollo-sostenible/Guia_de_la_Estrategia_Europea_de_desarrollo_sostenible_VE_tcm30-88618.pdf [Consulted 09–27–2022].

4 Forumethics. “Climate change adaptation argument for city councils.” <https://foretica.org/?s=argumentario+de+adaptaci%C3%B3n+al+cambio+clim%C3%A1tico+de+ayuntamientos> [Consulted 09–27–2022].

Reinforcing this statement, the February 2022 Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) explains that climate change constitutes an increasingly serious threat to our well-being and the health of the planet. Hence, the measures adopted today will determine how nature will respond to the impacts of this global challenge.⁵ In this sense, the Report concludes that, although cities are critical points of risk – they account for no less than 70% of the greenhouse gas emissions produced on the planet – they constitute, at the same time, an essential part of the solution (WMO. Press Release Number: 28022022).

To respond to this challenge, we must urgently sponsor a change in the spatial model driven by urban planning. This new model must be based on new planning guidelines that contribute to directing our cities “towards a scenario without fossil fuels, with greater energy and economic self-sufficiency and minimizing impacts on the environment, without implying a setback in terms of quality of life” (Subirats, 2014, p. 31). This new axiomatic framework, in the words of Carlos Verdaguer (2020, p. 248), must be based on the triple premise of “preserving what is unbeatable, improving what can be improved, and replacing what is unacceptable.”

In conclusion,

“the eco-environmental situation of our cities, in a planetary context, requires a critical review of territorial urban models based on growth and expansion, to open a new era of regeneration. The risks and impacts produced by the demographic overflow, the extended use of the land and the overexploitation of resources are demanding a review of the praxis of urban planning and territorial planning in terms of prevention and, above all, foresight ... How can we contribute to a neorenaissance of the land and cities in a context of environmental collapse? How can we do it while maintaining the adequate development of the ‘social economy’ in the post-Anthropocene city?” (Llop, 2022, p. 49).

Promoting this change requires limits being placed on the growth of the city, creating well-defined borders between the urban and the rural, and focusing on “reforming existing cities to make them more sustainable: rehabilitating buildings, regenerating neighborhoods and recovering landscapes” (Fernández-Galiano, 2022, p. 88).

5 With the European Climate Law approved in 2021, which is part of the European Green Deal, the EU turned the political commitment to achieve climate neutrality (net zero emissions) by 2050 into a legal obligation. In addition, it set the reduction of emissions by 2030 at least 55%. <https://www.europarl.europa.eu/topics/es/article/20180703STO07129/respuestas-de-la-ue-al-cambio-climatico> [Consulted 09–30–2022]

2. The Concept of Sustainable Urban Development: Disciplinary Reflections⁶ and Institutional Framework

The concept of sustainable development is institutionalized in the World Commission on Environment and Development's Brundtland Report entitled "Our Common Future."⁷ The report defines sustainable development as "a process of change in which the exploitation of resources, the direction of investments, the orientation of technological development, and institutional change are made consistent with future as well as present needs."

In the wake of this Report and in large part pushed by the UN and the EU, many letters, documents, and declarations have emerged in support of this model of development. This model has championed the promotion of the vast majority of urban-territorial policies deployed in recent decades. However, paradoxically, this generalized alignment with sustainability has led to the simplification and trivialization of its meaning (Figueroa and Suárez-Inclán, 2009, p.155), imbuing it with ambiguity. This is caused by the axiological vision of these policies, which have shifted, for the most part, towards the commercialization of our territories, causing a phenomenology characterized by a triple move: from compactness to dispersion, from complexity to monofunctional zoning and from socio-diversity to the spatial segregation of social groups (Nel-Lo, 2012 b, p.123). Specifically, the policies developed in Spain during the last real estate bubble are symptomatic of a strategy beholden to the interests of real estate capitalism and resource waste, from which we can only conclude that "it is not possible to make unlimited growth and sustainability compatible" (Subirats, 2014, p. 30).

Therefore, for Roberto Camagni, Professor of Urban and Regional Economics at Milan Polytechnic, sustainable urban development's object of study must be the type of city resulting from contemporary spatial trends, based on the principle "build where you want, live as you can." By spatial trends, we understand the processes of disordered and expansive growth that the city suffers in periods of economic deployment, underwritten by a "garbage urbanism that litters the territory" (Fernández-Galiano, 2022, p. 70). The previous section provided revealing data of this trend in the Spanish case. These processes have made the conceptual distinction between city and countryside empirically ambiguous, exacerbating "the entire problem of mobility and energy consumption as they have given rise to a model of positioning totally dependent on the automobile" (Camagni, 200, p. 204)

6 The reflections presented in this section are based on the text by Roberto Camagni (2005: 199–228) "Sustainable urban development: concepts and foundations for a research program."

7 <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf> [Accessed 09-30-2022]

As has been noted, the most characteristic feature of the latest generation of land policies has been the adoption of a commercial bias that has supported the idea of cities as “growth machines” (Logan and Molotch, 2015). Given that feature, the dilemma that imprisons the concept of sustainability in its application to urban-land processes can be summarized in the following question: is sustainability an economic problem, a function of the market, or an ethical problem?

For Camagni (2005, p. 212) there is no room for this dichotomy. The only possible way to achieve sustainable urban development is to build a market⁸ guided by a shared ethic, stimulated by a new urbanism that provides credible solutions to the problem created by the “urbanizing pandemic” of the recent past. And this, unavoidably, means preventing “letting” a market “do what needs to be done,” free from deliberated and agreed-upon restrictions. This requires introducing two types of corrections in the initiatives to be undertaken: internalizing the negative externalities and considering the long term to be able to integrate the interests of future generations.

