

## Reallabore für urbane Transformation

Methoden, Akteure und Orte experimenteller und ko-produktiver  
Stadtentwicklung am Beispiel der BMBF-Zukunftsstadtforschung



SynVer\*Z

## Reallabore urbaner Transformation

---

Methoden, Akteure und Orte experimenteller und ko-produktiver  
Stadtentwicklung am Beispiel der BMBF-Zukunftsstadtforschung



## Reallabore urbaner Transformation

### Methoden, Akteure und Orte experimenteller und ko-produktiver Stadtentwicklung am Beispiel der BMBF-Zukunftsstadtforschung

Herausgeber: Diese Veröffentlichung basiert auf Forschungsarbeiten im Verbundvorhaben „Synthese- und Vernetzungsprojekt Zukunftsstadt (SynVer\*Z)“. Das Projekt ist den Fördermaßnahmen „Zukunftsstadt“ und „Nachhaltige Transformation urbaner Räume“ zugeordnet und Teil des Förderschwerpunkts „Sozial-ökologische Forschung“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF). Es wird unter dem Förderkennzeichen 01UR2107A gefördert.



#### Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu) (Verbundkoordination)

Dr. Jens Libbe  
Zimmerstr. 13-15  
10969 Berlin  
Tel.: +49 30 39001-115  
E-Mail: libbe@difu.de



#### Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE)

Dr. Oskar Marg  
Hamburger Allee 45  
60486 Frankfurt am Main  
Tel.: +49 30 39001-222  
E-Mail: marg@isoe.de



#### Gröschel Branding GmbH

Lothar Gröschel  
Gottschedstr. 4  
13357 Berlin  
Tel.: +49 30 2345 5895  
E-Mail: info@groeschel-branding.de

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autor\*innen der jeweiligen Beiträge.

Konzept und Layout: Gröschel Branding GmbH

Illustrationen: IÖW / Volker Haese, Projekt Grüne Stadt der Zukunft  
(S. 2, 8, 10, 92, 128, 134, 135, 137, 138, 172)

Verlag und Vertrieb: Gröschel Branding GmbH

# Inhalt

## Einführung

J. Libbe (Projekt SynVer\*Z)..... 9

## Fokus 1

Projektdesign und akteursbezogene Formate  
(im Quartier und darüber hinaus)..... 11

Wahrnehmung und Gestaltung von grünen, klimaresilienten Quartieren:  
Erkenntnisse zur Arbeit mit der Stadtgesellschaft im Projekt  
„Grüne Stadt der Zukunft“  
A. Bauer, J. Rupp, S. Wutz, P. Schöpflin (Projekt „Grüne Stadt der Zukunft“) ..... 12

Quartiersbezogene Beteiligungsprozesse zivilgesellschaftlicher  
Akteure zur Verbesserung der Starkregen- und Hochwasservorsorge  
L. Herbeck, M. Born, N. Resnikov, T. Grothmann (Projekt „BREsilient“)..... 19

Dem Klimawandel gemeinsam mit Bürger\*innen begegnen. Strategien  
zur Mobilisierung und Vernetzung von organisierter und unorganisierter  
Zivilgesellschaft  
R. Hölsgens, S. Bund, C. Linnartz, A. Roth, A.-C. Welling a  
(Projekt „iResilience“)..... 27

Interviews, Austausch, Co-Produktion – akteursbasierte  
Kommunikationsformate im Vergleich  
K. Walz, A. Engels (Projekt „ClimSmartLok“) ..... 32

Ko-kreative Stadtentwicklung: Erwartungen und Erfahrungen  
der Stadt Mannheim  
C. Möller, H. Wendt-Schwarzburg (Projekt „Migrants4 Cities“) ..... 40

Quartiersbewohnerinnen und -bewohner und Kommune  
für suffiziente Alltagspraktiken aktivieren  
J. Deffner, I. Stieß (Projekt „SuPra Stadt“)..... 45

Experimentelle Klimawandelanpassung mit Bürger\*innen –  
Fazit für Forschung und Entwicklung  
N. Mitchell, J. Teebken, K. Jacob a (Projekt „GoingVis“) ..... 51

Reallabore - Chance oder Überforderung für kleine Städte?  
N. Mitchell, J. Teebken, K. Jacob b (Projekt „GoingVis“) ..... 55

#mobildabei: Ein Reallabor mit sozialen Einrichtungen zum  
Thema Armut, Mobilität und soziale Teilhabe  
M. Engbers a (Projekt „Social2Mobility“) ..... 58

Hinweise zur Durchführung von qualitativen Interviews mit Menschen,  
die von finanzieller Armut betroffen oder bedroht sind  
C. Rozynek (Projekt „Social2Mobility“) ..... 63

Bremer Unternehmen im Klimawandel: Methode Planspiel – Auswirkungen  
erfahrbar machen und Anpassungsmaßnahmen entwickeln  
E. Hoffmann, P. Schöpflin, T. Grothmann, R. Müller, L. Herbeck  
(Projekt „BREsilient“) ..... 69

Partizipative Entwicklung von Kosten-Nutzen-Analysen zur städtischen  
Klimaanpassung – Reallabore mit Verwaltungsmitarbeiter\*innen  
A. Dehnhardt, L. Herbeck, T. Grothmann (Projekt „BREsilient“)..... 74

Den Fall im Blick: Eine gemeinsame Lernsession  
zwischen Wissenschaft und Praxis  
M. Engbers, F. Kesper (Projekt „Social2Mobility“) ..... 79

Wissen und Lernen im Reallabor-kontext  
R. Nell, F. Cetin, O. Izdebska, N. Kretschmann, M. P. Schneider  
(Projekt „SMARTilience“)..... 85

## Fokus 2

Akteurskonstellationen im Reallaborprozess..... 93

Neues vor Ort gemeinsam entstehen lassen Erfahrungen  
aus der Arbeit in fünf Reallaboren zur Transformation urbaner Zentren  
L. Stoltenberg, J. Schmidt, R. Emanuel (Projekt „TransZ“)..... 94

Vom Reallabor zur Klimawandel-Plattform -  
Infrastruktur für die Zukunft der Kleinstadt  
N. Mitchell, J. Teebken, K. Jacob c (Projekt „GoingVis“) ..... 100

Klimaorientierung im städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerb: Kommune und Wissenschaft im gemeinsamen Lernprozess <i>T. Zölch, S. Erlwein, S. Linke, A. Putz, W. Lang, S. Pauleit</i> (Projekt „Grüne Stadt der Zukunft“) .....	103
Verkehr und Soziales gemeinsam planen?! Erfahrungen aus dem Projekt Social2Mobility <i>Moritz Engbers b</i> (Projekt „Social2Mobility“) .....	108
Eindrücke und Erfahrungen aus dem „Stadtlabor Großwohnsiedlung“ <i>S. Schröder, M. Schnitz, S. Wüstenhagen</i> (Projekt „re-produktive Stadt“) .....	113
Reallabore in Bestands- und Neubauquartieren am Beispiel der Mobilitätsforschung – Das Projekt „QuartierMobil“ <i>S. Selzer, S. Schwerdtfeger, F. Kirschner und M. Lanzendorf</i> (Projekt „QuartierMobil“) .....	119
<b>Fokus 3</b> Reallabore und Visionsbildung .....	129
Zukunftsbilder zur gemeinsamen Visionsentwicklung - Erstellung und Anwendung im iResilience-Projekt <i>R. Hölsgens, S. Bund, J. Hasse, C. Linnartz, A. Roth, A.-C. Welling b</i> (Projekt „iResilience“) .....	130
Zukunftsbilder zur Gestaltung von grünen, klimaresilienten Quartieren – Was diese im Projekt „Grüne Stadt der Zukunft“ leisten konnten und was nicht <i>J. Rupp, P. Schöpflin, S. Wutz</i> (Projekt „Grüne Stadt der Zukunft“) .....	134
<b>Fokus 4</b> Beteiligung und Aktivierung im Kontext der Pandemie .....	139
Partizipative Teilnehmungsformate für eine nachhaltige Stadt- und Mobilitäts- entwicklung am Beispiel der Stadt Chemnitz – Analog, digital oder digilog? Erfahrungen aus dem Forschungsprojekt NUMIC <i>M. Günther, A. Lessi, B. Lotze, S. Martinetz</i> (Projekt „NUMIC“) .....	140
Ko-Kreation und Corona: Von Chancen und Grenzen der ko-kreativen Zusammenarbeit in Pandemiezeiten <i>K. Flade, M. Jeutner, C. Möller</i> (Projekt „Migrants4 Cities“) .....	150

Stakeholder-Aktivierung und Reallabore im Projekt Bottrop2018plus - Erfahrungen und Herausforderungen im Zuge der Covid-19-Pandemie <i>N. Esser</i> (Projekt „Bottrop 2018plus“) .....	155
KliWest - Nachbarschaften für das Klima. Chancen und Grenzen eines online-unterstützten Selbstexperimentes für Haushalte <i>M. Hunecke, T. Hüppauff</i> (Projekt „SupraStadt“) .....	163
<b>Fokus 5</b> Verstetigung und Transfer .....	173
Übertragbarkeit und Transfer aus Reallaboren: Modularisierung + Gelegenheitsfenster + Dienstleistung <i>H. Wendt-Schwarzburg, S. Schön</i> (Projekt „Migrants4 Cities“) .....	174
Neue Hilfestellung für Kommunen: Urban Governance Toolbox <i>R. Nell, F. Cetin, O. Izdebska, N. Kretschmann, R. Narr</i> (Projekt „SMARTilience“) .....	180
Vertrauensaufbau, Netzwerkpflege und langfristige Kooperation: Praktische Gedanken zur Verstetigung <i>A. Engels, K. Walz</i> (Projekt „ClimSmartLok“) .....	184
<b>Lessons learned – Projektdesign, Akteure und Methoden in Reallaboren der BMBF-Zukunftsstadtforschung</b> <i>J. Libbe</i> (Projekt „SynVer*Z“) .....	189



## Reallabore urbaner Transformation

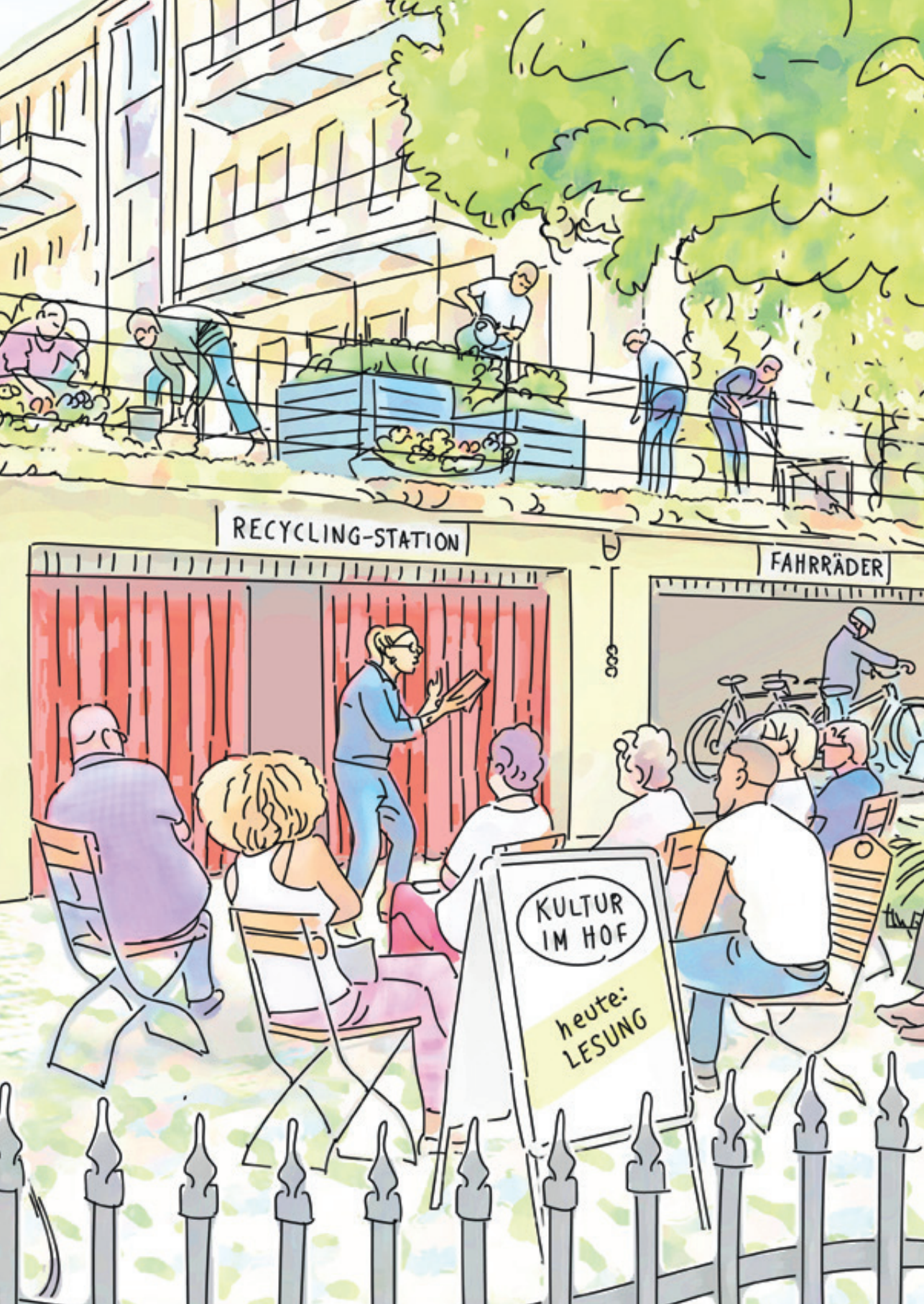
### Methoden, Akteure und Orte experimenteller und ko-produktiver Stadtentwicklung am Beispiel der BMBF-Zukunftsstadtforschung

#### Einführung

Im Rahmen des 2. Vernetzungstreffens zu „Experimente in urbanen Reallaboren“ wurde aus dem Kreis der teilnehmenden Zukunftsstadt-Projekte angeregt, Erfahrungsberichte aus der Reallaborforschung mit Blick auf die Praxis zusammen zu tragen. Der Schwerpunkt liegt auf einer Reflexion des Designs der Projekte, der angewandten Methoden in der Zusammenarbeit mit einzelnen Akteursgruppen und in Akteurskonstellationen, der Erfahrungen im Umgang mit der Covid19-Pandemie sowie der Schlussfolgerungen in Bezug auf Verstetigung und Transfer.

Die einzelnen Autorinnen und Autoren möchten mit ihren aus der unmittelbaren Praxiserfahrung entwickelten Beiträgen Hinweise für die Durchführung von Reallaboren geben. Die Form der knappen Darstellung ist dabei bewusst gewählt, um auch Leser\*innen außerhalb der etablierten Wissenschaftsforschung über Reallabore anzusprechen. Die Verantwortung der einzelnen Beiträge liegt bei den jeweiligen Autorinnen und Autoren.

Die Erfahrungen werden i.S. eines Lessons Learned zusammengefasst.



## Fokus 1

Projektdesign und  
akteursbezogene Formate  
(im Quartier und darüber hinaus)

Amelie Bauer, Johannes Rupp, Sarah Wutz, Patrick Schöpflin

## Wahrnehmung und Gestaltung von grünen, klimaresilienten Quartieren: Erkenntnisse zur Arbeit mit der Stadtgesellschaft im Projekt „Grüne Stadt der Zukunft“

Auf dem Weg zu grünen, klimaresilienten Quartieren spielt die Stadtgesellschaft eine wichtige Rolle. Sie ist nicht nur von Klimafolgen und Planungen „betroffen“, sondern kann auch aktiv zu Klimaresilienz beitragen. Im Projekt „Grüne Stadt der Zukunft“ sollten deshalb Perspektiven und Potentiale der Stadtgesellschaft untersucht werden. Dies war in zwei Arbeitsschritten vorgesehen: 1.) sollten Wahrnehmung von und Umgang mit urbaner Hitze und Dichte erforscht und 2.) Möglichkeiten zur Aktivierung der Stadtgesellschaft für urbanes Grün aufgezeigt werden. Der Fokus lag hier auf der Landeshauptstadt München und als Reallabore auf den Bestandsquartieren Messestadt Riem, Neumarkter Straße und Südliches Bahnhofsviertel.

Diese Arbeiten sollten mit denen der Projektpartner in den verschiedenen Reallaboren verzahnt werden, um aus den multidisziplinären Erkenntnissen integrierte Handlungsempfehlungen zu gewinnen. Diese können – insbesondere mit Blick auf die Übertragbarkeit auf andere Städte – in laufende Planungsprozesse oder Beteiligungsformate auf Quartiers- oder Stadtebene eingespeist werden. Im Folgenden reflektieren wir unter Beachtung der einzelnen Reallabore und Akteure einige Methoden und Formate, mit denen im Projekt die Perspektive der Stadtgesellschaft – d.h. von Bürger\*innen, Hauseigentümer\*innen und Unternehmen – eingeholt wurde. Der Beitrag schließt mit Learnings zur Umsetzung des Reallabor-Ansatzes mit Blick auf die Zusammenarbeit mit dem „Praxisakteur Stadtgesellschaft“ sowie mit einer Kommune als Projektpartner.

### Möglichkeiten der kollaborativen Erfassung von Hitzebelastung im Quartier

Die Arbeitsgruppe Lokale Passung (Institut für Soziologie der Ludwig-Maximilians-Universität München) sollte erforschen, wie Bürger\*innen schon heute die urbane Hitze in einer immer dichteren Stadt wahrnehmen und damit umgehen. Diese Erhebung sollte auch vorhandene Risikofaktoren und Resilienzpotentiale identifizieren und daraus Handlungsempfehlungen ableiten.

Im Folgenden werden zwei Methoden dargestellt, die sich besonders gut für die Beschäftigung mit urbaner Hitze eignen, weil sie das Thema der Klimaanpassung im Quartier für die Bevölkerung greifbar machen und zur Partizipation einladen.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Auf den ebenfalls behandelten Aspekt der urbanen Dichte wird hier aus Platzgründen nicht eingegangen.

### Subjektive Hitzekarten

In 144 Befragungen im öffentlichen Raum und 32 Tiefeninterviews in den Quartieren Südliches Bahnhofsviertel und Messestadt Riem wurden Bürger\*innen nach bei Hitze (un)angenehmen Orten gefragt (Grafik 1). Diese wurden anschließend mit dem frei verfügbaren Geoinformationssystem QGIS digitalisiert<sup>2</sup> (Grafik 2). Diese „Heatmaps“ der Bevölkerung wurden durch den Projektpartner Technische Universität München um modellierte Hitzekarten ergänzt (Grafik 3).

Die Visualisierung der thermischen Qualitäten einer Stadt erscheint hilfreich für die Beschäftigung mit Hitzestress und Möglichkeiten der Klimaanpassung auf Quartiersebene. Durch das Mapping lassen sich aus Bewohner\*innensicht Handlungsbedarfe zur Verbesserung der thermischen Aufenthaltsqualität identifizieren. Die Karten stießen auf große Resonanz: sie wurden im Projektverlauf von verschiedenen Medien und Praxisakteuren aufgegriffen und diskutiert und erwiesen sich als guter Aufhänger für die Beschäftigung mit den abstrakten Themen der Klimaanpassung. So wurde die Methode beispielsweise von der „Münchner Aktionswerkstatt Gesundheit“ für ein anderes Quartier adaptiert und eingesetzt, um dort die Sicht der Bevölkerung zu erheben und Handlungsbedarfe zu identifizieren.

