

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 rahmend 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)

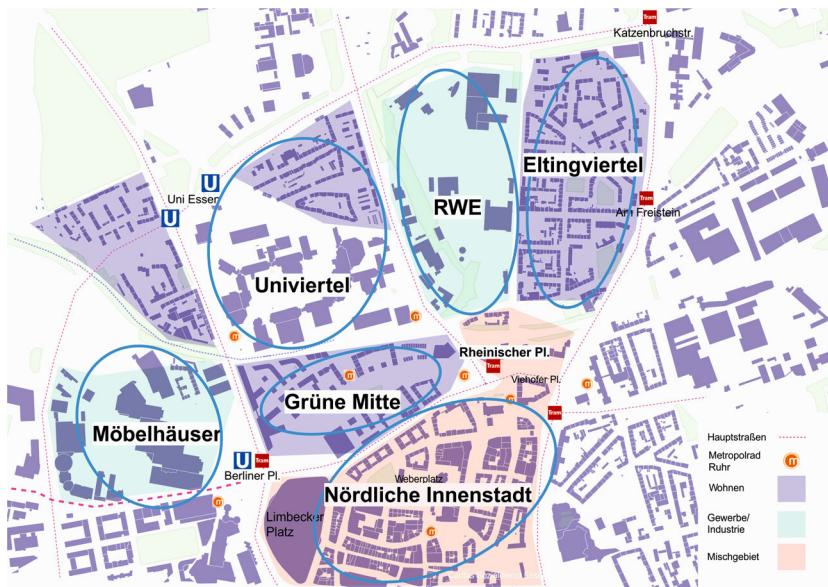
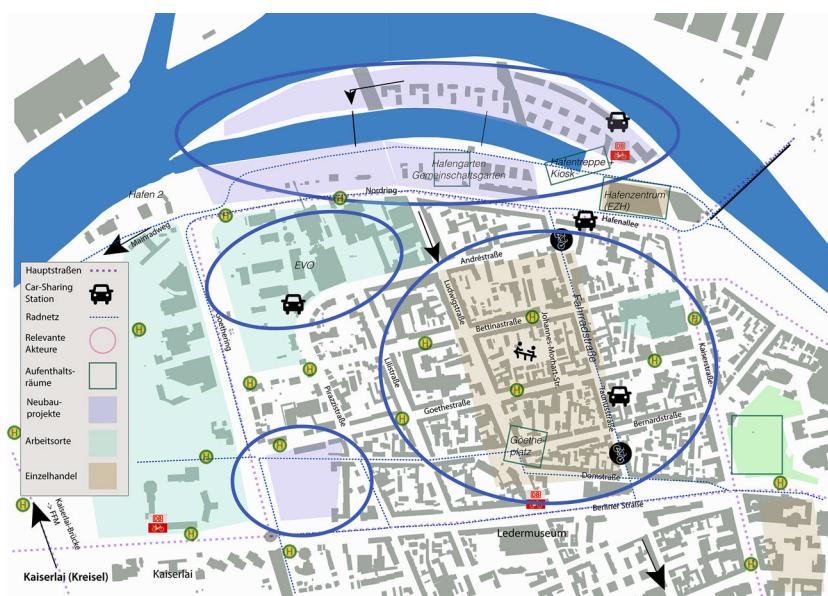


Abb. 2: Projektgebiet Offenbach (Grafik: Google Maps/urbanista)



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.

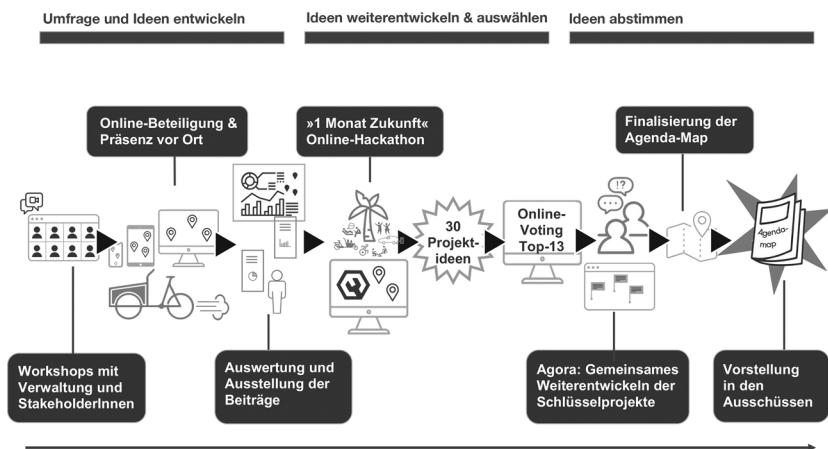
Im Essener Beteiligungsprozess stand dabei das Erwartungsmanagement im Fokus. Ziele, Ablauf und Gegenstand der Beteiligung wurden in einem an die Kommune angepassten Beteiligungsrahmen ausgearbeitet und beschrieben, was mit den Beiträgen der Teilnehmenden passiert und wer über die Umsetzung der entwickelten 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)



Anangepasste 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 erschwerten 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

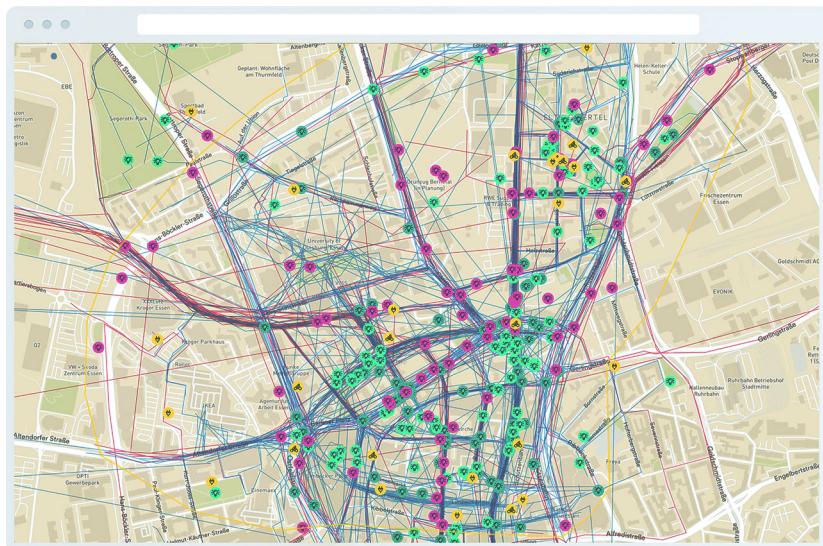
Der öffentliche Projektauftakt startete mit einer zweiwöchigen Umfrage (online und analoge Teilnahme), die als Basis der Projektarbeit diente und in vier Themenbereiche eingeteilt war: Fußverkehr, Radverkehr, Mobilitätsangebote und Aufenthaltsqualität. Dafür wurde ein kartenbasiertes Online-Tool aufgesetzt, mit dem die Nutzer*innen auf Stärken und Schwächen entlang ihrer Alltagswege bzgl. der Aufenthaltsqualität, Wahrnehmung des Quartiers und Mobilität hinweisen und ortsnahe 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 Workshoreihe 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-kreativ 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 Workshoptreffen 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 Erfolgsschancen 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 Aufenthaltsqualität 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. Reallaborteams, 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 verteilt und austarierten. Diese Form der co-kreativen 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-kreativen 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-kreative 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-kreativen 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-kreativ 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/SI_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_o2.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]