Following Camagni (2005, pp. 215–219), sustainable urban development is based on the following foundations:

1. It is a process that is nourished by collective learning, the capacity for negotiation and the capacity for strategic design and not the application of an optimal model defined ‘once and for all.’
2. We must take into account, at the same time, the different systems that make up the city: the economic system, the social system, the physical-built system and the natural system. Sustainable urban development takes place by maximizing the integration of different systems and minimizing negative cross-externalities.
3. The regulatory principles of these systems – private efficiency, social equity, aesthetic quality and ecological balance – constitute completely valid intervention goals that, when applied independently, do not lead to the sustainability of the model. Therefore, it is imperative to move forward with the integration of these systems in order to achieve: (a) an allocative efficiency of the available resources in the long term, (b) a distributive efficiency that allows all citizens to enjoy the variety of services and options available in the city, taking advantage of the benefits of agglomeration, and (c) environmental equity that guarantees the entire population, present and future, the enjoyment of the values provided by nature.

8 For Camagni (2005: 211) “the market does not form spontaneously or naturally The market is a social ‘institution’, in the sense that it must be instituted, that is, it must be created. It requires time, collective good will and favorable historical conditions.”

4. The problem of sustainability must be addressed from three different areas: technology (energy and transportation), the urban-territorial form and living habits.

From everything explained in the preceding paragraphs, a definition of sustainable urban development emerges: “coevolution of the large economic, social and physical-environmental subsystems that make up the city, that guarantees a non-decreasing level of well-being to the local population in the long term, without compromising the development possibilities of the surrounding areas and contributing to the reduction of harmful effects on the biosphere” (Ibid., p. 228).

These theoretical foundations of sustainable urban development are aligned with the following principles of the Aalborg Charter (1994),⁹ which must be considered as guiding criteria by urban-territorial planning: (a) *environmental sustainability*, which means preserving natural capital, an unavoidable requirement to achieve economic sustainability and social equity, (b) *sustainable land occupation*, a key principle to achieve efficient use of resources through the promotion of a compact urban structure. This requires containing the phenomenon of urban sprawl through strong control of the supply of land, and (c) *sustainable mobility*, reducing forced displacement to avoid, thereby, the unnecessary use of motor vehicles.

These principles of urban-territorial planning have permeated the genetic code of the documents prepared by the European institutional framework since the Charter.¹⁰ These documents have focused on emphasizing the urgency of limiting excessive urban expansion as the main guideline for prompting the sustainable transition of our cities. To this end, we are unequivocally committed to promoting the compact city by encouraging the densification of peripheral residential areas and the use of unused urban spaces (mainly industrial facilities) and existing ‘waste-land’ in addition to ensuring urban planning of mixed-use lands. It emphasizes the obligation to reduce dependence on private motorized transport, prioritizing public transportation and active (pedestrian and bicycle) mobility. And, finally, it posits unequivocal responsibility to protect and preserve equitable access to common natural goods (air, water and soil), to minimize primary energy consumption (maximizing

9 The Aalborg Charter was approved by the participants of the European Conference on Sustainable Cities, organized by the International Council of Local Environmental Initiatives (ICLEI), held in Aalborg, Denmark on May 27, 1994.

10 Among these documents it is worth highlighting: (a) the “Action Framework for Sustainable Urban Development in the European Union” (1999), (b) the European Territorial Strategy (1999), (c) the “Towards a Thematic Strategy on the Urban Environment” (2004) , (d) the Aalborg+10 Commitments signed a decade after the Charter (2004), (e) the Leipzig Charter on “Sustainable European Cities” (2007), (f) the Toledo Declaration (2010), (g) the Report “Cities of Tomorrow: Challenges, Visions and Ways forward” (2011), (h) the Charter of European Urbanism, signed in Barcelona in 2013 or (i) The New Charter of Leipzig (2020).

clean and renewable energies), to promote agriculture ecological proximity, and to increase biodiversity.

For its part, the Spanish institutional context has put special effort into creating reference frameworks that develop the vision of sustainable urban-territorial planning elaborated by Europe. All of these frameworks extol the values of the compact city model, which relatedly involves overcoming the dynamics of unlimited growth of the recent past by prioritizing the improvement, revaluation, regeneration, reuse and/or recycling of the consolidated urban fabric. Specifically, the Spanish Urban Agenda 2019 (AUE/2019) offers ten Strategic Objectives, including those aimed at “organizing the land, and making rational use of it, conserving and protecting it” (Objective 1) and “avoiding urban sprawl and revitalizing the existing city” (Goal 2). To this end, it notes that “land planning and management must pursue compact and multifunctional urban structures, which prioritize processes of recycling already existing urban fabrics, the recovery of unused land located within urban areas and the redensification of dispersed urbanizable land” (Government of Spain, 2019: 94). At the same time, it incorporates a series of measures aimed at “preventing and reducing the impacts of climate change and improving resilience” (Goal 3) and “promoting proximity and sustainable mobility” (Goal 5).

3. Urban Planning and Sustainable Development: Guiding Principles and Management Strategies. Application to the Case Study of the New General Plan of Palma (Island of Mallorca)

Sustainable urbanism, urbanism of a viable future, will be one of transformation ... which implies, first of all, abandonment of expansion, but not only that: it implies that the intervention in the existing city seeks to reduce consumption, making it at the same time friendlier, more habitable, a place to live, not a space to try to survive. (Gaja, F, 2009, p. 9).