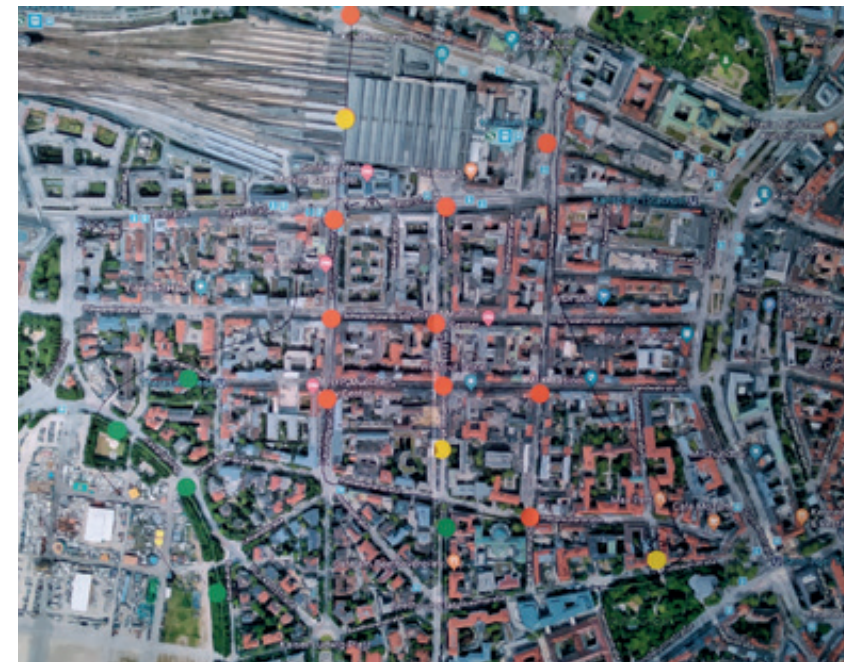


Abbildung 1  
Befragung zu thermischen Qualitäten mit Klebepunkten (Tiefeninterview mit ausgedruckter Karte des Südlichen Bahnhofsviertels)

<sup>2</sup> Im Projekt wurden Interviewdaten manuell digitalisiert. Alternativ könnten digitale Tools wie Collaborative GIS genutzt werden. Diese ermöglichen online das selbständige Markieren von Orten mit Kommentarfunktion, was Zeit sparen und die Teilnahme weiter erhöhen könnte.



**Abbildung 2**

Digitalisierung der Interviewdaten. Blau: angenehme, orange/rot: unangenehme Orte bei Hitze, gelb: unterschiedliche Bewertungen. Die Farbintensität entspricht der Anzahl der Nennungen, grüne Flächen zeigen den Baumbestand im Quartier.  
Karte: T. Trokai (Technische Universität München) und J. Mittermüller (Ludwig-Maximilians-Universität München)



■ angenehme Orte ■ „gemischte“ Bewertung ■ Unangenehme Orte  
■ Baumbestand

**Abbildung 3**

Simulierte gefühlte Temperatur zum Vergleich (Strahlungstemperatur  $T_{mrt}$  in °C am 25.07.2019, 14 Uhr)  
Karte: S. Erlwein, Technische Universität München



$T_{mrt}$  (in °C) at 2pm

■ <= 40 ■ 40-50 ■ 50-60 ■ >60 ■ Gebäude

Werte ab 50 °C  $T_{mrt}$  entsprechen starkem Hitzestress

### Citizen Science:

#### Messkampagne zur Erhebung sommerlicher Innenraumtemperaturen

Neben der Hitzebelastung im öffentlichen Raum sollte auch die Situation in Wohnräumen untersucht werden. Hierfür wurde eine stadtweite Citizen-Science-Aktion durchgeführt, die eine Onlinebefragung mit einer Messkampagne (Temperaturlogger in Schlafzimmern) kombinierte. So konnten in 731 Haushalten in unterschiedlichen Quartieren detaillierte Informationen über Wohnlage, Haushaltsstruktur, gefühlte Hitzebelastung und Praktiken der Hitzeanpassung gewonnen sowie in 342 Haushalten Innenraumtemperaturen aufgezeichnet werden. Auch diese Daten ließen sich mit Arbeiten des Projektpartners Technische Universität München zu einer interdisziplinären Betrachtung der Hitzebelastung auf Gebäudeebene verbinden. Die Citizen-Science-Kampagne stieß auf großes Interesse in der Stadtgesellschaft – sowohl bei teilnehmenden Bürger\*innen als auch bei lokalen Medien und Politik.

#### Möglichkeiten zur Aktivierung der Stadtgesellschaft für urbanes Grün

Die Untersuchung der Aktivierung der Stadtgesellschaft für urbanes Grün durch das Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) richtete sich schwerpunktmäßig an Anwohner\*innen und Gebäudeeigentümer\*innen im Südlichen Bahnhofsviertel, sowie Unternehmen im Gewerbegebiet Neumarkter Straße. Im Fokus stand die Befähigung der Akteure für die Entwicklung und Umsetzung von Grünmaßnahmen in ihrem unmittelbaren Wohn- und Arbeitsumfeld. Zur Identifikation von einzelnen Formaten wurden Literatur, insbesondere zu Aktivierungsansätzen, analysiert sowie Interviews und Workshops durchgeführt. Eine Umsetzung von Interventionen zur Erprobung einzelner quartiersbezogener Formate konnte trotz einer Vielfalt an Ideen und Vorschlägen aufgrund unzureichender Anknüpfungspunkte nur bedingt erfolgen. Gründe dafür waren mitunter eine unzureichende Einbindung und fehlende personelle Ressourcen seitens der beteiligten Referate der Stadt München.

#### Aktivierung von Anwohner\*innen

Die Befassung mit der Aktivierung von Anwohner\*innen im Südlichen Bahnhofsviertel ergab sich im Nachgang eines Workshops zur Diskussion von Zukunftsbildern für ein grünes, lebenswertes Quartier. Auf Initiative eines Gebäudeeigentümers konnten die Anwohner\*innen eines Innenhofs für den Bau von Hochbeeten, das Aufstellen von Pflanzkübeln, und das Installieren von Sitzmobiliar mobilisiert werden. Grundlage dafür war die Diskussion von einzelnen Zukunftsbildentwürfen und die Verständigung auf eine wünschenswerte Umgestaltung des Hofes.<sup>3</sup> Dafür wurden sowohl ambitionierte als auch leicht umsetzbare Maßnahmen

<sup>3</sup> Auf die Methode der Zukunftsbilder als Aktivierungsformat wird auch im Teil Visionsbildung eingegangen, siehe dazu gesonderter Beitrag.

herausgearbeitet. Letzteres erfolgte über einen Backcasting-Prozess, indem für die Identifizierung von einzelnen Maßnahmen der Blick aus der Zukunft zurück in Richtung Gegenwart gerichtet wurde (Grafik 4). Im Rahmen eines Workshops gab es durch einen Vertreter des Vereins Green City e.V. praktische Hinweise zur Umsetzung von einzelnen Grünmaßnahmen.

**Abbildung 4**  
Darstellung einzelner Maßnahmen als Zwischenziele zur Erreichung des Zukunftsbilds (rechts) sowie Originalzustand (links) sowie Innenhof vor und nach der Maßnahme (links).



#### Aktivierung von Gebäudeeigentümer\*innen

Für die Aktivierung von Gebäudeeigentümer\*innen wurden zunächst durch eine Literaturanalyse und Interviews Hemmnisse identifiziert, die der Umsetzung von Maßnahmen zur gebäudenahen Begrünung im Weg stehen<sup>4</sup>. Diese wurden in Kooperation mit dem Baureferat der Stadt München und dem Verein Green City e.V. in Workshops diskutiert und darauf aufbauend Maßnahmen zur deren Überwindung erarbeitet. Eine Begleitung der Umsetzung von konkreten Maßnahmen erfolgte hier nicht. Eine Herausforderung im Vorfeld der Workshops war die Erreichung der Zielgruppe. Viele der Gebäude im Südlichen Bahnhofsviertel sind im Eigentum von nicht orts- oder gar landesansässigen Personen oder Firmen. Eingeladen wurden daher auch Hausverwalter\*innen und Vertreter\*innen von bürgerschaftlichen Initiativen aus dem Quartier.

#### Aktivierung von Unternehmen

Die Aktivierung von Unternehmen für das Thema urbanes Grün im Reallabor Neumarkter Straße erfolgte ebenfalls auf Grundlage der Diskussion von Zukunftsbildern<sup>5</sup>. Anknüpfungspunkte boten hier verschiedene vorangegangene und laufende Projektaktivitäten des Referat für Wirtschaft und Arbeit der Stadt

<sup>4</sup> Zu Projektbeginn war stellvertretend für ein Bestandsquartier die Adressierung von Wohnungsbaugenossenschaften und -gesellschaften in der Messestadt Riem vorgesehen, u. a. für die Entwicklung von Zukunftsbildern (s. Rupp u. a. in diesem Band). Dieser Fokus wurde allerdings geändert, da diese bereits sehr aktiv sind und es in der Messestadt bereits einen hohen Anteil an gebäudenahem Grün gibt.

<sup>5</sup> Das Projekt befasste sich zudem mit dem Engagement von Unternehmen jenseits des eigenen Firmengeländes. Dazu erfolgten quartiersunabhängig weitere Interviews und ein Workshop, worauf hier jedoch nicht weiter eingegangen wird. Auch wurde zur Finanzierung von Grünmaßnahmen die Einrichtung eines Fonds und Wettbewerbs vorgeschlagen. Diese Idee wurde anfänglich diskutiert, jedoch nicht weiter verfolgt.

München zur Einrichtung eines Gewerbegebietsmanagement. Zusätzlich zu der Diskussion von Zukunftsbildern in einem Workshop sollten über einen zusätzlichen Workshop und einen Blogbeitrag Vertreter\*innen aus dem Quartier (bereits ansässige und neue Unternehmen, Projektentwickler, Investoren, Mitglieder des Bezirksausschuss etc.) einzelne Maßnahmen und deren Verortung im Quartier bewerten. Die Resonanz dazu war leider eher verhalten. Ein möglicher Grund könnte das Fehlen von Kümmerer\*innen und Multiplikator\*innen mit entsprechendem Know-how sein, sowie fehlende Strukturen für gemeinschaftliche Aktivitäten, und die Tatsache, dass im vor Ort diskutierten Gewerbegebietsmanagement Grün nur eines von vielen Themen ist.

#### Learnings zur Umsetzung des Reallabor-Ansatzes und zu den eingesetzten Methoden und Formaten

Im Folgenden werden zentrale Learnings zur Umsetzung des Reallabor-Ansatzes mit Blick auf die Zusammenarbeit mit dem „Praxisakteur Stadtgesellschaft“ sowie mit einer Kommune als Projektpartner ausgeführt. Vorangestellt werden kann, dass bei Forschung und Praxis verschiedenartige Wünsche und Sachzwänge bestehen, bezogen auf das Projektdesign und in welchem Ausmaß die im Projektverlauf gewonnenen Erkenntnisse auch in eine praktische Erprobung und Umsetzung überführt werden können.

- ❗ Wichtig für den Projekterfolg ist eine frühzeitige Verzahnung der Aktivitäten aller Projektpartner. Dies betrifft insbesondere die Arbeiten der Forschungspartner und die der Vertreter\*innen der Kommune. Dafür sollten ausreichend zeitliche und personelle Ressourcen bereitgestellt werden. Auch wenn in der Antragstellung bereits das Gerüst der Zusammenarbeit erarbeitet wurde, ist für das Schaffen eines gemeinsamen Projektverständnisses und die Entwicklung eines konkreten Projektdesigns weiterer intensiver Austausch nötig.
- ❗ Dabei sollte einem Ausgleich zwischen dem Schaffen von Experimentier- und Forschungsräumen einerseits und dem Wunsch der Berücksichtigung von politisch womöglich sensiblen Anliegen andererseits Rechnung getragen werden.
- ❗ Ausreichend Zeit für Kommunikation und Abstimmung zwischen den Projektpartnern sollte als fester Bestandteil des transdisziplinären Zusammenwirkens anerkannt und mit den notwendigen Ressourcen versehen sein. Wenn Kommunikation und Abstimmung bloßes „add-on“ zu den eigentlichen Meilensteinen sind, drohen sie im Tagesgeschäft unterzugehen. So hatten im Projekt „Grüne Stadt der Zukunft“ die sozialwissenschaftlichen und kommunalen Partner formal kein gemeinsames Ar-

beitspaket, wodurch keine Kapazitäten für regelmäßige Kommunikation und Abstimmung jenseits der Projekttreffen zur Verfügung standen.

- ❑ Der Reallaboransatz konnte nur unzureichend umgesetzt werden, da zwischen den sozialwissenschaftlichen Forschungspartnern und den Partner\*innen der Kommune und Technischen Universität kein Quartier mit gemeinsamen Aktivitäten gefunden wurde. Interdisziplinäre Projekte wie die oben besprochenen Hitzekarten oder Evaluation der Hitzebelastung an Gebäuden wurden von den Beteiligten zusätzlich zur eigentlichen Arbeit in „ihren“ Reallaboren ausgeführt, was zu einiger Mehrarbeit führte.
- ❑ Auch die gewünschten Schritte zur Umsetzung von Handlungsempfehlungen oder Formaten der Aktivierung als angedachte Interventionen konnten nicht oder nur eingeschränkt durchgeführt werden. Gründe waren fehlende Ressourcen für eine optimale Auswahl von Quartieren. So fanden in den gewählten Quartieren keine dementsprechenden Prozesse (z. B. durch ein Quartiersmanagement) statt, und sollten auch nicht von den sozialwissenschaftlichen Projektpartner\*innen angestoßen werden. Auch fehlten Kümmerer- und Multiplikator\*innen, versehen mit zeitlichen und personellen Ressourcen, die initiierte Prozesse hätten unterstützen und weiterführen können.

### Fazit

Abschließend lässt sich festhalten, dass trotz der dargestellten Herausforderungen verschiedene Produkte durch das interdisziplinäre Projektteam erarbeitet werden konnten (Broschüren, Factsheets, erfolgreiche Abschlussveranstaltung und weitere Publikationen). Durch die positive Resonanz lässt sich auch das große Interesse für das Thema der Einbindung der Stadtgesellschaft in die Entwicklung grüner, klimaresilienter Quartiere belegen. Ebenfalls positiv hervorzuheben ist, dass durch die zunehmend engere Zusammenarbeit zwischen den Partner\*innen sich mit der Zeit auch ein verbessertes Verständnis für die jeweiligen Perspektiven und Arbeiten erkennen lässt. Dadurch konnte gemeinschaftlich handlungsrelevantes und umsetzbares Wissen generiert werden, das nun auch in einer Umsetzungs- und Verstetigungsphase weiter in die Praxis überführt werden soll.

## Lucia Herbeck, Manfred Born, Nikolai Resnikov, Torsten Grothmann Quartiersbezogene Beteiligungsprozesse zivilgesellschaftlicher Akteure zur Verbesserung der Starkregen- und Hochwasservorsorge

### Anlass und Ziel des Projekts

Vor dem Hintergrund der klimawandelbedingten zunehmenden Gefährdung durch Starkregen, Hochwasser und Sturmfluten besteht in der Stadt Bremen großer Bedarf, Anpassungs- und Vorsorgemaßnahmen insbesondere für Gebiete vor der Hochwasserschutzlinie und Gebiete ohne technischen Hochwasserschutz zu konzipieren. Aufgrund ihrer exponierten Lage werden diese Bereiche im besonderen Maße von Klimafolgen betroffen sein. Dazu gehören die Pauliner Marsch und das Gebiet „Im Suhrfelde“, die sich in unmittelbarer Nähe zur Weser und vor der Deichlinie, welche den Großteil Bremens vor Hochwasser schützt, befinden. Beide Gebiete liegen im Herzen der Stadt Bremen und werden vor allem durch Sport- und Kleingartenvereine sowie als Naherholungsgebiete intensiv genutzt. Aufgrund einer Ausnahmegenehmigung nach dem 2. Weltkrieg wohnen auch einige wenige Menschen in dem Gebiet. Die Flächen vor der Deichlinie werden nur eingeschränkt durch eine Verwallung vor Hochwasser geschützt und sind daher als hochwassergefährdetes Gebiet festgesetzt. Bei einer sehr schweren Sturmflut könnten diese Gebiete im Extremfall bis zu vier Meter hoch überschwemmt werden. Aufgrund des Meeresspiegelanstiegs werden die Sturmflutwasserstände in Zukunft höher ausfallen. Diese Gebiete Bremens sind daher im besonderen Maße gefährdet und es besteht daher schon heute Anpassungsbedarf.

Im Randbereich kleinerer Gewässer kann eine Hochwassergefahr außerdem durch Starkregenereignisse hervorgerufen werden. In der Stadtgemeinde Bremen davon potenziell betroffen ist das Gebiet Blumenthaler Aue, in dem sich die seit 1973 unter Denkmalschutz stehende Burganlage Blomendal befindet. Sie beheimatet eine Kindertagesstätte (KiTa) und das Archiv des Heimatvereins Blumenthal. Darüber hinaus wird das Burggelände regelmäßig durch verschiedene Vereine sowie für Veranstaltungen und Feierlichkeiten genutzt. Die Gebäude der Burganlage stehen am Zusammenfluss der Gewässer Blumenthaler Aue und Beckedorfer Beeke in einer Senke ohne Hochwasserschutzanlagen an einer stark überflutungsgefährdeten Stelle innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebiets Blumenthaler Aue/Beckedorfer Beeke. Auch ein paar wenige Häuser befinden sich am Rande des Überschwemmungsgebietes. Gewässer mit kleinem Einzugsgebiet und großem Gefälle reagieren empfindlich auf auftretende Starkregenereignisse. Die daraus möglicherweise entstehenden Sturzfluten haben oftmals eine sehr kurze Vorwarnzeit – wenn sie überhaupt vorhergesagt werden können. Da davon auszugehen ist, dass Starkregenereignisse künftig häufiger und heftiger auftreten werden, ist ein konkretes Vorsorgekonzept für dieses Gebiet von besonderer Dringlichkeit.

Ziel im Projekt BREsilient war es, im Rahmen der Reallabore „Starkregenvorsorge Blumenthaler Aue“ und „Hochwasserrisikovorsorge Pauliner Marsch/Im Suhrfelde“ gemeinsam mit betroffenen Akteuren (Anwohner\*innen, Vereine und Organisationen) und Vertreter\*innen aus Politik, Verwaltung und Wissenschaft in einem partizipativen Prozess Alternativen zu prüfen und Maßnahmenkonzepte zu entwickeln. So sollten die Hochwasserschutzanforderungen der unterschiedlichen Stakeholder berücksichtigt und gleichzeitig das Risikobewusstsein sowie das Eigenvorsorgehandeln gestärkt werden. Im Mittelpunkt standen dabei die Risikovorsorge für Menschen im Fall eines Hochwassers, aber auch die Möglichkeiten zur Vermeidung von Sach- und Umweltschäden.

Konkret wurden bei den beiden quartiersbezogenen Reallaboren folgende Ziele verfolgt:

- 1 Zusammenstellen von Hintergrundwissen, dem Ist-Zustand sowie Analyse der Hochwassergefährdung der beiden Modellgebiete.
- 2 Wissensvermittlung von Gefahren bei Sturmfluten bzw. Starkregen mit potenziellen Sturzfluten bei den Akteuren.
- 3 Schaffung und Stärkung eines Risikobewusstseins bei den Teilnehmenden.
- 4 Förderung der Eigenvorsorge der Nutzer\*innen der gefährdeten Gebiete (z. B. Vereine, Kindertagesstätte, Anwohner\*innen bzw. Bürger\*innen).
- 5 Identifizierung möglicher Maßnahmen zur Hochwasservorsorge bei Starkregen bzw. Sturmflut.
- 6 Bewertung und Priorisierung potenzieller Anpassungsmaßnahmen.
- 7 Konkretisierung der Maßnahmen für eine spätere Umsetzung.

### Ablauf der Reallabore

#### Situations- und Gefährdungsanalysen

In einem ersten Schritt wurden die beiden Modellgebiete „Pauliner Marsch“ und „Im Suhrfelde“ sowie „Blumenthaler Aue“ jeweils in einer Situationsanalyse umfangreich beschrieben und alle verfügbaren Daten, wie die Anzahl und Art von Gebäuden und die vorhandene Infrastruktur, zusammengetragen und in Karten visualisiert. Zusätzlich wurde die rechtliche Situation dargestellt, da die Gebiete per Verordnung als hochwassergefährdetes Gebiet bzw. Überschwemmungsgebiet festgesetzt sind. In einer Stakeholderanalyse wurden betroffene Personen, Vereine, Behörden und Organisationen ermittelt und Anforderungen erfasst, die

an Hochwasservorsorge bzw. an eine Vorsorge für Starkregen- bzw. Sturzfluten gestellt werden.