The choice of a specific urban-territorial model must be based on the adoption of a series of guiding principles capable of anchoring the decisions involved in the labor of planning. The collective assimilation of these principles will reveal “what is to be done” to promote actions that are consistent with the axioms of sustainable urban development, providing effective solutions to promote the ecological transition of our cities.

In this sense, the Methodological Guide on “Measures for Mitigation and Adaptation to Climate Change in Urban Planning,” prepared by the Spanish Federation of Municipalities and Provinces in 2015, has developed a set of thematic areas to be considered by urban planning instruments that can play the role of these guiding principles. Among them, it is worth highlighting:

1. Protect and safeguard the ecosystems around the city
2. Minimize the anthropization of the land by promoting urban growth appropriate to the needs of the population
3. Promote multifunctionality
4. Promote density and compactness
5. Integrate urban metabolism as one of the priority topics of urban planning, thereby mitigating, among other aspects, the “heat island” effect
6. Reduce mobility needs
7. Promote the regeneration of the existing urban fabric
8. Adapt construction to bioclimatic and habitability criteria
9. Establish public space as the backbone of the city’s development
10. Increase biodiversity, climate regulation, and carbon sink capacity of urban greenery

Transmitting these guiding principles to the praxis of urban planning implies implementing planning strategies that result in a spatial model that favors the co-evolution between the urban environment and natural ecosystems. This would mitigate the underlying threat of unlimited growth while enhancing the local connection between the needs of citizens (housing, work, leisure, health, culture, etc.) and the means of meeting them.

Among the planning strategies that would need to be developed to assure this transition, the following acquire, in my opinion, special relevance: (a) design a green infrastructure that recognizes the substantive values of the natural environment and establish channels of communication with the city, (b) promote an “urbanism in reverse” that would help combat the explosion of the urban that has characterized the kind of urbanism practiced in the recent past (at least in Spain) and (c) favor sustainable mobility supported by two key axioms: intermodality and chrono-urbanism.

This section is intended to briefly present the conceptual bases that must guide the integration of these strategies in designing a resilient city moving towards sustainability. To do so, I show their application in the case study of the New General Plan of Palma (Island of Mallorca),¹¹ an urban planning instrument clearly aligned with the guiding principles set out above. Its main purpose is to reverse the predatory inertia of resources (territorial, landscape, energy, water) and the environmen-

¹¹ The new General Plan of Palma was initially approved on October 20, 2021, a date that marked the beginning of a public exhibition period that concluded on February 15, 2022. At the time of writing this text, a new document is being prepared that will incorporate the changes derived from the input of citizens, neighborhood associations, civil society organizations and administrators during that period.

tal and metabolic dysfunctions (heat island effect, waste generation, greenhouse gas emissions, etc.) caused, mainly, by its strong dependence on tourism.

3.1. Green Infrastructure: A New Planning Tool for Sustainable Urban Development

The European Commission (2013, p.3) institutionalized “green infrastructure” as a new urban planning tool in its Report “Green Infrastructure: Improving Europe’s Natural Capital.” It defines this tool as “a network of natural and semi-natural areas and other environmental elements, strategically planned, designed, and managed for the provision of a wide range of ecosystem services.”¹² The AUE/2019 has picked up the baton launched by the Commission by recommending the incorporation of green infrastructure into urban and territorial planning (specific objective 3.1), noting its proven effectiveness in providing ecological, economic, and social benefits.

The main purpose of this incorporation is to provide urbanized areas with ecosystemic goods and services that make the life of the population possible by adopting, to this end, “nature-based solutions.” At the same time, correctly defining green infrastructure will prevent the future city growth from generating irreversible impacts on the so-called “in-between territory,”¹³ which is where the greatest environmental assaults are occurring. In the words of Professor Pérez Igualada (2020, p. 149) “green infrastructure must be the guiding framework for territorial and urban planning, and for this reason, defining it must come prior to any implementation proposal about the residential, public, or productive uses of an area.”

Acting from these principles, we will be in a position to illuminate an urban-territorial model where it is plausible to show that, despite the city changing, renewing and expanding, the essence of the space will endure. This is the key on which the concept of green infrastructure is based: identifying the spatial endurances that make up the etymological root of the biophysical matrix to guarantee its preservation in the face of any disturbance caused by the insertion of new urban spaces into the rural environment. Among these spatial endurances, the ecological corridors associated with the hydrographic network and its flood plains take on a special significance (Górgolas, 2020 b, p. 286), in light of the importance conferred on the “reconnection between countryside and city” (Figure 1) as a central function of green infrastructure.

12 However, the origin of the concept of green infrastructure can be traced to the United States in the 1990s, specifically in the 1994 Greenways Commission of Florida, where it emerged in response to growing concern about the implications of environmental effects of urban sprawl.

13 An “in-between territory” is one that, orbiting around the peri-urban and rural landscapes, is subject to maximum urban and infrastructural pressure.

Figure 1: Schematic of the green infrastructure of the New General Plan of Palma.



Source: drawing by the author.

Figure 2: Image of the Torrente Gros ecological corridor, an essential element of the green infrastructure of the New General Plan of Palma.



Source: Territorio y Ciudad SLP.

The green infrastructure project laid out in the New General Plan of Palma envisions an environmental-ecological matrix that tries to connect the Tramuntana and Na Burguesa Mountains with the coastline. The city is located, precisely, in the connecting territory between both ecosystems. The connectivity of the city is secured through a network of large green corridors linking it to the Sant Magú, Sa Riera, Na Bárbara and Gros streams and their flood plains. These are linked to the city through a linear series of parks and city routes (Figure 2). We can conclude from this organization that, given the current context of climate emergency, Palma's coastal areas and waterway network are the supporting pillars of its green infrastructure, aiding the provision of important regulation services in extreme rain or sea storm events (*Ibid.*, pp. 289–290).

3.2. A “Reverse Urbanism” to Combat Territorial Sprawl: Austere Growth and Prioritization of the Qualitative Renewal of the Existing City

The State Land Law 8/2007 (May 28) led the reorientation of the axioms of spatial and urban planning that had been used in Spain since the mid-20th century. The Explanatory Memorandum of that law claimed that the story “of Spanish contemporary urban planning is a developmentalist story, focused above all on the creation of a new city. Certainly, urban growth is still necessary, but today it also seems clear that urban planning must respond to the requirements of sustainable development, minimizing the impact of that growth and betting on the regeneration of the existing city.” Years later, the Law of Urban Rehabilitation, Regeneration, and Renewal 8/2013 (June 26) stated that “the main battle of urban sustainability must be staged precisely in achieving the maximum possible eco-efficiency in the urban fabrics of the already consolidated city.”

The current state legislative framework includes the need to protect the rural environment, preserving the values of “unnecessary or unsuitable land to meet the needs of urban transformation” among the principles that must govern sustainable territorial and urban development (Article 3). This framework was codified in the Royal Legislative Decree 7/2015 (October 30), which approves the consolidated text of the Land and Urban Rehabilitation Law (TRLSRU/2015).

Autonomous regional legislation reproduces, in general terms, these principles of territorial planning. For example, Law 12/2017 on Urban Planning of the Balearic Islands (LUIB/2017) requires that public policies contribute to “materializing a sustainable and cohesive development of cities and municipal territory ... prioritizing the completion, conservation, reconversion, and reuse or improvement of already transformed and degraded soils, as well as urban densification and rehabilitation, instead of new land transformations, urban sprawl and construction outside the urban fabric” (Article 3.2.a). The New General Plan of Palma requires observance of this law.

The translation of these legal precepts into the praxis of urban planning implies exercising a careful spatial organization of the areas of urban growth – how much, where and how to grow – to avoid reproducing the drive to expansion. Now, it must be noted that to adequately control the supply of land destined for urban growth, it is necessary to force the reduction, the attenuation, the decrease of that which, today, is supported by the instruments of urban planning in force in Spain.

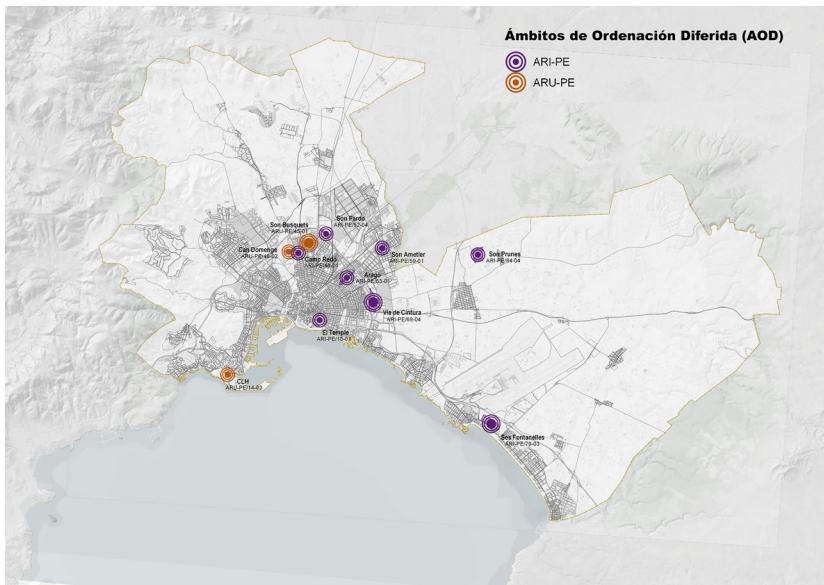
And this, given the opportunity to formulate a new General Plan, implies implementing three complementary planning strategies: (a) *declassify*, that is, return lands to their original rural condition, specifically those slated for development by previous plans considered unnecessary because they were excessive and inconvenient for promoting dispersed and low-density growth, (b) *optimize* lands already classified as developable that are understood to be integrable into the new city model to contribute to its sustainability by redefining their urban parameters (increase in residential densities, mixed-use areas, incorporation of a relevant proportion of public housing, etc.), and (c) *minimize* as much as possible the promotion of new urban planning interventions on rural land.

This contractive guideline is closely linked to the commitment to the comprehensive regeneration of the existing city, which should act as a stimulus to exercise a kind of “urbanism in reverse” aimed at restricting the land for urban growth to that which is strictly necessary to accommodate demands that have not been able to be met on existing urban land.