Für beide Modellgebiete wurde zudem eine Gefährdungsanalyse erstellt: Im Gebiet „Pauliner Marsch/Im Suhrfelde“ erfolgte dies anhand verschiedener Überflutungsszenarien durch potenzielle Sturmfluten/Binnenhochwasser. Im Gebiet der Blumenthaler Aue wurde durch hydrologische Analysen zum Abflussverhalten, die speziell Starkregen- bzw. Sturzflutereignisse berücksichtigen, untersucht, wie die Gewässer auf extreme Regenereignisse reagieren. Die Studien waren elementarer Baustein zum Verständnis der Bedingungen in den Gebieten.

#### Workshop-Reihen

Kernstück der beiden Reallabore bildete jeweils eine zwei- bzw. dreiteilige Workshop-Reihe „Pauliner Marsch: Überflutungsvorsorge gemeinsam gestalten“ und „Blumenthaler Aue: Starkregenvorsorge gemeinsam gestalten“. Die Workshops fanden 2019 und 2020 vor Ort in den jeweiligen Gebieten statt. Auf Basis der Stakeholderanalysen wurden Vorsitzende der betroffenen Vereine und Verbände, die zuständigen Verwaltungsvertreter\*innen, die Ortsamtsleiter\*innen, die Beiratsmitglieder (Stadtteilparlamente) und betroffene Bürgerinnen und Bürger zu den Workshops eingeladen. Diese Akteure sollten kontinuierlich an allen Veranstaltungen teilnehmen, wofür sie gezielt angesprochen wurden. Die Veranstaltungen waren grundsätzlich offen für die Allgemeinheit. Eine Anmeldung war über die Projektwebsite möglich. Die Veranstaltungen wurden teilweise durch die Lokalpresse und den BREsilient-Newsletter angekündigt. In beiden Gebieten konnten damit Bürger\*innen, zivilgesellschaftliche Organisationen, Initiativen, Verbände, Vereine, Akteure aus Verwaltung und Politik, Unternehmen und lokale Medien für die Teilnahme an den Workshops gewonnen werden. Zwischen 30 und 50 Personen nahmen an den jeweils dreistündigen Workshops teil.

In den aufeinander aufbauenden Workshops gab es Vorträge, fachliche Beiträge, Kleingruppenarbeit, Diskussionen und Vor-Ort-Begehungen. Bei den Treffen entwickelten und diskutierten betroffene Personen sowie Vertreter\*innen von Vereinen, Verbänden, Unternehmen, Behörden und Lokalpolitik gemeinsam Ideen und Maßnahmen, um die Auswirkungen eines Hochwassers bzw. eines Starkregenereignisses zu verringern. Dabei standen die Möglichkeiten der frühzeitigen Benachrichtigung und der Verhaltensvorsorge im Mittelpunkt. Als Diskussionsgrundlage wurden die Ergebnisse aus Situations- und Gefährdungsanalysen vorgestellt und besprochen. Bei den weiteren Workshops gab es in der Blumenthaler Aue Kurzpräsentationen zu den Bremer Starkregenkarten und zur Vorstellung eines in der Stadt Lübeck angewandten Starkregenfrühwarnsystems. In der „Pauliner Marsch/Im Suhrfelde“ wurden hydraulische Untersuchungen vorgestellt, zu möglichen Objektschutzmaßnahmen sowie zu Meldekettensystemen im Fall

einer Sturmflut im Gebiet „Pauliner Marsch & Im Suhrfelde“. In thematisch aufgeteilten Kleingruppen tauschten sich die Akteure über bisherige Erfahrungen aus und diskutierten mögliche Anpassungsmaßnahmen. Im Gebiet Blumenthaler Aue fanden im Rahmen der Kleingruppenarbeit auch Begehungen statt, um sich direkt vor Ort ein Bild von der jeweiligen Lage zu machen. Die in den Kleingruppen entwickelten Maßnahmen wurden an Stellwänden festgehalten, im Plenum präsentiert und im Anschluss mit Klebepunkten von allen Teilnehmenden bewertet und priorisiert. So ergaben sich durch die Teilnehmenden konkretisierte und für die Umsetzung geeignete Maßnahmen.

In der „Pauliner Marsch/Im Suhrfelde“ umfassten diese insbesondere

- 1 Maßnahmen zur verbesserten Informations- und Kommunikationsstruktur: Kommunikation potenzieller Gefahren sowie Vorwarn- und Vorsorgemöglichkeiten durch Informationstafeln und Faltblatt.
- 2 Beratungsmaßnahmen zur Stärkung der Eigenvorsorge: Insbesondere die im Projektgebiet ansässigen Vereine äußerten Bedarf an konkreter Beratung zum hochwasserangepassten baulichen Objektschutz.
- 3 Infrastrukturelle Maßnahmen: Verbesserung der Entwässerungskapazität, z. B. durch ein Grabensystem, so dass im Überflutungsfall das Wasser schneller und schadlos wieder ablaufen kann.

In der Blumenthaler Aue wurde deutlich, dass ein technischer Hochwasserschutz zum Schutz vor Sturzfluten als Folge eines Starkregenereignisses in dem Gebiet nicht möglich ist, so dass ein erhöhter Bedarf für die private Eigenvorsorge besteht. Die Teilnehmenden der Workshops formulierten entsprechend vornehmlich Bedarf für verbesserte Informations- und Beratungsangebote. Die Erprobung und Einrichtung eines Vorhersagesystems mit kurzfristiger Warnmöglichkeit für Starkregen wurde als geeignete Vorsorgemaßnahme identifiziert.

Die Beteiligungsprozesse wurden durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Am Ende jeder Veranstaltung wurden die Teilnehmenden außerdem gebeten, einen Evaluationsfragebogen auszufüllen. Jede Veranstaltung wurde dadurch hinsichtlich der Prozessqualität (z. B. Qualität der Wissensvermittlung und der Mitsprachemöglichkeiten), sowie der Wirkung beispielsweise auf das Wissen zu Risiken und Vorsorgemaßnahmen und die Motivation zur Eigenvorsorge bei den Teilnehmenden untersucht.

### Weitere Veranstaltungen

Im Modellgebiet „Blumenthaler Aue“ wurde zusätzlich zur Workshop-Reihe im Rahmen eines traditionellen, jährlich auf dem Burggelände stattfindenden Flohmarkts der „Blumenthaler Wassertag“ etabliert. Hiermit konnte ein erweiterter Personenkreis erreicht und über die Gefährdungslage im Gebiet informiert werden. Auf der Aktionsfläche im Burghof konnten die Besucher\*innen sich über die Projektergebnisse der Workshop-Reihe informieren und eine Ausstellung zur Eigenvorsorge besuchen. Zusätzlich wurde ein umfangreiches Beratungsangebot zur Starkregenvorsorge am eigenen Haus mit Ständen u. a. von hanseWasser, der Bremer Aufbau-Bank und der Bremer Umweltberatung angeboten.

Im Modellgebiet „Pauliner Marsch & Im Suhrfelde“ wurde u. a. aufgrund der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie ein Außentermin mit Begehung von Sportflächen veranstaltet. Ein Experte beriet die Vereine zu möglichen wirtschaftlichen Schäden an den Sportplätzen und Umweltrisiken bei Überschwemmungen.

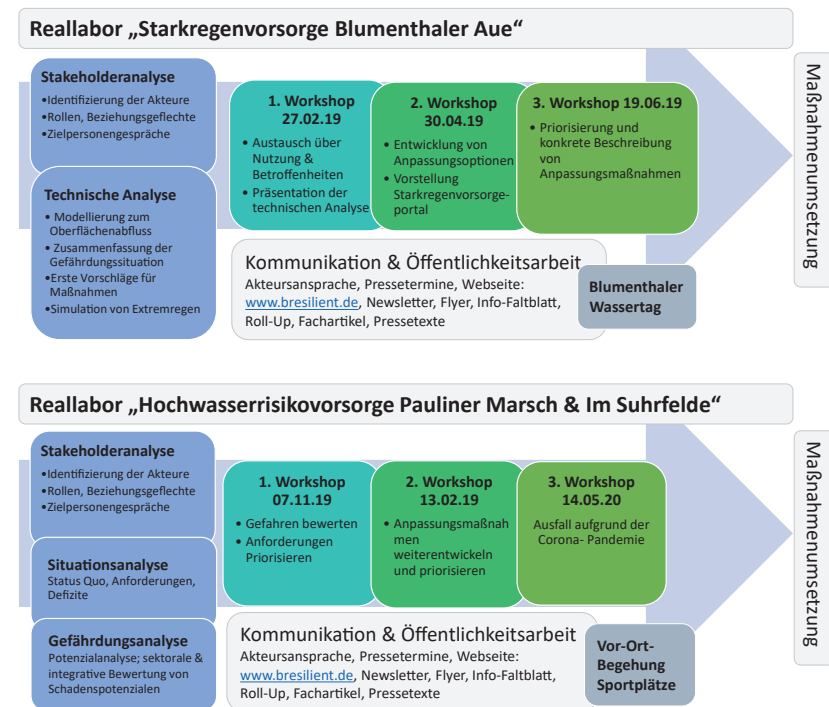


Abbildung 1  
Ablaufschemata der Reallabore  
„Blumenthaler Aue“ (oben) und  
Pauliner Marsch (unten)

### Reflexion des Vorgehens und Lessons Learned

Durch den Beteiligungsprozess ist es gelungen, konkrete Handlungsbedarfe und mögliche Anpassungsmaßnahmen gemeinsam abzuwägen und zu priorisieren. Gleichzeitig konnte das Risikobewusstsein, das Wissen über Hochwassergefahren sowie über (Eigen-)Vorsorgemöglichkeiten, die Motivation zur Eigenvorsorge

ge bei den teilnehmenden Akteuren gesteigert werden, wie die Ergebnisse der Evaluationsfragebögen zeigten. Auch die Vernetzung und das wechselseitige Vertrauen zwischen den Teilnehmenden konnte gesteigert werden. In diesem Zusammenhang besonders hervorzuheben ist, dass es durch die Workshops gelungen ist, bei der deutlichen Mehrheit der Teilnehmenden die Überzeugung zu steigern, dass durch das gemeinschaftliche Handeln der Bremer Verwaltung mit den Nutzer\*innen bzw. Bewohner\*innen der gefährdeten Gebiete wirksame Maßnahmen umgesetzt werden können, um Schäden durch Überschwemmungen zu vermeiden. Hier konnte also die Wahrnehmung der Überschwemmungsvorsorge als gemeinschaftliche bzw. gesamtgesellschaftliche Verantwortung gefördert werden.

Die Reallabore im Projekt BREsilient waren daher ein wichtiger Baustein, um die Hochwassergefährdung durch Sturzfluten bzw. durch Sturmfluten in den beiden Modellgebieten bei den betroffenen Akteuren bewusst zu machen und weiter zu verdeutlichen. Informationsangebote auf den Workshops und den weiteren Veranstaltungen trugen zur Wissensvermittlung bei den Teilnehmenden bei. So wurde dargelegt, an welchen Stellen man sich über Sturmflutprognosen informieren kann und wie die Meldekettens im Falle einer Sturmflut ablaufen. Auch das wechselseitige Lernen zwischen den teilnehmenden kommunalen Verwaltungsvertreter\*innen (z. B. über die Hindernisse für die Eigenvorsorge bei gefährdeten Bürger\*innen) und den teilnehmenden Vereinsvertreter\*innen und Bürger\*innen (z. B. über die Vorsorgemöglichkeiten der Verwaltung) wurde erfolgreich gefördert. Die Ergebnisse der Evaluationsbefragungen zeigten zudem, dass die Steigerungen im Wissen zu Risiken und Vorsorgemöglichkeiten bei den Teilnehmenden mit der Qualität der Wissensvermittlung zusammenhängen. Didaktisch gut gemachte Wissensvermittlung ist demnach auch in Reallaboren ein Erfolgsfaktor. Hierbei gilt es – auch das zeigen die Befragungsergebnisse – eine zu starke Dominanz von Expert\*innen in den Diskussionen zu vermeiden; denn diese wirkte sich deutlich negativ auf die Wissenssteigerung bei und die Wissensintegration zwischen den Teilnehmenden aus.

Neben den wissensbezogenen Effekten hatten die Reallabore darüber hinaus auch Handlungseffekte, vor allem auf eine gesteigerte Motivation zur Eigenvorsorge. Hier zeigten die Auswertungen der Evaluationsbefragungen, dass die Motivationssteigerungen bei den Teilnehmenden umso höher ausfielen, je zufriedener sie mit den Mitsprachemöglichkeiten in den Reallaborworkshops waren. Offensichtlich gilt für Vereinsvertreter\*innen und Anwohner\*innen, die an durch die kommunale Verwaltung veranstalteten Workshops zur Vorsorge gegenüber Überschwemmungen teilnehmen: Sie sind vor allem dann bereit, Anregungen zur Eigenvorsorge gegenüber z. B. Starkregenereignissen zu folgen, wenn sie den Eindruck bekommen, dass sie in den Workshops gute Mitsprachemöglich-

keiten haben und mit den anwesenden Vertreter\*innen aus der kommunalen Verwaltungen auf Augenhöhe diskutieren können.

Dies weist darauf hin, dass reine Informationsveranstaltungen zur Förderung der Eigenvorsorge wahrscheinlich kaum wirksam sind. Stattdessen wollen private Akteure wie Vereinsvertreter\*innen und Anwohner\*innen in Partizipationsveranstaltungen in einer Diskussion auf Augenhöhe mit staatlichen Akteuren klären und aushandeln, warum auch sie etwas für die Überschwemmungsvorsorge tun sollen und die Verantwortung dafür nicht allein beim Staat liegt.

Zur Gewinnung der Teilnehmenden für die Reallabore war eine intensive Öffentlichkeitsarbeit nützlich. Eine große, medienwirksame Auftaktveranstaltung, postalische Einladungen, eine Projektwebsite, ein Newsletter und Pressearbeit haben sich hierbei bewährt. Durch das Einbeziehen der Ortsämter wurde ein wichtiger Kanal zur Ansprache der Bewohner\*innen aktiviert und auch Akteure aus der Ortspolitik konnten so zur Teilnahme aktiviert werden. Durch gezielte, telefonische Nachfrage vor den Workshops konnten zudem weitere Akteure zur Teilnahme bewegt werden. Als besonders hilfreich hat sich die Ansprache von Akteuren herausgestellt, die in ihrem Gebiet eine Multiplikatorenfunktion einnehmen und so zur Weitergabe der Ergebnisse beitragen konnten. Über die Ergebnisse aus den BREsilient-Reallaboren wurde auf diese Weise auch in Vereins-sitzungen beispielsweise der Kleingarten- und Sportvereine berichtet.

Weitere wichtige Erfolgsfaktoren waren ein professionelles Einladungs- und Teilnehmendenmanagement, eine externe und neutrale Moderation sowie die Auswahl eines ansprechenden Veranstaltungsraums direkt im jeweiligen Projektgebiet mit Bereitstellung eines Caterings in den Pausen.

### Fazit

Entscheidend für den langfristigen Erfolg des Beteiligungsprozesses und die Verbesserung der Situation in den Gebieten ist eine kurzfristige Umsetzung sowohl der Maßnahmen der öffentlichen Hand als auch der privaten Vorsorgemaßnahmen auf Grundlage der Priorisierungen aus den Workshops. Hierfür war die Projektförderung einer anschließenden Umsetzungs- und Verstetigungsphase durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung überaus wichtig, um die Akzeptanz für das Projekt und die Motivation bei den Akteuren aufrecht zu halten. Schon während des Beteiligungsprozesses in den Reallaboren wurde ersichtlich, dass sich ohne eine zeitnahe Maßnahmenumsetzung Frustration bei den Beteiligten breitgemacht hätte. Um den Austausch zwischen den Akteuren langfristig zu verstetigen, wird in der zurzeit laufenden Umsetzungs- und Verstetigungsphase die Gründung einer „Starkregenpartnerschaft Blumenthaler Aue“ und einer „Sturmflutpartnerschaft Pauliner Marsch & Im Suhrfelde“ initiiert.

**Abbildung 2**  
Eindrücke aus dem Real-labor „Pauliner Marsch - Hochwasserrisikovor-sorge

In der Workshop-Reihe „Pauliner Marsch: Überflutungsvor-sorge gemeinsam gestalten“ entwickeln Anwohner\*innen, Vereine und weitere Nutzer\*innen gemeinsam mit Akteuren aus Wissenschaft, Politik und Verwaltung Anpassungsmaß-nahmen für das v. a. durch Sturmfluten hochwasserge-fährdete Naherholungsgebiet vor der Hauptdeichlinie. Fotos: ecolo (oben), J. Meyerdierks (unten)



**Abbildung 3**  
Eindrücke aus dem Real-labor „Blumenthaler Aue - Starkregenvorsorge

In der Workshop-Reihe „Blu-menthaler Aue: Starkregenvor-sorge gemeinsam gestalten“ entwickeln Anwohner\*innen und Nutzer\*innen von Burg Blomendal gemeinsam mit Akteuren aus Wissenschaft, Politik und Verwaltung konkre-te Anpassungsmaßnahmen für das durch Starkregenereignis-se überschwemmungsgefähr-dete Gebiet. Fotos: ecolo



Rick Hölsgens, Stephanie Bund, Christine Linnartz, Anne Roth, Ann-Cathrin Welling

### Dem Klimawandel gemeinsam mit Bürger\*innen begegnen. Stra- tegien zur Mobilisierung und Vernetzung von organisierter und un- organisierter Zivilgesellschaft

Die Folgen des Klimawandels stellen die Gesellschaft vor neue Herausforderun-gen. Obwohl die Auswirkungen des Klimawandels ungleichmäßig verteilt sind, beeinflusst der Klimawandel uns alle. Für die Gestaltung einer klimarobusten und resilienten Zukunft, ist es daher notwendig alle Akteursgruppen zu involvieren - auch die Zivilgesellschaft. Diese Akteursgruppe hat sehr konkretes Wis-sen über lokale Gegebenheiten. Das Projekt iResilience verfolgte deswegen das Ziel, insbesondere auch die Zivilgesellschaft im Forschungsprojekt einzubinden.

Laut Definition des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) ist die „Zivilgesellschaft“ ein „Bereich innerhalb der Ge-sellschaft, der zwischen dem staatlichen, dem wirtschaftlichen und dem pri-vaten Sektor angesiedelt ist. Die Zivilgesellschaft umfasst die Gesamtheit des Engagements der Bürger eines Landes – zum Beispiel in Vereinen, Verbänden und vielfältigen Formen von Initiativen und sozialen Bewegungen.“<sup>1</sup> In der For-schung wird die Zivilgesellschaft oft durch solche Organisationen repräsentiert. Die Mehrheit der Bevölkerung ist allerdings nicht in diesen Strukturen wie Ver-einen organisiert. Um die Folgen des Klimawandels gemeinsam angehen zu können, muss aber auch der weitaus größere Teil der unorganisierten Zivilge-sellschaft erreicht und eingebunden werden.

Die Mobilisierung von organisierter und unorganisierter Zivilgesellschaft erfolgt auf unterschiedlichen Wegen. Organisierte Zivilgesellschaft ist oft gut vernetzt und meistens im Quartier sichtbar. Hat man die richtige Multiplikator\*in/ „Spinne im Netz“ identifiziert und erfolgreich mobilisiert, kann man weitere lokale Stakeholder identifizieren und vernetzen. Vorteil ist, dass man in bestehenden Netz-werken relativ schnell „voran kommt“ und über diese Netzwerke oft an weitere Akteur\*innen gelangen kann. Von Nachteil ist jedoch, dass man meist nur die „üblichen Verdächtigen“ erreicht, also diejenigen, die sich sowieso schon engagieren. Das Zusammenarbeiten mit bestehenden Netzwerken kann aber auch eine Herausforderung darstellen, weil die dort aktiven Akteur\*innen sich in der Regel schon für ein bestimmtes Thema engagieren. Deswegen kann es schwierig sein, gemeinsam zu kollaborieren, da eine Schnittmenge zwischen dem (Forschungs-) Projekt und dem Fokus der Initiative gefunden werden muss.