The application of these principles in the New General Plan of Palma has been applied in the following guidelines:

1. Unequivocally prioritize the completion, conservation, and reuse of already transformed land, as well as urban rehabilitation. This has allowed that, of the total housing supply to be satisfied in the New General Plan, just over 80% is located on urban land through renovation and reform of the urban fabric (Figure 3), building on vacant plots, activating the stock of empty homes, or rehabilitating existing buildings.
2. This commitment to the qualitative transformation of the city has favored the promotion of moderate urban growth, which barely represents 5.5% of the urban land surface (Figure 4). This figure comes from promoting the declassification of 180 hectares of undeveloped developable land provided for in the current General Plan (which dates back to 1998) and limiting as much as possible new urbanization activities devised *ex novo* by the New General Plan. Thus, for every m^2 of rural land that is proposed to be classified as a new urban growth area, $14.12 m^2$ are declassified – that is, they regain their rural condition.

Figure 3: The urban renewal and interior reform actions proposed in the New General Plan of Palma.

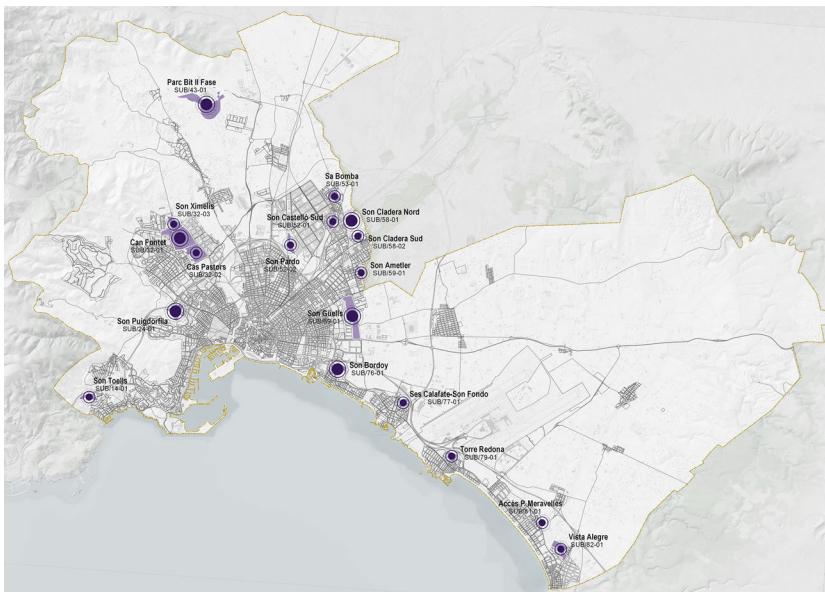


Source: Territorio y Ciudad SLP

One piece of information that confirms the application effectiveness of this organization principle is the induced “compaction effect.” Indeed, the existing “urban expansiveness index” in Palma today is 113.87 m² urban land/inhabitant.¹⁴ In the vision of the complete development of the urbanizable land envisioned by the New General Plan (280.55 ha), the urban expansiveness index will evolve towards a greater compactness, reducing to 105m² of urban land/inhabitant. This figure is based on an estimated population of 518,435 inhabitants in 2040, the horizon year of the Plan.

14 This indicator relates the surface of urban land to the census population in a municipality. The city of Palma currently has 451,453 inhabitants and the urban land area amounts to 5,141.79 hectares.

Figure 4: Location of the developable land proposed in the New General Plan of Palma.



Source: Territorio y Ciudad SLP.

3.3. Sustainable Mobility: Functional Proximity, Intermodality and the Superblock

Today, there is a broad disciplinary consensus in understanding that maintaining mobility based on private automobile dependence is unsustainable in relation to the contemporary notion of quality of life (health, energy savings and environmental qualification of the city) (Ezquiaga, 2020, p.189). Hence, one of the guiding principles that must inspire urban planning in terms of sustainability is guaranteeing universal accessibility to the services and activities provided by the city, altering the dominant mobility model by reducing the need for traveling by mechanized means (Buchanan, 1973). Or, put another way, “there is no more sustainable mobility than that which does not need transportation.” Therefore, we must agree on the urgent need to promote actions aimed at mitigating the habitual submission of our cities to motorized traffic, incorporating two basic planning criteria into project deliberations.

The first of them is *the proximity of uses*, which is the central objective of any ecologically oriented transport policy. This objective is undoubtedly aligned with the idea of chrono-urbanism and the “15-minute city” recently proposed by Sorbonne professor Carlos Moreno, based on reformulating the space-time relationship in the

daily life of citizens. To achieve this objective, it is necessary to “seek the revitalization of proximity services in nearby space so that the times required to access them through active mobility (on foot or bicycle) range around 15 minutes ... The proposed urban model manages its metabolism more efficiently (it is less demanding in terms of energy consumption and generates fewer impacts) leading to a city that is friendlier to the environment” (Mardones-Fernández et al, 2020, pp. 660–662).

Now, in the words of Olivier Mongin (2006), an open society implies the ability to move, to not expect everything from a single place. Therefore, we must know how to combine neighborhood self-containment with the demand for mobility caused by the extension of “market areas” for work and “life areas” for leisure or culture (Camagni, 2005). Therefore, in addition to promoting functional proximity to achieve a “city of short distances,” the second urban planning criterion to be applied in terms of sustainable mobility is *intermodality*, a fundamental objective of contemporary urban dynamics. And this is because, as Colin Buchanan taught us, no transportation system can, on its own, provide a solution to the problem of moving around the city.

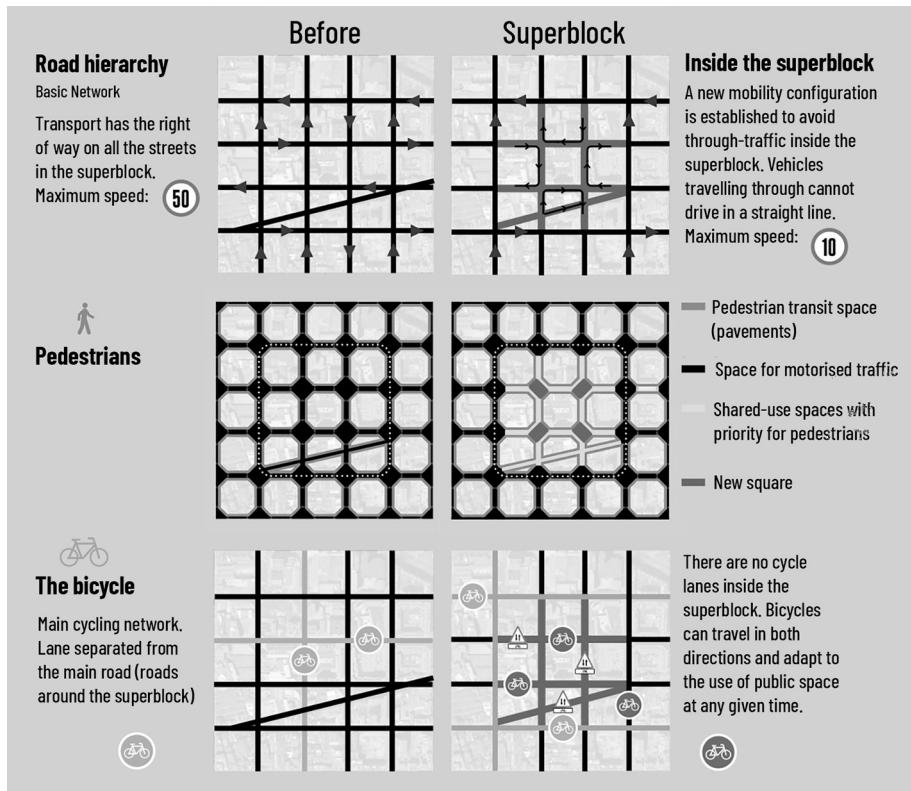
The main purpose of promoting intermodality is to encourage citizens to modify their habitual patterns of movement, favoring the use of the most sustainable modes. That is to say: (a) get people to walk or cycle on short routes,¹⁵ and (b) use public transport on longer routes (above 5–7 kilometers). Thus, the modal distribution between the different means of transport will be rebalanced with the objective that non-motorized transport and public transport assume greater percentage shares.

This inevitably implies confining the private automobile to those elements of the road network where it is most useful, blurring the traditional “inseparable link” that exists between the street and motorized traffic. And, to fulfill this purpose, it is very useful to adopt the “superblock” as a planning device that allows for the efficient integration of all transportation networks, giving prominence to active mobility and public transportation (Rueda, 2022). The practical implementation of this device involves “adopting a cellular structure for the city consisting of environmental areas linked by a basic network of distribution routes” (Buchanan, 1973, p. 56). In this way, it is possible to significantly reduce the street space occupied by vehicles, freeing more than 70% of it for predominantly pedestrian uses. This stimulates the creation of what Colin Buchanan calls “urban rooms,” that is, “areas with good atmosphere where people can live and coexist, move on foot with reasonable protection and freedom from the risks of motor traffic” (Ibid.). The superblock, in short, will make it possible to reconquer public space for citizens, which will thus recover its original

¹⁵ In this regard, it should be noted that, in Europe, more than half of urban trips made by private car are less than 5 kilometers and 30% do not even reach 3 kilometers. These are, therefore, journeys that, due to the distance traveled, could be carried out in non-motorized modes. https://www.elconfidencial.com/motor/nueva-movilidad/2022-09-25/ford-urban-trayectos-movilidad-bicicleta-salud-ciudad_3495576 / [Consulted 10/05/2022]

function as a “social condenser,” forcing the private vehicle to develop a secondary and subsidiary role (Figure 5).

Figure 5: Conceptual scheme of superblock: “urban rooms” for a sustainable city.



Source: “20 years of the Barcelona Urban Ecology Agency”, p.39 (Translated by the editors).

In conclusion, the superblock model is an urban and transportation planning guideline that aims to: (a) recover public space for people, (b) stimulate local commerce, (c) reduce motorized transportation, (d) promote active lifestyles, with consequent beneficial effects on the health of the population (e) make cities more ecological by enabling their renaturalization, and (f) mitigate the effects of climate change, due to control to be exerted on the environmental variables (improvement of air quality, thermal comfort, reduction of noise and CO₂ emissions, attenuation of the heat island effect, etc.), and its contribution to the proper functioning of the water system by facilitating the use of Sustainable Urban Drainage Systems

(SUDS) in the redevelopment of streets freed from motorized traffic, increasing the permeable surface of the city (Górgolas, 2020 b, p. 294).

In the case of the New General Plan of Palma, the commitment to sustainable mobility has become one of the main axioms of the proposed city model. We must take into account the fact that Palma is currently one of the Spanish cities with the highest motorization rate (741 vehicles/1,000 inhabitants), so it should not be surprising that just over half of urban trips today are made in a private vehicle. Furthermore, the city has a very low share of public transport (14%) and a meager network of pedestrian routes (just over 2% of the total street network, compared to the average of 9% in other Spanish cities of similar size range) (Greenpeace, 2019).