<sup>1</sup> <https://www.bmz.de/de/service/lexikon/zivilgesellschaft-14976>

Ein Beispiel für die Einbindung der organisierten Zivilgesellschaft findet sich in der Kollaboration mit dem Senior\*innen Netzwerk in Köln-Deutz. Ältere Leute sind besonders von Hitzebelastung betroffen. Daher war es wichtig, diese vulnerable Gruppe zu erreichen und gemeinsam Hilfs- und Unterstützungsangebote zu entwickeln. Die COVID-19 Pandemie führte aber unter anderem dazu, dass diese Zielgruppe kaum noch das Haus verlassen hat und keine Treffen stattfinden, die man zum Kontaktaufbau hätte nutzen können. Diese Situation machte es notwendig, diese Zielgruppe über Multiplikator\*innen zu mobilisieren. Dazu wurden alle Initiativen, Verbände, Vereine zusammen getragen, die mit dieser Zielgruppe arbeiten und nach gemeinsamen Schnittpunkten gesucht. Bei den erfolgversprechendsten Initiativen wurde daraufhin der persönliche Kontakt im Rahmen eines gemeinsamen Treffens gesucht. Am meisten Schnittpunkte gab es mit dem Senior\*innen-Netzwerk, da es sich thematisch flexibel für ein gutes Leben von Senior\*innen im Stadtteil einsetzt. Dadurch, dass die Vertreterin des Senior\*innen-Netzwerks, viele Senior\*innen persönlich kennt, konnte so eine gemeinsame Gruppe für einen Ko-Planungsprozess gebildet werden.

Eine wichtige „Spinne im Netz“ im Pilotquartier Dortmund-Innenstadt Nord war das Quartiersmanagement. Bereits zu Projektbeginn wurde Innenhöfe als relevantes Thema, welches kooperativ bearbeitet werden sollte, identifiziert. Um die richtigen Stakeholder für einen möglichen gemeinsamen Prozess mobilisieren zu können, musste ein Zugang zu den unorganisierten Eigentümer\*innen und Immobiliengesellschaften gefunden werden. Das Quartiersmanagement Nordstadt handelt als themenübergreifend wichtiger Multiplikator im Auftrag des Amtes für Stadterneuerung und initiiert bereits ein Format namens „Eigentümerforum“ unter Einbezug kommunaler Daten, um den Kontakt zu den Immobilieneigentümer\*innen in der Nordstadt zu pflegen. Gemeinsam mit dem Quartiersmanagement konnte das Format weiterentwickelt werden und das kooperative Format „Eigentümerforum unterwegs“ entstand. Über die Netzwerke und Kontakte des Quartiersmanagements konnten nun interessierte Eigentümer\*innen zu einem Quartiersspaziergang eingeladen und eine Vielzahl von Personen, wie es über eine „Eins zu Eins“ Ansprache kapazitär nicht möglich gewesen wäre, erreicht werden. Obwohl die Eigentümer\*innen also nicht als organisierte Zivilgesellschaft dargestellt werden kann, konnte diese Zielgruppe über die bestehenden Strukturen des Quartiermanagements als Multiplikator relativ effizient erreicht werden.

Die passive Mehrheit, lässt sich schwieriger identifizieren und mobilisieren. Für eine Gemeinschaftsaufgabe, wie die der Klimafolgenanpassung, ist die Mobilisierung einer breiten Masse an Bürger\*innen notwendig. Doch wie erreicht und mobilisiert man die unorganisierte Mehrheit?

Ein erster Schritt für die Mobilisierung ist, diese auf das Projekt und seine Ziele aufmerksam zu machen. Für die Sichtbarkeit des Projekts vor Ort und die Ansprache können wirkungsvoll beispielsweise Roll-ups mit Projektlogo oder Beachflags eingesetzt werden. Wichtig ist es, persönlich als „Gesicht im Quartier“ in Erscheinung zu treten. So war iResilience beispielsweise im Dezember 2019 mit einem Infostand auf dem Weihnachtsmarkt im Rahmer Wald anwesend. Interaktionen mit Anwohner\*innen wurden neben der direkten Ansprache auch mit zum Teil spielerischen Formaten aufgelockert. Aufsuchende Informationsformate, wie Infostände bei Veranstaltungen, können Menschen dort abholen wo sie sind und somit dazu beitragen, mit Menschen, die bisher nicht für das Thema sensibilisiert sind, ins Gespräch zu kommen.



**Abbildung 1**  
Gemeinsame Ideenentwicklung  
auf dem Weihnachtsmarkt  
Foto: iResilience

Neben den Informationsständen zeigte sich im Projekt, dass mit sichtbaren Interventionen im Raum die Aufmerksamkeit auf das Projekt und das Thema gelenkt werden kann. Es empfiehlt sich, mit diesen Interventionen auch immer einen Aufruf oder eine Einladung zu einem Treffen zu verbinden. So können sich die Interessent\*innen melden und in einem zweiten Schritt in die Arbeit im Reallabor eingebunden werden.

Zwei Beispiele von Interventionen im Raum werden kurz beleuchtet. Auf Initiative einzelner Bürger\*innen wurde die Wanderbaumallee ins Quartier Köln-Deutz geholt. Diese trieb insbesondere das Thema neue Standorte für Stadtbäume um, sowie der bestehende Konflikt mit Parkraum. Die Wanderbaumallee verwandelt für einige Wochen eine Straße in eine grüne Allee mit Bäumen und Aufenthaltsflächen. Die fahrbaren Module gelten als Handkarren im Sinne der StVO und dürfen auf öffentlichen Straßen gefahren und auf Parkplätzen am Straßenrand bzw. in Parktaschen geparkt werden. Betreuer\*innen kümmerten sich sechs Wochen um die Bäume und boten Aktionen (Geschichten lesen, Schach-Turnier, Bastel-Aktionen) an. Das zog Freund\*innen und Kritiker\*innen an, brachte aber



auch Austausch über die Frage: Wie muss das Quartier sich verändern, um besser mit den Klimafolgen zu recht zukommen - und somit kam die Sprache auf das Projekt und die Beteiligungsoptionen.

**Abbildung 2**  
Die Wanderbäume  
ziehen durch Deutz  
Foto: iResilience



Mit wenig Aufwand verbunden, aber effektiv sind Sprühaktionen: Graffitis (unbedingt wasserlöslich und mit Nachhaltigkeitssiegel), die auf ein konkretes Thema oder einen Missstand im öffentlichen Raum aufmerksam machen, werden auf den Boden gesprüht. Durch kurze, aber prägnante Statements werden die Blicke der Passant\*innen angezogen. Gemeinsam mit Engagierten lief das Projektteam z. B. an heißen Sommertagen durch die Straßen des Stadtteils und markierte alle Flächen, an denen Anwohnende sagten: Hier braucht es Schatten und/oder Begrünung. So lernte die Gruppe, aber auch die Passant\*innen, etwas über Klimafolgenanpassung und über das Projekt. Denn sicher ist, dass die aktiven Sprayer\*innen von Passant\*innen angesprochen werden. Das gab Anlass über das Projekt und Beteiligungsmöglichkeiten ins Gespräch zu kommen.

Wie die Beispiele darstellen, kostet die Ansprache der unorganisierten Zivilgesellschaft viel Zeit, vor allem wenn man betrachtet, dass diese nur Beispiele aus einem größeren, zeitintensiveren Prozess sind. Aufmerksamkeit alleine reicht allerdings für Beteiligung und Ko-Produktion nicht aus. Nur ein kleiner Teil der Anwohnenden, die auf das Projekt aufmerksam geworden sind, werden auch tatsächlich aktiv. Insofern ist die Mobilisierung der unorganisierten Zivilgesellschaft eine sehr zeit- und arbeitsintensive Herausforderung; das Projekt muss mit seinen bekannten "Gesichtern" regelmäßig im Quartier anwesend und sichtbar sein, damit eine kleine Gruppe mobilisiert werden kann.



**Abbildung 3**  
Sprühkreideaktion  
Foto: iResilience

### Fazit

Das Projekt verfolgte das Ziel, ein möglichst breites Spektrum an Beteiligten für die Ko-Planungsprozesse zu gewinnen. Organisierte Zivilgesellschaft spielt dabei eine wichtige Rolle, da sie meist schon gut vernetzt und aktiv ist. Die unorganisierte Zivilgesellschaft birgt darüber hinaus viel Wissen und Potenzial für Beteiligungsprojekte, was oft nicht geborgen wird.

Beide Zielgruppen erfordern unterschiedliche Ansprache und Vorgehensweisen, und beide zeigen unterschiedliche Herausforderungen auf. Bestehende Strukturen, Organisationen und Vereine bieten den Vorteil, dass - sobald die richtigen Multiplikator\*innen erreicht sind, auf ein bestehendes Netzwerk zurückgegriffen werden kann. Andererseits ist die organisierte Zivilgesellschaft oft um ein bestimmtes Thema organisiert, und es kann schwierig sein, gemeinsam zu kollaborieren, da eine Schnittmenge zwischen dem (Forschungs-) Projekt und dem Fokus der Initiative gefunden werden muss. Die unorganisierte Mehrheit zu erreichen ist dagegen sehr arbeits- und zeitintensiv und erfordert Sichtbarkeit vor Ort.

Kerstin Walz, Anita Engels

## Interviews, Austausch, Co-Produktion – akteursbasierte Kommunikationsformate im Vergleich

### Das Projekt: Climate Smart City Hamburg | Klimafreundliches Lokstedt (ClimSmartLok)

#### Projektziele

Klimaschutz und Stadtteilentwicklung zusammenbringen; Erkenntnisse über Transformationsbedingungen im Alltagshandeln erforschen; gemeinsam sozial robuste Ansätze für eine klimafreundliche Stadtteilentwicklung erarbeiten.

#### Projektkonsortium

Universität Hamburg (Fachgebiet Soziologie/Center for Sustainable Society Research), Bezirksamt Eimsbüttel (Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung), Behörde für Umwelt und Energie (Leitstelle Klima) und HafenCity Universität Hamburg (Fachgebiet Stadtplanung und Regionalentwicklung). Praxispartner\*innen: Stadtreinigung Hamburg, Verband Norddeutscher Wohnungsunternehmen e.V., sowie hySOLUTIONS GmbH.

#### Handlungsfelder

In den drei Projektjahren wurden drei klimarelevanten Handlungsfelder entlang des gleichen Ablaufs bearbeitet (siehe Illustration): Haushaltsenergie, Mobilität und Abfall.

#### Reallabor-Verständnis

Konzeptuell wurden die drei Handlungsfelder jeweils als ein Reallabor gefasst. Jedes Reallabor folgte dem offenen, dialogorientierten Prozess entlang der interaktiven Formate.

#### Räumliche und zeitliche Verortung

Das Projekt wurde von 2016 - 2019 im Hamburger Stadtteil Lokstedt durchgeführt, ein Stadtteil mit ca. 29.000 Bewohner\*innen in der sogenannten Urbanisierungszone, d.h. zwischen dicht besiedeltem Kerngebiet und äußeren Stadtteilen. Lokstedt besteht aus typischen Bestandsquartieren mit Gebäuden unterschiedlicher Altersstruktur und wird seit den 2010er Jahren verstärkt nachverdichtet. 2020-2022 folgt eine zweijährige Anschlussfinanzierung.

Abbildung 1  
Illustration: Riesenspatz



#### Einleitung

Im Projekt Klimafreundliches Lokstedt haben wir verschiedene Formate ausprobiert, um Transparenz über das Projekt herzustellen, Wissen über die Rahmenbedingungen von transformativem Handeln im Alltag zu generieren und eine möglichst große Beteiligung an der Erzeugung sozial robuster Transformationsvorhaben zu erreichen (vgl. Illustration). Diese Formate dienen sowohl der forschenden Datengenerierung als auch der gemeinsamen Produktion und Bewertung von Transformationsmöglichkeiten.

Drei Formate, mit deren Durchführung wir am stärksten beschäftigt waren, stehen im Vordergrund dieses Artikels: öffentliche Abendveranstaltungen, Interviews in Privathaushalten und Fokusgruppen an öffentlichen Orten im Stadtteil. Für die Rekrutierung von Teilnehmenden haben wir jeweils einen erheblichen Aufwand betrieben, mit umfänglicher Bekanntmachung und Einladung. Es war uns sehr wichtig, unsere Wertschätzung und Respekt für die Teilnehmenden zum Ausdruck zu bringen: daher stellten wir für die Abendveranstaltungen vegetarisches/veganes Catering bereit und bedankten uns bei den Teilnehmer\*innen der Gesprächsrunden und Interviews mit einem kleinen Geschenk mit lokalem Bezug. Insgesamt erreichten wir eine große Anzahl an Personen: rund 300 Personen in Abendveranstaltungen, 108 in Haushaltsinterviews und über 400 Personen in den Gesprächsrunden im Stadtteil. Die Rekrutierung hat sich z.T. überschritten, so dass die absolute Zahl der erreichten Personen kleiner ist als die Summe der in den verschiedenen Formaten erreichten Personen.

Die drei Formate werden nun entlang von vier Fragen dargestellt und diskutiert: Welche Ziele wurden verfolgt, wie wurde das Format geplant? Wie verlief die tatsächliche Durchführung? Was hat das Format gebracht? Was würden wir in Zukunft anders machen?

## Öffentliche Veranstaltungen

### Ziele & Planung

Wir führten mehrere öffentliche Abendveranstaltungen durch, zu denen wir im Stadtteil breit eingeladen und die Teilnahme ohne vorherige Anmeldung ermöglicht haben (Verteilung von 250 Plakaten im öffentlichen Raum, Plakatierung in Bürgerhäusern, Supermärkten, Bücherei, Café). Diese Veranstaltungen dienten jeweils zum Auftakt eines thematischen Transformationslabors und gegen Ende zur Information und zur gemeinsamen Bewertung der Ergebnisse. Die Planungen und Vorbereitungen bezogen sich v. a. auf die organisatorische Durchführung und Vermittlung des Sachthemas. Wir haben eigene Präsentationen über das jeweilige Thema des Transformationslabors, unsere Vorgehensweise sowie unsere Ergebnisse aufbereitet. Insbesondere bei den ersten Veranstaltungen wollten wir durch eine möglichst breite öffentliche Beteiligung unsere eigene Bekanntheit erhöhen, Transparenz herstellen und ein Gespür für die wichtigen Themen vor Ort entwickeln. Alle Verbundpartner\*innen waren in die Organisation und Umsetzung der Veranstaltungen aktiv involviert.

### Durchführung

In jeder dieser Veranstaltungen informierten wir mit allen Verbundpartner\*innen über die jeweiligen Projektschritte, nahmen aber auch Anregungen, Kommentare und Feedback durch die Teilnehmenden auf. Die Veranstaltungen fanden typischerweise in den Abendstunden statt. Wir konnten dazu die Räume von Schulen im Stadtteil nutzen. Für die Teilnehmenden war es wichtig, die Verbundpartner\*innen direkt adressieren zu können. Besonders die Vertreter\*innen des Bezirksamts waren sehr begehrt, da die wenigsten Bürger\*innen im Alltag einen direkten Zugang zur lokalen Verwaltung haben, aber dafür sehr viele Kommentare zum Geschehen vor Ort loswerden wollten. Wir haben durchweg versucht, eine konstruktive Gesprächsatmosphäre herzustellen, Pranger-Situationen zu vermeiden und sehr viel Raum für Gespräche auch in kleineren Gruppen zu bieten. Da der Stadtteil eine lange Geschichte des zivilgesellschaftlichen Engagements und der Konflikte über zahlreiche Fragen der Stadtteilentwicklung aufweist, mussten wir darauf achten, dass die Sachthemen (Haushaltsenergie, Mobilität, Abfallwirtschaft) nicht von den politischen Auseinandersetzungen überlagert werden. In wenigen Fällen in der Anfangsphase haben einzelne Gruppierungen auch versucht, unsere öffentliche Projektveranstaltung für ihre partikularen Anliegen zu kapern, so dass die Moderation jedes Mal eine große Herausforderung darstellte. Nach Versuchen mit externer Moderation sind wir

dazu übergegangen, die Moderation grundsätzlich in der Hand der wissenschaftlichen Leiterin des Projekts zu halten.

### Was hat es gebracht?

Die Veranstaltungen waren für uns insbesondere in der Anfangsphase sehr wichtig, um den Stadtteil, seine Problemlagen und seine Konflikthistorie überhaupt kennenzulernen. Die z.T. sehr offenen Interaktionsformate haben uns gezeigt, was vor Ort als Thema wirklich relevant ist. Die anfänglichen Versuche, lautstark auch themenfremde Partikularinteressen einzubringen und die Veranstaltungen zur Kritik am Bezirksamt zu nutzen, haben mit der Zeit nachgelassen, so dass eher konstruktive Töne überwogen – möglicherweise auch, weil wir als Forschungsprojekt (und eben nicht als tatsächliche Stadtplanungsaktivität) als eher folgenlos eingeschätzt wurden. Durch die Veranstaltungen ist es uns gelungen, ein loses Netzwerk mit Akteur\*innen im Stadtteil zu knüpfen, die sich auch untereinander stärker vernetzt und so ihre Strategiefähigkeit erhöht haben.

### Was würden wir anders machen?

Die Veranstaltungen haben einen großen organisatorischen und auch emotionalen Aufwand bedeutet. Im Nachhinein würden wir nicht mehr mit externer Moderation experimentieren, denn die Moderation mit sowohl Projekt- als auch lokaler Expertise hat sich als sehr wirksam erwiesen. Davon abgesehen stellen diese Veranstaltungen eine Notwendigkeit dar, die man nicht abkürzen oder durch andere Formate ersetzen kann.

## Haushaltsbefragungen: Qualitative Interviews mit Bewohner\*innen

### Ziele & Planung:

Die Haushaltsbefragungen stellten das Kernstück der Forschung der Universität Hamburg im Projekt dar. Hier stand mit der Durchführung der qualitativen, leitfadengestützten Interviews die Erfassung des Status Quo der jeweiligen klimarelevanten Alltagsroutinen im Fokus. Es ging also nicht darum, unmittelbare Veränderungsimpulse zu geben oder die Menschen für einen ressourcenschonenderen Umgang zu sensibilisieren. In der Durchführung haben wir daher betont, dass wir das jeweilige berichtete Verhalten nicht bewerten, sondern dass wir an einem tiefgreifenden Verständnis interessiert sind, wie die klimarelevanten Routinen im jeweiligen Alltag eingebettet sind. Wichtig war dabei, erzählgenerierende und offene Fragen zu stellen, um den Perspektiven und Erfahrungen der Interviewten viel Platz einzuräumen, so dass sie ihre subjektiven Relevanzsysteme entfalten können – wie es der Anspruch in der qualitativen Datenerhebung ist. Zusätzlich wurden beim Thema der Haushaltsenergie kurze Protokolle der Wohnumgebung erstellt und beim Handlungsfeld der Mobilität die Wege der gerade zurückliegenden Woche gemeinsam rekonstruiert, um ein möglichst konkretes Verständnis

der jeweiligen Alltagssituationen zu entwickeln. Ziel war zudem eine möglichst heterogene Gruppe für die Befragungen zu gewinnen. Hierfür zog das Bezirksamt Eimsbüttel eine breite Stichprobe aus dem Melderegister und schrieb für jedes Themenfeld über 300 Haushalte an. Die zufällige Ziehung orientierte sich entlang der Kategorien Alter, Geschlecht und Nationalität an der soziodemografischen Verteilung Lokstedts. Auch eine gleichmäßige Streuung über den Stadtteil wurde berücksichtigt.

### *Durchführung*

Die Durchführung der Interviews hat den vorherigen Vorstellungen und Planungen entsprochen. Jedoch war die Gruppe der Rückmeldungen etwas weniger heterogen als von uns erhofft. In der Tendenz gab es eine leichte Verzerrung zum Bildungsbürgertum, zu höheren Altersgruppen und zu Personen mit einem grundsätzlichen Interesse an der Thematik. Da gerade diese Bevölkerungsgruppe im Schnitt einen relativ hohen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck aufweist, erwies sich dies letztlich als sehr interessante Zusammenstellung. Zudem meldeten sich zu jedem Themenfeld auch Personen zurück, die als Kontrastfälle eingeordnet werden können und dahingehend die Perspektiven vielfältigten. Die insgesamt knapp 100 Interviews waren nahezu ausnahmslos angenehme und ausführliche Gespräche mit einer durchschnittlichen Dauer von etwas über einer Stunde. Die interviewten Personen haben mit großer Offenheit detaillierte Einblicke in ihre Alltagswelten ermöglicht und uns erlaubt die Gespräche aufzuzeichnen (bis auf eine Ausnahme), was für die spätere Auswertung von hohem Wert ist.

### *Was hat es gebracht?*

Die Interviews haben es ermöglicht, reichhaltiges und für qualitative Erhebungen sehr umfassendes Material zu erheben. Bereits im Verlauf des Projekts konnten daraus konkrete Erkenntnisse abgeleitet werden, um darauf aufbauend Ideen und Ansätze für eine klimafreundlichere Ausrichtung zu entwickeln. Ein Manko an dieser Stelle war die enge Taktung der vorgesehenen Schritte der Reallabore, so dass nur wenige Wochen für Transkription und Auswertung blieben. Zusätzlich zu der sehr schnellen und fokussierten Auswertung innerhalb der Projektlaufzeit kann nun eine vertiefte Analyse der erhobenen Daten zu den Handlungsfeldern Mobilität und Abfall im Rahmen der Dissertation von Kerstin Walz durchgeführt werden.

### *Was würden wir anders machen?*

Die Ziehung aus dem Melderegister hat sich als sehr effektive und schnelle Methode erwiesen, eine große Anzahl an Haushalten ansprechen zu können. In Bezug auf das Erreichen von Personen mit eher niedrigem sozio-ökonomischen Status ist die Rücklaufquote jedoch gering. Diese Gruppe muss viel stärker über Gatekeeper, Multiplikator\*innen oder persönliche Kontakte angesprochen wer-

den, wofür uns im Projektverlauf die Zeit fehlte. Um eine wirklich heterogene Zusammenstellung zu erreichen wäre es erforderlich, bereits im Projektdesign mehr Ressourcen hierfür einzuplanen.

## **Fokusgruppen – oder auch: Gesprächsrunden**

### *Ziele & Planung*

Basierend auf den Haushaltsbefragungen wurden im Anschluss zusammen mit Expert\*innen je Themenfeld 5 – 9 klimafreundliche Ansätze und Maßnahmen entwickelt.<sup>1</sup> Damit ein Rückbezug zur Alltagsrealität der Bewohner\*innen vor Ort stattfinden konnte, sollten die Ansätze durch spontane Fokusgruppen im Stadtteil diskutiert werden. So erhofften wir uns Feedback für die lokale Anschlussfähigkeit und Eindrücke, wie der jeweilige Ansatz für eine sozial robuste Umsetzung gestaltet werden müsste. In einer Schulung mit externem Experten konzipierten wir im Projektteam den Ablauf der Fokusgruppen, die über mehrere Wochen im Stadtteil durchgeführt werden sollten. Die Grundidee war, im öffentlichen Raum an häufig frequentierten Orten Passant\*innen anzusprechen und sie zur direkten Teilnahme an der Fokusgruppe in unseren Campingstühlen einzuladen. So sollten sich nach kurzer Zeit kleine Gruppen konstituieren, die über eine ausgewählte Maßnahme diskutieren, von uns moderiert und protokolliert, mit festem Ablauf mit Begrüßung, Diskussion und einem gemeinsamen Abschluss.

### *Durchführung*

Das Format konnte nicht wie geplant umgesetzt werden. Wir sind zwar auf interessierte Menschen gestoßen, die gerne an unserem Stand stehenblieben, doch war es kaum möglich Gruppen zu konstituieren. Die von uns angebotenen Stühle wurden selten angenommen, oft mit dem Hinweis versehen, dass man nicht so viel Zeit habe – auch wenn daraufhin teils lange Gespräche folgten. Stühle vermitteln offenbar eine längere Verbindlichkeit, die nur wenige gewähren möchten. In der Konsequenz war es selten möglich, mehrere untereinander fremde Personen gleichzeitig für eine Diskussion zu gewinnen, denn wir mussten direkt in die Erklärung einsteigen, um die Interessierten nicht zu verlieren. Die Diskussionen waren in der Folge meist bilaterale Gespräche mit ein bis zwei Personen. War es uns dennoch einmal möglich, eine weitere Person in ein gerade stattfindendes Gespräch einzubinden, entstand bei der zuerst angesprochenen Person oft eine Irritation darüber, dass diese nun die Gesprächszeit mit einer ihr unbekanntenen Person teilen musste.

<sup>1</sup> Die diskutierten Maßnahmen sind als Steckbriefe auf der aktuellen Projekthomepage im Downloadbereich zu finden: <https://www.hamburg.de/klimalokstedt/14609404/mediathek/>.

Auch die Anzahl und Komplexität der Maßnahmen reduzierte sich im Laufe der drei Projektjahre. Starteten wir beim Thema Haushaltsenergie noch mit 9 Ansätzen und technisch anspruchsvollen Themen wie dem Mieterstrommodell, reduzierten wir dies nachfolgend auf 5 Ideen im Mobilitätsfeld bzw. 6 bei der Abfallwirtschaft und achteten verstärkt darauf, bei den Ansätzen schnell vermittelbare Ideen auszuwählen. Und dennoch – eine Herausforderung, die uns über alle drei Phasen begleitete, bestand darin, bei den von uns gesetzten Themen zu bleiben. Die Menschen erzählten uns vieles. Einiges passte zu den Themen, einiges überhaupt nicht, und so nahmen wir insgesamt eher umfangreiche Eindrücke aus dem Stadtteil mit als ausschließlich zielgerichtete Bewertungen zu den klimafreundlichen Ansätzen.

#### *Was hat es gebracht?*

Wir bekamen durch diese Gesprächsrunden, die wir schnell nicht mehr Fokusgruppen nannten, direkte und unmittelbare Rückmeldungen. Es wurde sehr konkret diskutiert, was an einer Idee positiv, negativ oder wichtig für eine mögliche Umsetzung wäre, d.h. wie die Ausgestaltung im Detail aussehen sollte. Zwar sind wir im Verlauf der Durchführung stark von unserer geplanten Vorgehensweise abgewichen, doch sind wir mit den Menschen sehr niedrigschwellig ins Gespräch gekommen und haben Menschen erreicht, die nie aktiv auf eine öffentliche Veranstaltung gekommen wären. Wir waren in diesen Wochen sehr sichtbar im Stadtteil, was sich positiv auf die lokale Präsenz des Projekts ausgewirkt hat.

#### *Was würden wir anders machen?*

Statt klassische wissenschaftliche Formate wie Fokusgruppen auf derartige Settings zu übertragen, wäre es ein vielversprechender Ansatz, sehr unterschiedliche niedrigschwellige Formate für das jeweilige soziale Setting zu diskutieren und diese im Verlauf experimentell zu erproben, d.h. mit einer großen Offenheit ins Feld zu gehen, um Formate so weit wie möglich an die jeweilige soziale Wirklichkeit anpassen zu können.

#### **Fazit**

Die Kombination von mehreren sehr unterschiedlichen Formaten war sehr aufwändig, hat sich gerade im Zusammenwirken im Nachhinein aber bewährt. Während öffentliche Veranstaltungen und lokale Gesprächsrunden oft eine Ventilfunktion für den Frust von Bewohner\*innen des Stadtteils erfüllten, waren die Interviews eine wunderbare Möglichkeit, ausführliche Darlegungen in ruhiger Atmosphäre aufzunehmen und die subjektiven Sichtweisen der Bewohner\*innen mitgeteilt zu bekommen. In einigen Fällen konnten so auch Menschen, die in öffentlichen Situationen zu Frust- und Wutkommunikationen tendierten, in der Interviewsituation in eine zugewandte und konstruktive Gesprächssituation gebracht werden.

Die Ergebnissicherung von Format zu Format hat sich als große Herausforderung erwiesen, und die Ergebnisaufbereitung aller Schritte der Transformationslabore zusammengenommen ist mit erheblichem Zeitdruck und letztlich unter Ressourcenmangel durchgeführt worden. Unser Vorhaben hat sich durch große Komplexität ausgezeichnet. Dabei haben nicht die Sachthemen die größten Herausforderungen dargestellt, sondern die politischen und emotionalen Komponenten eben dieser Themen.

#### **Weiterführende Literatur**

Bär, G., Kasberg, A., Geers, S., & Clar, C. (2020). Fokusgruppen in der partizipativen Forschung. In S. Hartung et al. (Hg.), Partizipative Forschung. Springer VS, Wiesbaden, 207-232.

Bösch, S. (2020). Reallabore–Transformationsräume Öffentlicher Soziologie. In: S. Selke et al. (Hrsg.), Handbuch Öffentliche Soziologie, Öffentliche Wissenschaft und gesellschaftlicher Wandel, [https://doi.org/10.1007/978-3-658-16991-6\\_30-1](https://doi.org/10.1007/978-3-658-16991-6_30-1).

Engels, A., & Walz, K. (2018). Dealing with Multi-Perspectivity in Real-World Laboratories: Experiences from the Transdisciplinary Research Project Urban Transformation Laboratories. GAIA-Ecological Perspectives for Science and Society, 27(1), 39-45.

Hitchings, R. (2012). People can talk about their practices. Area 44(1), 61-67.

Steinke, I. (2004). Quality Criteria in Qualitative Research. In Flick, U. et al. (Hg.), A Companion to Qualitative Research. Sage Publications: London, 184 – 190.

Claudia Möller, Helke Wendt-Schwarzburg

### Ko-kreative Stadtentwicklung: Erwartungen und Erfahrungen der Stadt Mannheim

Wie viele Großstädte steht auch Mannheim vor enormen Herausforderungen und Transformationen. Klimawandel, Digitalisierung, die Veränderung der Arbeitswelt, Zuwanderung, fehlende Fachkräfte, nicht zuletzt der soziale Zusammenhalt unserer Gesellschaft und die Stärkung demokratischer Prozesse brauchen Antworten und Lösungen. Um diese Zukunftsaufgaben bewältigen zu können, sind Offenheit, Experimentierfreude, die Unterstützung der Stadtgesellschaft und politischer Wille gefragt. Die Chance, gemeinsam mit der TU Berlin und dem inter 3 Institut für Ressourcenmanagement im Forschungsprojekt Migrants4Cities neue Wege für eine nachhaltige Stadt zu gehen, hat Mannheim 2016 gern ergriffen.

Doch was hat die Stadt genau bewogen teilzunehmen und wie lautet das Fazit nach fünf Jahren gemeinsamer Arbeit im „Reallabor Mannheim“?

#### Der Wunsch eine spezielle Zielgruppe, die der hochqualifizierten Migrant\*innen, zu erreichen, die bis dato nur schwer für Beteiligungsprozesse zu gewinnen war.

Die Erfahrungen in Mannheim haben gezeigt, dass u. a. folgende Faktoren bei der erfolgreichen Mobilisierung der Teilnehmenden helfen und durchaus auch auf andere Zielgruppen übertragbar sind:

- eine kompetenzorientierte und wertschätzende Ansprache, z. B. indem der Oberbürgermeister zum Mitmachen aufruft und das Innovationspotenzial der Migrant\*innen für die Stadtentwicklung ins Zentrum rückt,
- die Wertschätzung von Ehrenamt, z. B. durch die mögliche Anerkennung als Bildungsurlaub und die öffentliche Würdigung des Engagements,
- die ko-kreative Zusammenarbeit auf Augenhöhe mit städtischen Fachleuten und Vertreter\*innen von Wirtschaft, Wissenschaft und Institutionen,
- das ehrliche Umsetzungsinteresse der Stadt, das sich u. a. im Einsatz für die Realisierung der gefundenen Lösungen zeigt.



Abbildung 1  
Rapid Prototyping im  
UrbanLab  
Foto: Mario Timm,  
TU Berlin 2017

#### Den besonderen Erfahrungsschatz der Mannheimer\*innen mit internationaler Biografie für die nachhaltige Entwicklung der Stadt zu nutzen.

Tatsächlich ist es durch die ko-kreative Zusammenarbeit in den UrbanLabs gelungen, migrantische Perspektiven für die nachhaltige Stadtentwicklung in Mannheim zu aktivieren – vor allem

- besondere Kenntnisse internationaler Beispiellösungen aufgrund von Reise- und Auslandserfahrungen,
- den kosmopolitischen Blick auf das typisch Deutsche und mögliche, alternative Vorgehensweisen,
- das Wissen um migrantische Bedarfe aufgrund eigener migrantischer Erfahrungen und
- spezielles Wissen um die Bedarfe und Möglichkeiten des Diversity-Managements.

Die KulturTram, die Menschen verschiedener Stadtquartiere zusammen und miteinander ins Gespräch bringt, zeigt exemplarisch, wie dieses Wissen fruchtbar wird. Die KulturTram ist eine Antwort auf den Bedarf an mehr zufälligen interkulturellen Interaktionen an kultursensibel gestalteten Orten der Begegnung – und beruht auf migrantischer Erfahrung, wie öffentliche Räume als solche Orte des Zusammenlebens genutzt werden können.

**Abbildung 2 (links)**  
KulturTram 70 Jahre Grundgesetz Foto: Ben van Skyhawk, Stadt Mannheim 2019



**Abbildung 3 (rechts)**  
KulturTram Nachtwandel 2018 Foto: Christian Fröhlich, TU Berlin 2018



### Ideen gemeinsam in einem ko-kreativen Prozess zu entwickeln.

Die Zusammenarbeit auf Augenhöhe an gemeinsamen Lösungen ist das „A und O“ in einem ko-kreativen Prozess und zugleich ein für die Verwaltung noch neues Feld. Eine gute und transparente Kommunikation von Anfang an vorausgesetzt, bietet Ko-Kreation die Chance

- ✘ gegenseitige Skepsis zwischen Verwaltung und Bürger\*innen abzubauen und das Vertrauen der Beteiligten in die Verwaltungsarbeit und die Demokratie zu stärken,
- ✘ die Identifikation mit der gemeinsam entwickelten Idee und damit auch die Umsetzungsbereitschaft bei den beteiligten Dienststellen zu erhöhen,
- ✘ Spielraum zum Experimentieren zu schaffen und Kompetenzen für dessen Nutzung in der Verwaltung zu entwickeln,
- ✘ Silodenken aufzubrechen

### Die Methode des Urban Design Thinking auf ihre Übertragbarkeit und Anwendbarkeit und für andere Projekte zu testen.

Mannheim hatte die Möglichkeit, die neue Methode Urban Design Thinking (UDT) im Projekt in zwei Versionen – einem kompakten Format mit drei zweitägigen UrbanLabs und einem Format mit neun eintägigen UrbanLabs – auf ihre Praktikabilität zu testen. Als entscheidender Erfolgsfaktor hat sich neben der kreativen Herangehensweise, dem Zusammenspiel verschiedener Akteur\*innen, sowie der bedarfsorientierten Entwicklung von Lösungen, das Testen im öffentlichen Raum gezeigt. Das Erleben und Bewerten der Lösungen mit allen fünf Sinnen für Anwohner\*innen, Verwaltung und Politik zu ermöglichen, ist zudem der deut-

**Abbildung 4**  
Protoyp zur Umgestaltung des Straßenraums Foto: Claudia Möller, Stadt Mannheim 2020



lichste Unterschied gegenüber anderen Beteiligungsformaten. Allerdings sind UDT-Prozesse aufwändig, denn sie

- ✘ benötigen mehr Zeit und Ressourcen als viele andere Beteiligungsverfahren,
- ✘ sind ohne Kenntnisse der Methode und eine spezielle Moderation nicht machbar,
- ✘ können nur eine begrenzte Anzahl von Teilnehmenden in die UrbanLabs einbinden,
- ✘ brauchen eine koordinierende Stelle in der Verwaltung, die die Teilnehmenden unterstützt, vernetzt und die Umsetzung vorantreibt.

### Fazit

Doch der Aufwand lohnt sich! Die Stadt Mannheim hat eine Methode kennengelernt, die anders als die klassische Beteiligung eine Kooperation ist und die sie in die städtische Governance implementieren und in anderen Projekten anwenden will. Sie hat eine neue Zielgruppe erreicht und für weitere Prozesse gewonnen. Die ko-kreativen Lösungen haben eine hohe Qualität und Umsetzungsfähigkeit, so dass ein Teil schon umgesetzt ist oder die nächsten Planungsschritte anstehen. Kurz: Mit Migrants4Cities ist es gelungen von gewohnten Pfaden abzuweichen und sich Neuem zu öffnen, begleitet von viel Empathie und Engagement auf Seiten aller Beteiligten.

**Abbildung 5**  
Das Motto der UrbanLabs  
Foto: Claudia Möller,  
Stadt Mannheim 2020



#### Weiterführende Literatur

Broschüre „Willkommene Perspektiven“ [LINK: [https://www.phase1.migrants4cities.de/wp-content/uploads/2019/10/Brosch%C3%BCre\\_Migrants4cities.pdf](https://www.phase1.migrants4cities.de/wp-content/uploads/2019/10/Brosch%C3%BCre_Migrants4cities.pdf)]

Abschlusspublikation: „Willkommene Perspektiven. Nachhaltige Stadtentwicklung durch Urban Design Thinking“ [LINK: [https://www.phase1.migrants4cities.de/wp-content/uploads/2019/10/Brosch%C3%BCre\\_Migrants4cities.pdf](https://www.phase1.migrants4cities.de/wp-content/uploads/2019/10/Brosch%C3%BCre_Migrants4cities.pdf)]

Jutta Deffner, Immanuel Stieß

### Quartiersbewohnerinnen und -bewohner und Kommune für suffiziente Alltagspraktiken aktivieren

In dem Reallabor „Mainhöhe“ in Kelsterbach bei Frankfurt am Main wurde untersucht, wie sich suffiziente Alltagspraktiken im Stadtquartier verbreiten lassen und welche sozialen Milieus sich daran beteiligen. Als eines von drei Reallabor-Quartieren im Projekt SuPraStadt<sup>1</sup> wurde im Quartier Mainhöhe vor allem über Mitmachaktionen mit und für die Bewohnerschaft Möglichkeiten geschaffen, so genannte suffiziente Alltagspraktiken kennenzulernen. Da Städte nachhaltiger werden müssen, stellt sich die Frage, wie dabei die Lebensqualität und die soziale Teilhabe der Bewohnerinnen und Bewohner in einem Wohnviertel verbessert und gleichzeitig der Ressourcenverbrauch und die Umweltwirkungen verringert werden können. Ziel im Reallabor war es – neben der Aktivierung der Bewohnerschaft – auch herauszufinden, welche individuellen, gesellschaftlichen sowie politischen Bedingungen im Quartier einen suffizienten Ressourcenverbrauch fördern oder ihm im Wege stehen. Eine weitere Frage war, wie Kooperationen dazu beitragen können, solche Hemmnisse zu überwinden. In diesem Beitrag wird beleuchtet, wie die Aktivierung von Akteuren gelingen kann und welche Herausforderungen sich dabei stellen.

#### Suffizienz im Quartiersalltag

Neben Effizienz und Konsistenz gilt Suffizienz als der dritte wichtige Pfeiler von Nachhaltigkeitsstrategien. Denn die effiziente Nutzung und die Wiederverwertung von Ressourcen reichen nicht aus, damit Gesellschaften ihren Energie- und Ressourcenverbrauch deutlich senken können. Konsummuster und die mit ihnen verbundenen sozialen und kulturellen Praktiken sind so zu gestalten, dass sie die ökologische Tragfähigkeit der Erde nicht überschreiten. Um einen sparsameren und maßvollen, also suffizienten Umgang mit Ressourcen zu erreichen, sind Alternativen zu bestehenden ressourcenintensiven Konsumpraktiken zu entwickeln und im Alltag zu verankern. Quartiere bieten sich für solche Veränderungsprozesse besonders an. Denn sie bilden einen überschaubaren Rahmen, der gemeinschaftliches Handeln erleichtert. Beispiele für suffiziente Alltagspraktiken sind etwa die gemeinschaftliche Nutzung und das Reparieren von Konsumgütern, das gegenseitige Ausleihen von Geräten, die wenig benutzt werden, das Weitergeben von Gegenständen oder Lebensmitteln, wenn sie nicht

<sup>1</sup> SuPraStadt – Lebensqualität, Teilhabe und Ressourcenschonung durch soziale Diffusion von Suffizienzpraktiken in Stadtquartiere: In dem vom BMBF geförderten Projekt wurde von 2019 bis 2022 in einem transdisziplinären Design untersucht, wie sich Suffizienzpraktiken in Stadtquartieren entwickeln und verbreiten können. In Beispielquartieren in Heidelberg, Dortmund und Kelsterbach bei Frankfurt untersuchten Wissenschaftler\*innen des ifeu – Institut für Energie und Umwelt, der FH Dortmund und des ISOE – Institut für sozialökologische Forschung zusammen mit lokalen Praxispartnern in drei Reallaboren, wie sich Bedürfnisse von Bewohner\*innen in verschiedenen Handlungsfeldern wie Wohnen, Mobilität und Freiraum mit den ökologischen Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung in Einklang bringen lassen.



benötigt werden oder das vermehrte Fahrradfahren und zu Fuß gehen im Alltag. Vor allem Praktiken der gemeinschaftlichen Nutzung haben zudem den Vorteil, dass sie eine ökologisch verträglichere und oft preisgünstigere Alternative zum marktvermittelten Zugang zu Gütern und Dienstleistungen bieten. Dies macht sie auch in weniger wohlhabenden sozialen Milieus attraktiv.