To reverse this situation, the New General Plan intends, first of all, to eradicate the “stigma of zoning” that has characterized the urban planning developed in past decades, aiming to give the new neighborhoods a wide range of uses, laying firm foundations to be able to develop the principles of chrono-urbanism. To this end, the proposal is to achieve a ratio of 26 m² of local tertiary-commercial uses for each new residential home, a figure that guarantees a high level of self-sufficiency and thus reduces daily movement.

Secondly, the two most notable actions to increase the insufficient percentage share currently absorbed by public transit are: (a) the introduction of a tram infrastructure on a reserved platform that initially will connect the city center with the airport, supplying the tourist area of Playa de Palma, and extending in subsequent phases towards the metropolitan west and, (b) a complete redesign of the urban bus network in order to increase the distribution efficiency of flows in this mode of transport.

And, finally, in relation to prioritizing active mobility, we highlight the application of the superblock organizational formula (Figure 6). Thanks to this formula, we expect to recover 980.74 hectares for pedestrian access from the 1,406.06 hectares currently occupied by the road network. With this, the street will become the main public convivial space in Palma: a new model of the 21st century street designed for people and equipped with an environmental infrastructure suitable for increasing the proportion of urban greenery and repairing the impermeability of the soil using “soft urbanization models” that consider SUDS.

The integration of these measures will make it possible to substantially improve the existing distribution between the different modes of transit. Thus, it is estimated that, in developing the city model projected in the New General Plan of Palma, the share of private motorized transport will decrease by 12 percent, from the current 51.8% to 39.6%. Public transport will increase by more than 7 percent to reach 21.2% and non-motorized modes will increase from 33.8% to 39.2%.

Figure 6: Delimitation of superblocks in the New General Plan of Palma.



Source: Territorio y Ciudad SLP.

4. Conclusion: A New Culture of Urban Planning to Promote a Sustainable and Resilient City

From the reflections provided throughout the text, it is possible to draw the main conclusion that the promotion of a new urban planning model aimed at achieving the ecological transition of our cities is not only indispensable, but also feasible, credible, and viable, opening a door to the hope of winning the fight against climate change.¹⁶

To do this, we must internalize the theoretical foundations provided by academic research on the meaning of sustainable urban development with conviction and apply the guiding principles promulgated by our institutional framework with determination. This directs us to the absolute need to reverse the neoliberal trends that have conditioned urban planning praxis in previous decades. This inevitably forces us to commit to a transformational urbanism aimed at prioritizing the comprehen-

16 The objective of presenting a case study such as that of the New General Plan of Palma has been to try to provide a certain dose of credibility to the change of direction demanded of urban planning.

sive regeneration of the city, definitively overcoming the inertia of continuing to promote the commercialization of our spaces.

This regenerative tactic requires urban planning that is attentive to envisioning a city with and for citizens, to guarantee affordable housing located in inclusive, multifunctional, socially mixed and environmentally comfortable neighborhoods, to banish the stranglehold exercised by the private car that strips public space of its basic function as a condenser of social interactions, and to promote the circulation of the urban metabolism. It requires a renewed urban planning that knows how to appreciate its raw material (the territory, the soil) as a scarce resource that must be guarded, preserved and protected by testing “nature-based solutions” – those that provide the ecosystem goods and services necessary for human life – and that values the agroforestry mosaic that gives meaning, character, and identity to our landscapes, avoiding disturbing it with insensitive actions that become “urbanization” (Muñoz, 2008).

And this, in conclusion, implies undertaking a resilient route making “good use of memory and forgetting in order to learn from the past, which means building on it without returning to the starting point” (Méndez, 2012, p. 217).

5. Bibliography

- Buchanan, C. (1973). *El tráfico en las ciudades*. Madrid: Editorial Tecnos. Colección de Ciencias Sociales. Serie de Sociología
- Camagni, R. (2005). *Economía Urbana*. Barcelona: Antoni Bosch.
- Comisión Europea (1994). *Carta de las ciudades europeas hacia la sostenibilidad (Carta de Aalborg)*. <https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/Uo667128.pdf> [Consulted 27-09-2022]
- Comisión Europea (2013). *Infraestructura Verde: mejora del capital natural de Europa. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones*. Disponible en: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:d41348f2-01d5-4abe-b817-4c73e6fib2df.0008.03/DOC_1&format=PDF [Consultado 27-09-2022]
- Comunidad de las Islas Baleares (2017). Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de Urbanismo de las Islas Baleares, *Boletín Oficial del Estado*, 23 de enero de 2018 (20).
- Estado Español (2008). Real Decreto Legislativo 8/2007, de 28 de mayo, de suelo, *Boletín Oficial del Estado*, 29 de mayo de 2008 (128).
- Estado Español (2013). Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, *Boletín Oficial del Estado*, 27 de junio de 2012 (153).
- Estado Español (2015). Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, *Boletín Oficial del Estado*, 31 de octubre de 2015 (261).