Neben der Untersuchung, wie bzw. an welchen Beispielen sich suffiziente Konsumpraktiken in den Alltag integrieren lassen, wurde auch analysiert, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit solche Veränderungen gelingen können. Hierzu wurde sich an einem Meta-Modell des Verhaltenswandels<sup>2</sup> angelehnt. Demnach müssen mehrere Voraussetzungen gegeben sein, damit es zu einem Wandel von Praktiken kommt. Konkret geht es dabei um die Elemente Gelegenheit, Kompetenz und Motivation (COM-B Modell). Als Gelegenheiten können Infrastrukturen und Angebote verstanden werden, unter Kompetenz Wissen und Fähigkeiten. Damit wird deutlich: Damit wir im Alltag suffizient handeln können, brauchen wir nicht nur guten Willen, sondern auch das erforderliche Wissen und Können sowie eine passende Infrastruktur.

### Die SuPraStadt-Aktivitäten

Im Quartier „Auf der Mainhöhe“ wurden dementsprechend für und mit der Bewohnerschaft Mitmachaktionen in den Handlungsfeldern Nahmobilität und Ernährung initiiert. Sie knüpften an die Maßnahmen im Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt - Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“ an. Dort wurden in den Jahren zuvor bereits Sanierungsmaßnahmen z. B. zur Verbesserung des Wohnumfeldes von NH Wohnstadt und NH Projektstadt umgesetzt. In dem Quartier leben etwa 1.100 Bewohnerinnen und Bewohner vorwiegend aus mittleren und niedrigen Einkommensgruppen aus migrantischen Milieus.

Bei den Aktivitäten, die in den Jahren 2020 und 2021 stattgefunden haben, konnten Alltagspraktiken, die solche suffiziente Verhaltensweisen befördern, kennengelernt und ausprobiert werden. Die ersten Aktionen im Sommer 2020 galten der Nahmobilität. Hier wurde das COM-B Modell genutzt, um idealtypisch eine Serie von Maßnahmen zu erproben, die aufeinander aufbauen und die verschiedene Elemente des Modells adressieren: In Kelsterbach gibt es seit einigen Jahren keinen Fahrradladen mehr. Damit fehlt ein wichtiges Element der Infrastruktur für die Fahrradmobilität. Deswegen wurde in einem ersten Schritt die Möglichkeit geschaffen, derangierte Fahrräder in einem mobilen Fahrradwerkstattbus ertüchtigen zu lassen. Über 70 Bewohnerinnen und Bewohner besuchten die



Abbildung 1 (links)  
Fahrradwerkstattbus.  
Foto: UMP

Abbildung 2 (rechts)  
Geführte Fahrradtour.  
Foto: UMP

mobile Fahrradwerkstatt und ließen Erwachsenen- und Kinderräder gegen geringe Kosten in Stand setzen.

Im zweiten Schritt wurden mit dem ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten der Stadt coronakonform mehrere Radtouren in und um Kelsterbach organisiert. Die ca. 30 Teilnehmenden konnten nicht nur ihren Wohnort und verschiedene Ziele mit dem Rad kennenlernen, sondern erfuhren viel über ein gutes und sicheres Miteinander im Verkehr. Ziel war es, das Fahrradfahren als praktische und kostengünstige Fortbewegung in den Fokus zu rücken. Im Sommer 2021 wurde dann ein Fahrradkurs für Frauen und Mädchen angeboten, der von einer Radfahrschule der Region auf einem Schulgelände einer benachbarten Schule durchgeführt wurde. An acht Nachmittagen lernten die zehn Teilnehmerinnen mit speziellen Schulfahrrädern mit Balanceübungen und in Parcours Radfahren von Grund auf. Die Teilnehmerinnen konnten sich so grundlegende Kompetenzen aneignen, um Alltags- und Freizeitwege sicher mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Aktivitäten zum Thema Ernährung mussten wegen der Corona-Pandemie zuerst verschoben und dann an die geltenden Hygienevorschriften angepasst werden. So entstand ein digitales Angebot zum Themenfeld suffiziente Ernährung: ein Online-Kochbuch, in dem Rezepte der Bewohnenden gesammelt wurden, die ihre fleischarmen oder Lieblingsrezepte zur Resteverwertung zum selbst kochen vorstellten. Begleitet wurde das Online-Kochbuch von Online-Quizen zum Thema Ernährungsmythen und Nachhaltigkeit. Das Angebot wurde in leichter Sprache und sehr bildhaft umgesetzt, um so mögliche Sprachbarrieren abzubauen und den Bezug zum Lebensalltag zu erleichtern. Zuletzt konnten die Angebote auch in einem digitalen Stadtmodell von Kelsterbach eingebunden werden, das von der NH Projektstadt entwickelt wurde. Die Plattform your voice enthält ein interaktives 3D-Modell der Stadt Kelsterbach, das für Beteiligungsprozesse und für die Kommunikation mit den Bewohner\*innen genutzt werden kann. Über diese Plattform sind die Informationen zu den Suffizienzpraktiken für die Bewohnerschaft im Quartier und auch darüber hinaus digital zugänglich.

<sup>2</sup> Michie, Susan/Maartje M van Stralen/Robert West (2011): The behavior change wheel: A new method for characterizing and designing behavior change interventions. *Implementation Science* 6:42  
<https://implementationscience.biomedcentral.com/articles/10.1186/1748-5908-6-42>

**Abbildung 3**  
Screenshot SuPraStadt  
Website Ernährung. Quelle:  
[www.mainhoehe.de/suprastadt](http://www.mainhoehe.de/suprastadt)



### Analyse der Akteurskonstellation und Ansprache

Die Aktivitäten im Reallabor wurden von der NH ProjektStadt koordiniert und von der Stadt Kelsterbach unterstützt. Die Forscher\*innen am ISOE begleiteten den Prozess konzeptionell und soziales empirisch und analysierten die Wirkungen. Die Konzipierung und Umsetzung der Einzelaktivitäten erfolgte als Ko-Produktion im transdisziplinären Projektteam. Das bedeutete, dass in einem engen Praxis-Wissenschaft-Austausch die Zielrichtung, die praktische Umsetzung und die Ansprache der Bewohner\*innen geplant wurde. In diesem Prozess wurden zahlreiche externe Akteure der Zivilgesellschaft und der (lokalen) Wirtschaft und den unterschiedlichen Verwaltungsbereichen der Kommune identifiziert und nach Möglichkeit für die Maßnahmen gewonnen.

Parallel wurde eine systematische Analyse der Akteurskonstellation durchge-

führt. Am Beispiel Nahmobilität sollte herausgefunden werden, welche Akteure an der Planung, Umsetzung und Verbreitung von Suffizienzpraktiken im Quartier beteiligt und erforderlich sind. Die Ergebnisse der Analysen wurde in einem transdisziplinären Austausch zwischen Wissenschaft und Praxis erarbeitet und angereichert. Im Ergebnis wurde sichtbar, welche Akteur\*innen und Elemente eine lokale Suffizienzpolitik unterstützen. Deutlich wurde auch welche Akteure und Elemente bei der Förderung von Suffizienzpraktiken bisher zu wenig beachtet wurden und künftig stärker aktiviert und einbezogen werden sollten. So entstand ein Bild der aktuellen Situation und im Kontrast dazu ein SOLL-Netzwerk, das zeigt, wie die Verbreitung von Suffizienzpraktiken im Quartier noch weiter gefördert werden könnte.

Ein Schritt dazu ist etwa die stärkere Einbeziehung der „Lenkungsgruppe“ des Förderprogramms „Sozialer Zusammenhalt“, die eine wichtige Schnittstelle der Schlüsselakteure in der Kommunalverwaltung, der Lokalpolitik, der Wohnungswirtschaft und zu zivilgesellschaftlichen Organisationen darstellen kann. Zudem konnten fehlende oder noch nicht einbezogene Akteure (Einzelhandel) und Beziehungen identifiziert werden. Hierzu zählen zum Beispiel quartiersbezogene Kirchengemeinden als Multiplikatoren oder Ämter und Abteilungen in der Kommunalverwaltung, die bislang wenig einbezogen waren, aber eine wichtige Treiber- oder Multiplikatorenrolle einnehmen könnten. So können beispielsweise die Schulverwaltung oder die Integrationskommission zur Ansprache der Bewohnerschaft und Kommunikation von Maßnahmen zur Kompetenzsteigerung zur Förderung von Suffizienzpraktiken beitragen. Dies kann helfen, die Hemmnisse bei der Umsetzung und Verbreitung von Suffizienz im Quartier abzubauen.

### Veränderte Pfade der Aktivierung

Die Rückmeldungen der Teilnehmenden bei der Evaluation der Fahrradaktionen zeigen, dass, Suffizienz im Alltag von unterschiedlichsten Bedingungen abhängt. Die motivierten Fahrrad-Novizinnen hatten Pläne: „Ich bin froh das endlich gelernt zu haben, jetzt kann ich mit meiner Familie mithalten.“ Oder „Ich möchte in Zukunft mit dem Fahrrad zum Einkaufen fahren, das spart mir Zeit.“ Die Antworten zeigen auch, wie wichtig eine funktionierende Fahrradinfrastruktur ist. Wo können sich die Teilnehmerinnen leicht ein günstiges, gebrauchtes, für Einsteigerinnen geeignetes Fahrrad kaufen?

Wie können sie sicher zum Einkaufsmarkt gelangen, ohne auf Hauptstraßen ohne Radweg fahren zu müssen? Andere wünschten sich, über die Fahrradtouren Fahrrad-Interessierte im Viertel kennenzulernen, um leichte Ausflüge gemeinsam unternehmen zu können. Eltern wünschten sich Anregungen für kostengünstige Ausflugsmöglichkeiten mit ihren Kindern. Und Jugendliche fanden es spannend, gezeigt zu bekommen, wie man ein Fahrrad repariert: „Mich

interessiert Fahrradfahren nicht so, aber einfach wie man die Räder und Bremsen ein und ausbaut.“ Die Befragung macht damit deutlich, dass der Nutzen suffizienter Alltagspraktiken aus Sicht der Bewohnerinnen und Bewohner nicht primär auf den Umweltwirkungen liegt, sondern sehr vielgestaltig ist und beispielsweise Lebensqualität, Alltagsentlastung, Geselligkeit oder Geschicklichkeit umfassen kann. Im Idealfall können diese positiven Erfahrungen dazu führen, dass bestehende Mobilitätspraktiken hinterfragt und durch suffizientere Alternativen ersetzt werden. Es ist wichtig die verschiedenartigen Nutzenaspekte bereits bei der Planung und Kommunikation von Angeboten zu antizipieren, und beispielweise Akteure hinzuzuziehen, die entsprechende Kompetenzen vermitteln können oder Informationen und Hilfestellungen geben können.

### Fazit

Als Folge des Projekts ist auf kommunaler Ebene ein Bewusstsein dafür gewachsen, wie wichtig eine funktionierende Grundlage für die Verbreitung von suffizienten Mobilitätspraktiken ist: Die Stadt Kelsterbach möchte den Werkstattbus noch länger als Angebot in die Stadt kommen lassen und überlegt, wie zusammen mit dem lokalen Einzelhandel eine dauerhafte Lösung gefunden werden kann. Zudem könnte eine Second-Hand Börse für gesammelte Gebrauchträder initiiert über die Nahmobilitätsstelle der Stadt entstehen.

Daran wird sichtbar, wie die Akteurinnen und Akteure im Zusammenspiel zu suffizienten Alltagspraktiken beitragen können. Über die Experimentierräume entsteht ein offener Ideenraum für die beteiligten Akteure, wie solche Praktiken gestärkt und in ihrer Verbreitung gefördert werden können. Die Beobachtungen im Reallabor zeigen, dass dies ein iterativer Prozess zwischen den Akteuren ist und fast wie im Schneeballverfahren funktioniert. Gleichzeitig wurde den kommunalen Akteuren bewusst, welche Dienstleistungen, Infrastrukturen und Kompetenzen überhaupt notwendig und nicht selbstverständlich vorhanden oder zugänglich sind, damit solche Praktiken ermöglicht und ihre Aneignung im Alltag erleichtert werden.

Nicole Mitchell, Julia Teebken, Klaus Jacob

## Experimentelle Klimawandelanpassung mit Bürger\*innen – Fazit für Forschung und Entwicklung

Intention im Projekt GoingVis ist es, insbesondere die (nicht)organisierte Zivilgesellschaft in Kleinstädten zu motivieren, sich mit lokalen Klimarisiken auseinander zu setzen, zu vernetzen und Praktiken zur Anpassung zu entwickeln. Durch die Forschung und Entwicklung im Reallabor Kleinstadt hat der Verbund Erkenntnisse darüber gewonnen, wie Bürger\*innen sich gemeinsam in Anpassungsprozesse einbringen wollen und können.

### Klimawandelanpassung und gesellschaftliches Engagement

#### Wen GoingVis für experimentelle Entwicklungsaktivitäten erreichen konnte

In den Partnerkleinstädten gibt es eine Vielzahl engagierter Bürger\*innen. Sie bringen sich im Rahmen verschiedener Rollen in die Stadtentwicklung ein wie z. B. durch vielfältige Einblicke, die sie als Mitarbeitende der Wasserbetriebe, Grundschule oder des Biosphärenreservats gewonnen haben oder als ehrenamtliches Vereinsmitglied. Auf dieses reiche Potenzial an unterschiedlichen Erfahrungswerten konnte das Projekt GoingVis zurückgreifen. Aber wie überzeugt man die Engagierten, sich auch um die Anpassung an den Klimawandel zu kümmern? Bedenken kamen im Verbundteam auf, ob man das bestehende gesellschaftliche Engagement überfordere oder auch, ob das Thema Anpassung an den Klimawandel überhaupt eingängig genug sei.

Klimawandelanpassung kann als zusätzliche Aufgabe für Bürger\*innen, die sich bereits ehrenamtlich engagieren, schwierig zu vermitteln sein. Im GoingVis-Projekt konnten einige Anknüpfungspunkte identifiziert werden, die den Prozess unterstützen:

- 1 Gemeinsame Zieldefinition: Ehrenamtliche, die in verschiedenen Bereichen tätig sind, fanden es interessant, die Klimaanpassung als ein gemeinsames Ziel zu definieren.
- 2 Lokale Themen als Anker: Die widerstandsfähige Stadt als Ziel, das mit Themen, die in den Partnerstädten als wichtig wahrgenommen werden, unmittelbar zusammenhängt. Dazu gehören beispielsweise der soziale Zusammenhalt, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum oder die kulturelle und wirtschaftliche Attraktivität der Stadt oder Region.
- 3 Umfassende lokale Bedeutung von Klimawandelfolgen gemeinsam ermitteln: Die Bereitschaft mitzumachen auch darüber geweckt werden, dass in transdisziplinären Austauschformaten diskutiert wurde, wie Klimawandelfolgen und Anpassung unmittelbar in den eigenen Alltag wirken.

Ein Beispiel ist die Klimafolge extreme Hitze, die vielfältige Folgen für den Menschen haben kann. Anpassungsbedarfe ergeben sich in diesem Zusammenhang nicht nur für den Gesundheitssektor. Starke Hitze kann auch das allgemeine Wohlbefinden, die Energie für Freizeitbeschäftigungen oder die Leistungsfähigkeit in Schule und Beruf einschränken. In Workshops und Erlebnisspaziergängen als Teil des GoingVis – Real-laboransatzes konnten Bürger\*innen Verbindungen herstellen zwischen lokalen Klimarisiken, ihrem Alltagshandeln und der eigenen Zukunft in der Stadt.

### Wie weit reicht die Experimentierfreude der Bürger\*innen?

Bürger\*innen in Boizenburg/Elbe und der Verbandsgemeinde Liebenwerda machten ihr Engagement in den GoingVis-Reallabor-konstellationen abhängig davon, dass schnell sichtbare Ergebnisse im Stadtraum erzeugt werden. Es ließ sich beobachten, dass einige Leuchtturmprojekte, die gemeinsam von Bürger\*innen umgesetzt wurden, eine Reihe von weiteren Aktivitäten in Gang setzten. Insbesondere die Klimaanpassung über grüne und blaue Infrastrukturen stand im Mittelpunkt der kollaborativen und experimentierenden Aktivitäten der Bürger\*innen.

Der Zugang über lokale Wünsche und Erfahrungen der (nicht-)organisierten Zivilgesellschaft hat Fallstricke für die Klimawandelanpassung. Er birgt die Gefahr, den Fokus der ko-kreativen Adaptationspraktiken auf aktuelle und ausschließlich an lokalen Erfahrungen orientierte Themen zu verengen. Das damit einhergehende Risiko ist eine Verfestigung von Status-Quo-Interessen, oder einer Umsetzung dominanter Interessen, die von den involvierten Akteuren eingebracht werden. Im Prozess kann eine gezielte Moderation helfen, vernachlässigte Interessen anderer (stiller) Akteursgruppen mitzudenken. Dabei gilt es selbstkritisch zu schauen, welche Gruppen aus der Gesellschaft bisher still geblieben sind, welche Gründe es dafür gibt und Möglichkeiten diese zu beteiligen.

Ein weiteres Risiko ist, dass Klimawandelanpassung nicht langfristig und systemisch gedacht wird, beispielsweise verursacht dadurch, dass Forschende eine eher zurückhaltende Perspektive einnehmen und nicht aktiv in den Entwicklungsprozess eingreifen. Das Risiko experimenteller Projekte kann eine Verwässerung gezielter Anpassungsaspekte beinhalten, oder eine Einengung auf gewisse Themen, wie z. B. Naturschutzaspekte. Im Prozess zu bedenken, welche Themen weniger dominant sind, aber Aufmerksamkeit bedürfen, kann helfen, einer Verengung auf die üblichen „verdächtigen“ Themen vorzubeugen.

### Experimentelle Designs mit Bürger\*innen - Fazit für Forschung und Entwicklung

Die GoingVis Erfahrungen verweisen auf ein iteratives, ko-kreatives und auf die lokalen Kontexte bezogenes Vorgehen als essentielle Prinzipien von Entwicklungsarbeiten mit Bürger\*innen. Forschende, aber auch Koordinator\*innen, sollten für einen langfristigen gemeinsamen Entwicklungsprozess offen sein, für ein pragmatisches Reagieren auf Wünsche und Bedürfnisse vor Ort. Es gilt im Blick zu behalten, dass sich involvierte Teilnehmer\*innen auch an ihren eigenen Anliegen, Erfahrungen und Sichtweisen orientieren, die in die Entwicklungsziele eingebracht werden. Die Notwendigkeit des iterativen und pragmatischen Anpassens der Forschungs- und Entwicklungsziele sollte von Beginn der ko-kreativen Arbeiten an mit einkalkuliert werden. Für Forschungstätigkeiten kann das herausfordernd sein, weil Randbedingungen und Untersuchungsdesign sich laufend verändern können. Ein strukturiertes Vorgehen beizubehalten und im Verbund der beteiligten Institutionen und Personen das bestehende Vorgehen immer wieder kritisch zu reflektieren, ist eine wichtige Voraussetzung für die experimentelle Gestaltung lokaler Klimawandelanpassungsprozesse.

### Weiterführende Literatur

Kummel, O. (2020): Zwischen Mitgestalten und Alltagsdruck: Herausforderungen zivilgesellschaftlich Engagierter zur (Wieder)belebung einer Kleinstadt in Ostdeutschland. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning 78/4,361–376. DOI: 10.2478/rara-2020-0016.



**Abbildung 1**  
Aktion Klimaangepasste  
Grundschule 27.10.2021 in  
Uebigau-Wahrenbrück,  
Foto: Andreas Claus, Daniel  
Willeke, Leuchtturm LOUISE

**Abbildung 2**  
Aktion Klimaangepasste  
Grundschule, 27.10.2021 in  
Uebigau-Wahrenbrück,  
Foto: Andreas Claus, Daniel  
Willeke, Leuchtturm LOUISE



**Abbildung 3**  
Visionsworkshop im Elster-  
Natourem in Maasdorf,  
Elbe-Elster am 26.08.2021,  
Foto: Andreas Claus, Daniel  
Willeke, Leuchtturm LOUISE



Nicole Mitchell, Julia Teebken, Klaus Jacob

### Reallabore - Chance oder Überforderung für kleine Städte?

Die Stadt als Reallabor ist allgegenwärtig präsent. Sie gilt als ideales Objekt, um räumlich abgegrenzt, gesellschaftliche Transformationsprozesse zu verstehen und experimentell anzuregen. Großstädte werden in diesem Zuge stärker in den Blick genommen, nicht nur, weil Prozesse der Urbanisierung die städtische Verwundbarkeit gegenüber dem Klimawandel maßgeblich beschleunigen können und den Transformationsbedarf deutlich machen, sondern auch, weil Großstädte als Orte gelten, in denen Innovationen und Wandlungsprozesse in Richtung Nachhaltigkeit auf besonders fruchtbaren Boden fallen. Reallabore werden daher häufig in großstädtischen Quartieren angesiedelt. Es lohnt jedoch der Blick in Kleinstädte - hier leben in der Gesamtheit nur unwesentlich weniger Menschen als in den 79 deutschen Großstädten. Dabei stehen insbesondere die peripher gelegenen und strukturschwachen Kleinstädte vor besonderen Herausforderungen, wenn es um die Bewältigung von Zukunftsfragen im Kontext Klimawandel geht.

Das Projekt GoingVis („Wie Governance durch integrative Visionen (GoingVis) Städte auf ihrem Weg zur Hitzeresilienz unterstützen kann“) hat gemeinsam mit Boizenburg/Elbe und in der Verbandsgemeinde Liebenwerda einen auf kleinstädtische Voraussetzungen abgestimmten Klimawandelanpassungsprozess angeschoben. Im Zusammenspiel von Städtepartnern, Wissenschaft und Bürger\*innen entstanden intermediäre Plattformen zur teilhabeorientierten Klimawandelanpassung. Das experimentierende Vorgehen ist dabei zentral, um Klimaanpassung erfahrbar zu machen und die Stadtgesellschaft zu ermutigen, Ideen proaktiv zu entwickeln und umzusetzen oder gegebenenfalls auch wieder zu verwerfen.

GoingVis stieß dabei auf besondere kleinstädtische Herausforderungen und Chancen experimenteller und ko-produktiver Entwicklung und Forschung, die künftigen Projekten als Orientierung dienen können:

Reallaboransätze, die die Kleinstadt und ihre Dynamiken in den Blick nehmen wollen, sollten sich mit den Voraussetzungen einer Anbindung an die kommunale Verwaltung auseinandersetzen. Über das Tagesgeschäft hinausgehende Aufgaben sind für viele kleinstädtische Verwaltungsmitarbeiter\*innen kaum realisierbar. Da die Kapazitäten in der Verwaltung für die Umsetzung solcher Projekte begrenzt sind, braucht es entweder eigens für die Umsetzung von Reallaboren eingesetzte Stellen oder es müssen andere Akteurskonstellationen und Allianzen für die transdisziplinäre Entwicklungsarbeit fokussiert werden. In Kleinstädten bietet sich gegebenenfalls an, den Aufbau eines Reallabors mit kommunalen Vereinen anzustreben. Diese übernehmen im Stadtleben oftmals eine integrative Rolle und haben Zugang zu einer Vielzahl an Akteursgruppen.

Vor besonderen Voraussetzungen stehen Reallaborprojekte in Kleinstädten auch hinsichtlich der Generierung von Systemwissen – also Wissen über die Gegebenheiten vor Ort. Beispielsweise kann auf Datenbestände wie sie in Großstädten oft schon vorliegen, wie zum Beispiel klimatologische Daten zu Baumbeständen oder klimatologischen Kenntnissen nicht zwingend zurückgegriffen werden, da den kleinen Städten oft die Kapazitäten fehlen, diese zu erheben oder erheben zu lassen. Die transdisziplinäre Erhebung solcher lokalen Wissensbestände in Reallaboren kann Chancen bieten. Einerseits für die Forschung, die hier mit neuen, crowd-basierten Erhebungsmethoden experimentieren kann. Andererseits auch für die kleinstädtischen Akteure, die durch die transdisziplinäre Zusammenarbeit im Reallabor, gegebenenfalls kostenaufwendige, privatwirtschaftliche Beratungsleistungen umgehen können.

Das in kleinstädtischen Stadtentwicklungsprozessen oft schon alltägliche Agieren an der Schnittstelle zwischen Verwaltung und Zivilgesellschaft kann für Reallaborprojekte im Kontext Klimawandelanpassung Potenziale bieten. Der Austausch ist vielfach vor Ort schon erlernt und für viele Projekte in Kleinstädten der entscheidende Hebel zur Realisierung. An dieser Schnittstelle liegt Transformationspotenzial im Wissen für unkonventionelle Umsetzungswege. Die Lokalpresse kann in Kleinstädten eine wichtige Rolle für die Akzeptanz ko-kreativer Entwicklungsprozesse einnehmen. Auch kleinere Projekte und Entwicklungen werden hier gerne aufgegriffen. Sie können so eine große Reichweite entwickeln und die räumliche Ausbreitung von experimentellen Ansätzen unterstützen. Kleinstadt-spezifische Kommunikationskanäle zu kennen und zu nutzen (z. B. die lokale Facebookgruppe, der Aushang beim Bäcker, der lokale Stadtanzeiger), kann die Umsetzung von Reallaboransätzen entscheidend erleichtern, da sie sich auf die Kleinstadt beziehen und die große Teile der Stadtgesellschaft erreichen.

Bei kleinstädtischen Akteuren kann unter Umständen mit einer gewissen Skepsis gegenüber experimentellen Vorgehensweisen gerechnet werden. Reallaborforschende müssen sich daher schon vor Projektbeginn gemeinsam mit den städtischen Partnern mit der Frage auseinandersetzen, ob man sich auch ein Scheitern erlauben kann. Gerade dort, wo Ressourcen und Kapazitäten begrenzt sind und die Motivation von, für das städtische Leben essentiellen, ehrenamtlich Engagierten langfristig verspielt werden kann. Vertrauensaufbau, Kommunikation der Zielsetzungen von Reallaboransätzen und Erwartungsmanagement sind daher besonders wichtig.

## Fazit

Trotz oder gerade wegen der spezifischen Voraussetzungen haben kleine Städte ein großes Potenzial für Reallaboransätze, die in transdisziplinärer Zusammenarbeit Wissen für Nachhaltigkeitstransformationen generieren. Wie kürzlich eine Studie der Friedrich-Ebert-Stiftung feststellte, können periphere Kleinstädte strukturschwach sein, von ihrer Erfahrungsstärke können aber sowohl Forschung als auch weitere Städte profitieren. Nicht zuletzt entstehen im transdisziplinären Austausch im Reallabor auch für die Kleinstädte Chancen, Schritte aus der Peripherisierung herauszumachen und sich als wichtige Stimmen für Transformationsprozesse emporklingen zu lassen.

## Weiterführende Literatur

Milbert, A.; Porsche, L. (2021): Kleinstädte in Deutschland. Bonn: Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hg.).

[https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/kleinstaedte-in-deutschland-dl.pdf;jsessionid=3C6E-49AF6FF391C6C51FA457D5DB2A31.live11293?\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/kleinstaedte-in-deutschland-dl.pdf;jsessionid=3C6E-49AF6FF391C6C51FA457D5DB2A31.live11293?_blob=publicationFile&v=1)

Fröhlich, P. ; Mannewitz, T.; Ranft, F. (2022) Die Übergangenen. Strukturschwach und Erfahrungsstark. Zur Bedeutung regionaler Perspektiven für die große Transformation. Friedrich-Ebert-Stiftung (Hg.) Bonn. <http://library.fes.de/pdf-files/a-p-b/18522.pdf>

Reinermann, Julia-Lena und Friederike Behr (Hrsg.) (2017): Die Experimentalstadt Kreativität und die kulturelle Dimension der Nachhaltigen Entwicklung. Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH.

Moritz Engbers

## #mobildabei: Ein Reallabor mit sozialen Einrichtungen zum Thema Armut, Mobilität und soziale Teilhabe

Wer mobil ist, dem fällt es zumeist leichter an der Gesellschaft teilhaben zu können. Mobilität ermöglicht es soziale Kontakte, Arbeitsplätze, Freizeit- und Einkaufsgelegenheiten oder Bildungsangebote gut erreichen zu können. Im Projekt „Social2Mobility: Mehr soziale Teilhabe durch integrierte Raum-, Verkehrs- und Sozialplanung“ beschäftigen wir uns mit dem Zusammenhang von Mobilität und sozialer Teilhabe insbesondere bei Menschen mit geringem Einkommen. In unserem Reallabor #mobildabei ging es darum, Handlungsoptionen und Maßnahmen in einem Experimentierraum zusammen mit von finanzieller Armut betroffenen oder bedrohten Personen und lokalen Einrichtungen zu entwickeln, auszuprobieren und zu reflektieren. Das Reallabor fand in der, westlich der Landeshauptstadt Hannover gelegenen, Stadt Ronnenberg statt. Ronnenberg hat 24.844 Einwohner\*innen (Stand 2020) und besteht aus einem urban geprägten Stadtteil an der Grenze zur Landeshauptstadt, einem Stadtteil mit Gemeindezentrumscharakter und mehreren Stadtteilen mit dörflichem Charakter. Da die Stadt Ronnenberg einen, im regionalen Vergleich, hohen Anteil an Transferleistungsempfänger\*innen hat, wurde sie als Partnerkommune für das Projekt Social2Mobility ausgewählt (vgl. Rozynek, Schwerdtfeger & Lanzendorf 2020).

### #mobildabei: Konzept und Umsetzung

Reallabore sind eine Form der transdisziplinären Forschung, die sich in der Nachhaltigkeitsforschung – insbesondere im deutschsprachigen Raum – entwickelt hat, um komplexe und drängende gesellschaftliche Herausforderungen anzugehen. Sie bilden gewissermaßen eine Plattform, um Nachhaltigkeitsexperimente mit verschiedenen Akteur\*innen gemeinsam zu entwickeln, umzusetzen und zu reflektieren. Durch ihren direkt-partizipativen und unmittelbaren Ansatz bilden sie eine Ergänzung zu eher langfristig ausgerichteten Planungsprozessen. Das Reallabor #mobildabei lässt sich anhand von vier Phasen strukturieren: 0) Anbahnung, 1) Ko-Design, 2) Ko-Produktion und 3) Ko-Evaluation. Die Anbahnung bestand aus Vorgesprächen, der Auswahl einer Kommune und einem Stadtratsbeschluss für das Reallabor. Das Ko-Design war durch eine thematische Konkretisierung und der Planung von Workshops und Experimenten geprägt. Die Ko-Produktion bestand aus der Umsetzung von Experimenten, Workshops und Veranstaltungen. Die Ko-Evaluation bestand aus der gemeinsamen Reflexion von Experimenten und des Reallabors. Die Phasen haben sich abgewechselt und wurden häufiger durchlaufen.

Haushalte mit Kindern, die von Armut bedroht sind, standen im Mittelpunkt des Reallabors. Die Veranstaltungen im Reallabor richteten sich, je nach Schwer-

punkt, an Personen, die professionell mit armutsbedrohten Menschen arbeiten, an armutsbedrohte Personen selbst oder an Verkehrs- und Sozialplaner\*innen. Das Reallabor setzte sich aus drei Aktivitätsschwerpunkten zusammen, die im Folgenden näher beschrieben werden (siehe Abb. 1): 1. Vernetzung, 2. Experimente und 3. Workshops/Gespräche. Zur Koordinierung des Reallabors wurde eine Planungsrunde eingerichtet, die aus Personen von Social2Mobility, des Sozialberatungszentrums der Stadt Ronnenberg und der Quartiersmanagerin des Quartierstreffs im größten Stadtteil bestand. Weitere Personen wurden nach Bedarf hinzugezogen.

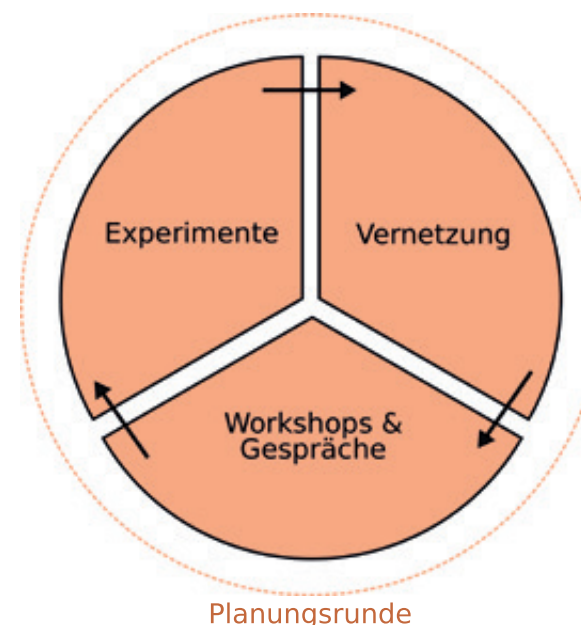


Abbildung 1  
Aufbau des Reallabors  
#mobildabei  
Grafik: Moritz Engbers

### Vernetzung

Diese diente der Koordinierung, dem Wissensaustausch und der Netzwerkbildung zwischen sozialen Einrichtungen, Verbänden, der Stadtverwaltung und weiteren Akteur\*innen (u. a. dem Sozialausschuss der Stadt Ronnenberg, der AG Soziale Arbeit) sowie der Region Hannover und dem Projekt Social2Mobility rund um das Thema Mobilität und Teilhabe. Hier galt es zunächst einen Überblick über die verschiedenen Akteur\*innen im Themenfeld gewinnen und mögliche Schnittstellen feststellen. An das Thema Mobilität und soziale Teilhabe bestanden für viele Einrichtungen gute Anknüpfungspunkte, allerdings war ein erster Schritt, überhaupt für das Thema zu sensibilisieren und Handlungsbedarfe festzustellen.

### Workshops/Gespräche

Gesprächsrunden, Workshops und Veranstaltungen bildeten einen weiteren Teil des Reallabors. Hier stand ein Erkunden des Themas mit armutsbedrohten Per-

sonen, sozialen Einrichtungen und Verbänden in Ronnenberg im Vordergrund. Im Zuge dessen wurden Problemstellungen gesammelt, diskutiert und Maßnahmen entwickelt. So haben die beiden Workshops „Mobilität im Alter“ und „Mobilität, Teilhabe und Corona“ stattgefunden und es wurden verschiedene Veranstaltungen im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2020 und 2021 umgesetzt. Einen Abschluss bilden die Vorstellung der Ergebnisse in den Ausschüssen für Soziales und Verkehr, in der AG Soziale Arbeit und eine gemeinsame Reflexion des Prozesses in der Planungsrunde. Dieser Aktivitätsschwerpunkt schließt auch die Mitwirkung des Projektes an laufenden Prozessen und Workshops ein, wie zum Beispiel einem energetisches Quartierskonzept oder dem Verfassen von Stellungnahmen zum Verlauf von Velorouten zur Fahrradmobilität.

### Experimente

Experimente sind ein zentraler Bestandteil von Reallaboren. In #mobildabei wurden verschiedene mobilitätsbezogene Maßnahmen ausprobiert und reflektiert: Die Erreichbarkeit der Tafel in der Nachbarkommune Gehrden sollte durch Verkehrsinformationen in der Zeitung und in sozialen Einrichtungen verbessert werden. Außerdem wurden im Sozialberatungszentrum ÖPNV-Tickets hinterlegt, um Barrieren auf dem Weg zur Anmeldung abzubauen. Ein Fahrradkurs in Kooperation mit einem Frauenzentrum und dem ADFC wurde begleitet und evaluiert. Für vier Monate wurde probenhalber ein Quartiersticket, eine Monatskarte für das gesamte Tarifgebiet, zur freien Ausleihe hinterlegt. Ein vergünstigtes Ticket für Mieter\*innen der Wohnungsgesellschaft vor Ort wurde eingeführt. Und schließlich wurde das Konzept des Familienzentrums vor Ort um Angebote zur Fahrradmobilität für Familien erweitert.

**Abbildung 2**  
Kinder-Kreidemataktion im  
Rahmen der Europäischen  
Mobilitätswoche 2020  
Foto: Franziska Kesper



### Lessons Learned

Im Folgenden fasse ich einige zentrale Erkenntnisse in Hinblick auf #mobildabei zusammen:

#### Vorlauf einplanen

Die Etablierung von Netzwerken auf kommunaler Ebene und eines Reallabors benötigte – trotz bestehender Kontakte – viel zeitlichen Vorlauf. Da jede Kommune etwas anders strukturiert ist, müssen zunächst Handlungskompetenzen und mitwirkungsbereite Kooperationspartner\*innen gefunden werden. Auch Stadtratsbeschlüsse waren einzuholen. Neben Erschwernissen der Corona-Pandemie haben auch die Kommunalwahlen auf Ebene der Region Hannover und der Stadt Ronnenberg zu Verzögerungen im Laufe des Reallabors geführt, wie zum Beispiel der Wechsel des Bürgermeisters und die Neuzusammensetzung des Stadtrates.

#### Bevölkerungsgruppen erreichen

Die Gruppe der armutsbedrohten Haushalte mit Kindern ist zum Teil extrem schwer zu erreichen. Durch Kinderbetreuung und Erwerbsarbeit steht wenig Zeit zur Verfügung. Darüber hinaus spielen auch sprachliche Barrieren eine Rolle. Trotz der geringen Kapazitäten zur Mitwirkung wird der Bedarf, die Perspektive armutsbedrohter Menschen zu berücksichtigen, zugleich als sehr hoch eingeschätzt. In der Pandemie kam ein eher schlechter digitaler Zugang (u. a. in Hinblick auf die technische Ausstattung und Anwendungskennntnisse) erschwerend hinzu. Soziale Einrichtungen haben im Reallabor eine zentrale Rolle im Kontakt mit armutsbedrohten Bevölkerungsgruppen eingenommen. (Zur Kontaktaufnahme mit armutsbedrohten Personen siehe auch den Beitrag von Caroline Rozynek in diesem Band).

#### Für Themen sensibilisieren

Für soziale Einrichtungen ist Mobilität ein relevantes Thema, das allerdings eher auf Nachfrage aufgegriffen wurde. Die meisten Einrichtungen verfügen kaum über eigene Angebote in Hinblick auf Mobilität. #mobildabei hat Diskussionen ausgelöst, wie Klient\*innen zu den Einrichtungen kommen bzw. wie Außenangebote geschaffen werden können. Ein großes Potential besteht in der Vernetzung verschiedener sozialer und mobilitätsbezogener Angebote (z. B. Beratungseinrichtungen, Fahrradwerkstatt, ÖPNV-Tickets). In Hinblick auf Haushalte mit Kindern konnte festgestellt werden, dass viele (Freizeit-)Aktivitäten oft kostengünstig im Nahraum stattfinden. Daher stellen auch reduzierte Versorgungsangebote (z. B. Schließung von Bankfilialen) ein Mobilitätsproblem dar. Jedoch sind auch bestehende Angebote vor Ort z.T. nicht bekannt (ÖPNV-Tarife, Freizeit, Beratung). Ein besonderes Potential liegt in der bei der Förderung der Fahrradmobilität, als kostengünstige und klimafreundliche Alternative zum Auto.