- Ezquiaga, J.M. (2020). "La huella de las epidemias en los instrumentos de control urbanístico de las ciudades", *Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente*, 337–338, pp. 157–200.
- Federación Española de Municipios y Provincias (2015). *Medidas para la Mitigación y la adaptación al cambio climático en el planeamiento urbano. Guía Metodológica*. Madrid: Federación Española de Municipios y Provincias.
- Fernández-Galiano, L. (2022). *Territorios Mutantes. Urbanismo y ciudad*. Madrid: Arquitectura Viva, SL.
- Figueroa, E. y Suárez-Inclán, L. (2009). *Ciudad y cambio climático. 707 medidas para luchar contra el cambio climático desde la ciudad*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla. Colección Pensamiento Global.
- Gaja, F. (2009). "Urbanismo sostenible, urbanismo estacionario. Ideas para la transición", *Revista Digital Universitaria*, 7 (10). Coordinación de Publicaciones Digitales. DGSCA-UNAM. Disponible en: <http://www.revista.unam.mx/vol.10/num7/art41/art41.htm> [Consultado 29-09-2022]
- Gobierno de España (2019). *Agenda Urbana Española 2019*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- Górgolas, P. (2020 a). *El urbanismo en el litoral andaluz tras la última burbuja inmobiliaria. Cambio de ciclo o reincidencia*. Valencia: Tirant Humanidades. Crónica/Geografía.
- Górgolas, P. (2020 b). "Inundabilidad y planificación urbanística: hacia el acoplamiento de la ciudad a la matriz biofísica del territorio". En: Melgarejo, J y López M.I. Eds. *Riesgo de inundación en España: análisis y soluciones para la generación de territorios resilientes*. Alicante, Universidad de Alicante, pp. 281–304.
- Greenpeace (2019). *Ránking de la movilidad urbana en España. Neopolitan 2019*. Disponible en: https://es.greenpeace.org/es/wp-content/uploads/sites/3/2019/05/ranking_ok.pdf [Consultado 30-09-2022]
- Logan, J. y Molotch, H. (2015). "La ciudad como máquina de crecimiento". En: Observatorio Metropolitano de Madrid. Ed. *El mercado contra la ciudad. Globalización, gentrificación y políticas urbanas*. Madrid: Traficantes de sueños, pp. 157–210.
- Llop, C. (2022). *Proyecto Docente del concurso para la provisión de plaza de Catedrático de Universidad*. Inédito. Universidad Politécnica de Cataluña.
- Mardones-Fernández, N., Luque-Valdivia, J. y Aseguinolaza-Braga, I. (2020). "La ciudad del cuarto de hora, ¿una solución sostenible para la ciudad postCOVID-19?", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 205, pp. 653–664.
- Méndez, R. (2012). "Ciudades y metáforas: sobre el concepto de resiliencia urbana", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 172, pp. 215–231.
- Mongin, O. (2006). *La condición urbana. La ciudad a la hora de la mundialización*. Buenos Aires-Barcelona-México: Editorial Paidós. Espacios del Saber.
- Muñoz F. (2008). *Urbanalización. Paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: Gustavo Gili.

- Nel-Lo, O. (2012 a). "Herencias territoriales, exploraciones geográficas y designios políticos". En: J. Schulz-Dornburg. Coord. *Ruinas modernas. Una topografía del lucro*. Barcelona: Ambit. Servicios Editoriales. Colección Palabra y Paisaje, pp. 23–69.
- Nel-Lo, O. (2012 b). *Ordenar el Territorio. La experiencia de Barcelona y Cataluña*. Valencia: Tirant Humanidades. Colección Crónica.
- Observatorio de la Sostenibilidad en España (2006). *Cambios en la ocupación de suelo en España. Implicaciones para la sostenibilidad*. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá. Observatorio de la Sostenibilidad en España.
- Observatorio de la Sostenibilidad en España (2020 a). "Aumento de las temperaturas por ciudades en España. 1893–2010". Nota de prensa. Disponible en: <https://www.observatoriosostenibilidad.com/2021/09/11/aumento-de-las-temperaturas-en-las-ciudades/> [Consultado 27-09-2022]
- Observatorio de la Sostenibilidad en España (2020 b). "Estimaciones de emisiones de gases efecto invernadero en 2020 en España". Nota de prensa. Disponible en: <https://www.observatoriosostenibilidad.com/2021/03/26/estimaciones-de-emisiones-gases-efecto-invernadero-en-2020-en-espana/> [Consultado 27-09-2022]
- Organización Meteorológica Mundial (2021). "Press Release Number: 2510201". <https://public.wmo.int/es/media/comunicados-de-prensa/un-a%C3%B1o-m%C3%A1s-las-concentraciones-de-gases-de-efecto-invernadero-volvieron> [Consultado 29-09-2022]
- Organización Meteorológica Mundial (2022). "Press Release Number: 28022022". <https://public.wmo.int/es/media/comunicados-de-prensa/cambio-clim%C3%A1tico-una-amenaza-para-el-bienestar-de-la-humanidad-y-la> [Consultado 29-09-2022]
- Pérez-Igualada, J. (2020). *El Proyecto de paisaje. Arquitectura, Urbanismo y Ecología*. Valencia: Universidad Politécnica de Valencia. Colección Manuales de referencia.
- Rueda, S. (2022). *Carta para la planificación ecosistémica de las ciudades y metrópolis*. Barcelona: Icaria Editorial. Colección Ecología Urbana.
- Subirats, J. (2014). "Las políticas urbanas en el cambio de época. Desarrollo sostenible y transformación social". En: Boix, A y Marzal, R. Eds. *Ciudad y Movilidad*. Valencia: Publicaciones de la Universidad de Valencia. Colección Desarrollo Territorial, 14, pp. 23–36.
- Verdaguer, C. (2020). "Pasos hacia la ciudad de las tres ecologías", *TERRA, Revista de Desarrollo Local*, 7, pp. 228–262.