### *Reflektieren und Anpassen.*

Die Arbeit im Reallabor war stark durch die Covid-19-Situation geprägt. Das ursprüngliche Design enthielt viele partizipative Formate und öffentliche Veranstaltungen. Durch die Kontaktbeschränkungen, Hygieneregulungen, die vorübergehende Schließung oder Verlagerung ins Home Office von Einrichtungen und die erschwerte Planbarkeit hat sich stark auf das Reallabor und dessen Möglichkeiten ausgewirkt. Darüber hinaus war die Partizipation gerade von arbeitsbedrohten Haushalten mit Kindern massiv eingeschränkt, da diese Gruppen zudem besonders stark durch die Einschränkungen betroffen waren und sind. Daher wurde in partizipativer Hinsicht stärker mit sozialen Einrichtungen anstatt direkt mit von Armut bedrohten Personen zusammengearbeitet, auch wenn diese in ihrer Arbeit durch vorübergehende Schließungen oder rein telefonische Erreichbarkeit eingeschränkt waren. Deren Perspektiven konnten über die quantitativen und qualitativen empirischen Erhebungen dennoch eingebracht werden.

Eine Stärke von Reallaboren ist es, flexibel auf sich verändernde Situationen reagieren zu können. Dadurch können sie herkömmliche Planungsprozesse ergänzen, jedoch ist das experimentelle Format für viele Gesprächspartner\*innen zunächst ungewohnt. Reallabore haben das Potential arbeitsbedrohte Menschen auch über klassischen Beteiligungsansätzen und empirische Sozialforschung, im Sinne eines miteinander Forschens, einzubeziehen. Die Zusammenarbeit mit sozialen Einrichtungen sehe ich als einen wesentlichen Zugang dafür an.

### **Weiterführende Literatur**

Defila, R. & Di Giulio, A. (2018, Hrsg.): Transdisziplinär und transformativ forschen: Eine Methodensammlung. Springer Verlag, Wiesbaden.

Parodi, O.; Beecroft, R.; Albiez, M.; Quint, A.; Seebacher, A.; Tamm, K. & Waitz, C. (2016): Von „Aktionsforschung“ bis „Zielkonflikte“: Schlüsselbegriffe der Reallaborforschung. Technikfolgenabschätzung: Theorie und Praxis 25, S. 9-18.

Projekt Social2Mobility: [www.social2mobility.de](http://www.social2mobility.de)

Rozynek, C.; Schwerdtfeger, S. & Lanzendorf, M. (2020): Über den Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität: Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 23. Frankfurt a.M.

### Caroline Rozynek

#### **Hinweise zur Durchführung von qualitativen Interviews mit Menschen, die von finanzieller Armut betroffen oder bedroht sind**

Um am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben, stellt Mobilität eine wesentliche Voraussetzung dar (Altenburg et al. 2009; Schwanen et al. 2015). Mobilität kann jedoch durch geringe finanzielle Mittel eingeschränkt werden und dabei mobilitätsbezogene soziale Exklusion zur Folge haben (Lucas 2012; Social Exclusion Unit 2003). Mobilitätsbezogene soziale Exklusion ist dabei als ein mehrdimensionaler Prozess zu verstehen, bei welchem Individuen oder Gruppen verglichen mit anderen Personen oder früheren Lebensabschnitten schlechteren Zugang zu verschiedenen Lebensbereichen haben (Schwanen et al. 2015; Kenyon et al. 2002).

Der Zusammenhang von finanzieller Armut, Mobilität und sozialer Teilhabe wurde im Projekt Social2Mobility in Ronnenberg (Region Hannover) im Kontext des Reallabors #mobildabei näher untersucht (Rozynek et al. 2020). Ein Teilprojekt von Social2Mobility umfasste dabei eine qualitative empirische Erhebung. Es wurden insgesamt 30 problemzentrierte Interviews (Witzel und Reiter 2012) mit von finanzieller Armut betroffenen oder bedrohten Personen in Haushalten mit Kindern sowie mit älteren Menschen (ab 60 Jahren) im Zeitraum März bis September 2020 durchgeführt, um folgende Fragestellung zu beantworten: Inwiefern hat finanzielle Armut Einfluss auf die Mobilitätspraktiken und somit auch auf die soziale Teilhabe von einkommensschwachen Haushalten mit Kindern sowie von älteren Menschen (ab 60 Jahren)?

Qualitative Interviews mit Menschen zu führen, die von finanzieller Armut betroffen oder bedroht sind, und dabei die Auswirkungen von Armut zu thematisieren, ist aus zwei Gründen herausfordernd. Erstens, ist die Rekrutierung an sich schwierig, denn Menschen mit geringen Einkünften nehmen im Allgemeinen seltener an Befragungen teil. Bei Haushalten mit Kindern, insbesondere bei Alleinerziehenden, stellt der Zeitdruck eine zusätzliche Barriere für die Teilnahme an einem Interview dar. Zweitens, ist finanzielle Armut ein sensibles Thema, über welches nicht jede:r freiwillig sprechen möchte. Vor allem, wenn Interviews aufgezeichnet werden sollen. Trotz dieser Hürden gelang es, 30 Interviews mit passenden Interviewpartner\*innen zu führen. Folgende Hinweise basieren auf Erfahrungen, die im Kontext des Reallabors #mobildabei (siehe auch Beitrag von Moritz Engbers) gemacht wurden. Sie sollen zukünftigen Studien und Projekten zum Thema finanzielle Armut als Unterstützung dienen, geeignete Interviewpersonen zu rekrutieren.

#### **Kontaktnetzwerk eines Reallabors nutzen**

Der Feldzugang zu potenziellen Interviewpartner\*innen erfolgte im Kontext des

Reallabors #mobildabei. So wurden Veranstaltungen, die durch soziale Einrichtungen wie beispielsweise dem Quartierstreff, dem Familienzentrum, der kirchlichen Gemeinde, der Diakonie und der Tafel organisiert wurden, besucht. Durch dieses Vorgehen wurde die Forschende von den potenziellen Interviewpartner\*innen nicht als fremd wahrgenommen und es ergaben sich erste Möglichkeiten der Kontaktaufnahme. Zudem haben Mitarbeitende sozialer Einrichtungen selbst Interviewpersonen vermittelt. Dies war besonders zielführend, da die Mitarbeitenden genau wussten, ob ihre Klient\*innen den Auswahlkriterien entsprechen, d.h. geringe finanzielle Mittel zur Verfügung haben, in Ronnenberg leben und entweder über 60 Jahre alt sind oder in einem Haushalt mit Kindern leben. Zusätzlich ergaben sich durch das Schneeballverfahren weitere Gespräche. Bei diesem Vorgehen ist nach Abschluss eines jeden Interviews gefragt worden, ob die Befragten andere Personen kennen, auf welche die notwendigen Kriterien zutreffen und von denen sie sich vorstellen könnten, dass sie zu einem Interview bereit wären. Das Schneeballverfahren hatte zudem den Vorteil, dass das Projekt Social2Mobility sowie das Reallabor #mobildabei innerhalb der Bevölkerung bekannter wurden.

### Begehung des Untersuchungsgebiets

Es erwies sich als sehr hilfreich noch vor den ersten Interviews das Untersuchungsgebiet Ronnenberg zu begehen, um beispielsweise die Erreichbarkeit der verschiedenen Stadtteile Ronnenbergs mit dem öffentlichen Nahverkehr selbst in Erfahrung zu bringen sowie die Entfernungen zwischen den jeweiligen Stadtteilen und zur Stadt Hannover besser zu kennen. Rückblickend half dieses Wissen dabei Interviewaussagen besser einordnen zu können. Zudem gaben einige Interviewpersonen die Rückmeldung, dass es ihnen gefiel, dass die Forscherin sich in ihrem Wohn- und Lebensumfeld auskannte und beispielsweise mit Namen von Geschäften und Straßen oder von sozialen Einrichtungen sowie mit den Bus-, S- und Straßenbahnlinien vertraut war.

### Incentive

Die Bereitschaft an einem Interview teilzunehmen, welches finanzielle Armut thematisiert, war nicht bei allen potentiellen Interviewpersonen vorhanden. Grund dafür war, dass geringe finanzielle Mittel ein sensibles Thema sind, über das nicht jede Person gerne Auskunft gibt. Eine große Hilfestellung bei der Rekrutierung stellte daher ein Incentive dar, welches vom Projektpartner, der Region Hannover, zur Verfügung gestellt wurde. So erhielten Personen für die Teilnahme an einem Interview Eintrittskarten für den Zoo in Hannover (bei älteren Menschen alternativ für die Herrenhäuser Gärten) sowie Fahrkarten für den ÖPNV, um dorthin zu gelangen. Die Mitarbeitenden der sozialen Einrichtungen berichteten, dass insbesondere Haushalte mit geringen Einkünften sich einen solchen Ausflug finanziell nicht leisten könnten. Bei den Haushalten mit Kindern waren

die Zookarten der Hauptgrund für die Teilnahme an den Interviews. Einige der älteren Menschen konnten körperlich bedingt keine Ausflüge unternehmen und erhielten als Alternative einen Gutschein für eine Drogerie oder einen Lebensmittelladen ihrer Wahl.

### Flexibilität beim Ort für die Interviews

Flexibilität bei der Auswahl eines geeigneten Ortes für das Interview war notwendig. So nahmen einige Interviewpersonen das Angebot an, von der Forschenden in einem Café zu einem Getränk eingeladen zu werden und dort das Interview zu führen. Die Interviewten kommentierten dies damit, dass sie sich so etwas finanziell nicht immer leisten könnten und es sehr genossen haben. Anderen wiederum schien es unangenehm zu sein dieses Angebot wahrzunehmen und in der Öffentlichkeit ein Interview zu führen. Diese Personen wurden, wenn sie dies nicht bereits selbst angeboten hatten, gefragt, ob das Interview bei ihnen zu Hause stattfinden könne. Das Interview bei sich zu Hause durchzuführen erwies sich für die Befragten als weniger zeitaufwendig. Darüber hinaus wurden Interviews auch in den Räumlichkeiten der sozialen Einrichtungen durchgeführt, die Teil des Reallabors waren. Die Interviews mit Haushalten mit Kindern fanden häufig auch auf Spielplätzen statt. Dort waren die Kinder der Befragten beschäftigt und beaufsichtigt, während das Interview geführt wurde.

### Transparenz

Unter einigen der Interviewpersonen herrschte Angst davor, dass die Aussagen aus den Interviews oder die Angaben im soziodemografischen Kurzfragebogen (Abbildung 1) an Behörden (z. B. Jobcenter, Jugendamt) weitergegeben werden könnten. Aus diesem Grund wurden das Projekt Social2Mobility, der Ablauf des Interviews, die Verwendung der Daten, das Forschungsinteresse und die Rolle der Forscherin ausführlich erläutert. Anschließend sind die Befragten über ihre Rechte aufgeklärt worden. Die Zustimmung zur Teilnahme am Interview inklusive einer Aufnahme des Gespräches und der Verwendung von Zitaten zu Publikationszwecken erfolgte schriftlich. Damit die Befragten jederzeit nach dem Interview Rückfragen stellen oder ihre Zustimmung zum Verwenden der Daten zurückziehen können, erhielten sie neben einer Kopie des Einverständnisformulars für die Audioaufnahme sowie Nutzung der Daten für Publikationszwecke auch einen Flyer mit Informationen zum Interview und die Visitenkarte der Forscherin mit ihren Kontaktdaten.

### Erfragen von finanzieller Armut

Da finanzielle Armut ein sensibles Thema darstellt, wurden bedachte Formulierungen verwendet. Insbesondere bei Interviewpersonen, die nicht von den sozialen Einrichtungen vermittelt wurden und somit nicht klar war, ob sie geringe finanzielle Mittel zur Verfügung haben, war dies notwendig. So fragte die For-

scherin zunächst, ob die Person zu einem Interview zum Thema Finanzierbarkeit von Mobilität bereit wäre und ergänzte anschließend, dass zu hohe Einkünfte die Ergebnisse der Studie verfälschen würden und daher Personen für Interviews gesucht werden, die eher eine „kleine Rente“ haben, denen der „Staat unter die Arme greift“ oder bei denen es „geldtechnisch am Ende des Monats auch mal eng werden kann“. Diese umgangssprachlichen Formulierungen sind Beispiele für Ausdrücke, die sich bei der direkten Ansprache potenzieller Interviewpersonen bewährt haben.

Abbildung 1  
Soziodemografischer Kurzfragebogen (eigene Darstellung)

**Forschungsprojekt: Social2Mobility**

**Kurzfragebogen zur Erhebung soziodemografischer Charakteristika**

**Geschlecht:**  weiblich  männlich  divers

**Geburtsjahr:** \_\_\_\_\_ **Staatsangehörigkeit:** \_\_\_\_\_

**Bildungsbildung:**

<input type="checkbox"/> kein Schulabschluss	<input type="checkbox"/> Vorkollegschulabschluss
<input type="checkbox"/> mittlere Reife	<input type="checkbox"/> (Fach-)Abitur
<input type="checkbox"/> (Fach-)Hochschulabschluss	<input type="checkbox"/> Sonstiges: _____

**Erwerbsituation:**

<input type="checkbox"/> nicht erwerbstätig	<input type="checkbox"/> geringfügig beschäftigt (Minijob)
<input type="checkbox"/> berufstätig in Teilzeit	<input type="checkbox"/> berufstätig in Vollzeit
<input type="checkbox"/> Schule, Ausbildung, Lehre	<input type="checkbox"/> Studium
<input type="checkbox"/> Umschulung / Weiterbildung	<input type="checkbox"/> Rente/Pension
<input type="checkbox"/> Sozialleistungsempfänger*in	<input type="checkbox"/> Sonstiges: _____

**Berufsbezeichnung:** \_\_\_\_\_

**Familienstand und Partnerschaftsverhältnis:**

<input type="checkbox"/> ledig	<input type="checkbox"/> verheiratet	<input type="checkbox"/> in fester Partnerschaft
<input type="checkbox"/> verwitwet	<input type="checkbox"/> geschieden	<input type="checkbox"/> getrennt lebend

**Haushaltszusammensetzung:**

**Anzahl der Personen im Haushalt:** \_\_\_\_\_

**Anzahl der Kinder:** \_\_\_\_\_ **Anzahl der im Haushalt lebenden Kinder:** \_\_\_\_\_

**Geburtsjahre der Kinder:** \_\_\_\_\_

**Wohnsituation:**

<input type="checkbox"/> Eigenheim Eigentümerswohnung	<input type="checkbox"/> zur Miete	<input type="checkbox"/> Sonstiges: _____
---	------------------------------------	---

Haben Sie einen B-Schein (Wohnberechtigungsschein)  Ja  Nein

**Finanzen:**

Haben Sie eine Region-S-Karte  Ja  Nein

**Aktuelles persönliches monatliches Nettoeinkommen im Haushalt (Einkünfte nach Abzug von Steuern und Sozialabgaben):**

<input type="checkbox"/> unter 500 €	<input type="checkbox"/> 500 € bis unter 900 €	<input type="checkbox"/> 900 € bis unter 1500 €
<input type="checkbox"/> 1500 € bis unter 2000 €	<input type="checkbox"/> 2000 € bis unter 2600 €	<input type="checkbox"/> 2600 € bis unter 3000 €
<input type="checkbox"/> 3000 € bis unter 3600 €	<input type="checkbox"/> 3600 € bis unter 4000 €	<input type="checkbox"/> über 4000 €
<input type="checkbox"/> keine Angabe		

Durch den Einsatz eines soziodemografischen Kurzfragebogens (Abbildung 1) konnte sichergestellt werden, dass das Auswahlkriterium von finanzieller Armut betroffen oder bedroht zu sein auf die Interviewperson zutrifft. In diesem wurde nicht nur nach dem Einkommen, sondern auch nach dem Besitz eines Wohnberechtigungsscheins sowie einer Region-S-Karte gefragt. Ein Wohnberechtigungsschein ist ein Nachweis dafür, dass Personen eine bestimmte Einkommensgrenze nicht überschreiten und somit die Berechtigung haben Wohnungen zu bewohnen, die nach Landeswohnungsbauprogrammen gefördert werden. Die Region-S-Karte erhalten Personen, die staatliche Sozialleistungen in der Region Hannover beziehen, automatisch per Post. Mit dieser können sie ÖPNV Tickets zu reduzierten Preisen erwerben.

Exkurs - Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die empirische Erhebung

Im März 2020 sind durch den Ausbruch der Covid-19 Pandemie alle Zugänge zu potenziellen Interviewpersonen plötzlich weggebrochen, da die sozialen Einrichtungen und Institutionen teilweise auf unbestimmte Zeit schließen mussten. Durch den Wegfall der Zugänge, das Gesundheitsrisiko aller an einem Interview Beteiligten (insbesondere der über 60-Jährigen als Risikogruppe), die Bestimmungen der Länder zu Kontaktverboten sowie durch nicht genehmigungsfähige Dienstreisen, konnte die Empirie ab dem 14.03.2020 nach drei durchgeführten Interviews zunächst nicht weiter fortgeführt werden.

**Exkurs - Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die empirische Erhebung**

Zeitnah boten soziale Einrichtungen Beratungen und Angebote per Telefon oder Video an. So lag es nahe, dieses Vorgehen auch für die qualitativen Interviews anzuwenden bzw. zunächst zu prüfen. Mitarbeitende der sozialen Einrichtungen und Beratungsstellen berichteten im Sommer 2020, dass nicht alle ihrer Klient\*innen über mobile Endgeräte, stabile Internetverbindungen und hinreichendes mobiles Datenvolumen verfügten, die sie für ein audiovisuelles Interview benötigen würden. Telefone und Handys seien zwar vorhanden, jedoch würde die Bereitschaft, einer fremden Person per Telefon über die finanzielle Situation Auskunft zu geben, gering ausfallen. Die größte Barriere stellte jedoch bereits die Rekrutierung an sich dar, da während der Pandemie einige Institutionen gar keinen und andere nur einen eingeschränkten Kontakt zu ihren Klient\*innen und Besuchenden hatten. Aus diesem Grund war es den Mitarbeitenden der sozialen Einrichtungen nicht möglich geeignete Interviewpersonen zu vermitteln. Der Versuch über Flyer, die in den Schaufenstern und Eingängen der Institutionen aufgehängt wurden, blieb ohne Erfolg.

Erst nachdem die Auflagen zur Corona Pandemie gelockert wurden, da die Fallzahlen rückläufig waren, und das Öffnen von sozialen Einrichtungen unter Einhaltung der Gesundheitsauflagen möglich war, ergaben sich wieder neue Interviews. Bei den Interviews, welche im Juli, August und September 2020 stattfanden, wurde explizit auf das Einhalten der Hygienevorschriften geachtet, um niemanden zu gefährden. So fanden die Interviews, wenn möglich draußen auf Spielplätzen, Balkonen oder in Gärten statt. Bei Interviews, die drinnen durchgeführt wurde, waren die Fenster vollständig geöffnet und der vorgeschriebene Mindestabstand zueinander wurde eingehalten.

## Fazit

Das Reallabor #mobildabei im Projekt Social2Mobility schaffte unterstützende Rahmenbedingungen für die Durchführung von qualitativen Interviews mit Menschen, die von finanzieller Armut betroffen oder bedroht sind. So vermittelten die in #mobildabei vernetzten Akteur\*innen aus Ronnenberg Interviewpartner\*innen und stellten Räumlichkeiten zur Verfügung. Rückblickend ist die Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis gelungen und war für die Durchführung der empirischen Erhebung sowie für das Projekt Social2Mobility essentiell.

## Literaturverzeichnis

Altenburg, Sven; Gaffron, Philine; Gertz, Carsten (2009): Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen. Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung. Online verfügbar unter <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/06482.pdf>.

Kenyon, Susan; Lyons, Glenn; Rafferty, Jackie (2002): Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. In: Journal of Transport Geography 10 (3), S. 207–219. DOI: 10.1016/S0966-6923(02)00012-1.

Lucas, Karen (2012): Transport and social exclusion: Where are we now? In: Transport Policy 20, S. 105–113. DOI: 10.1016/j.tranpol.2012.01.013.

Rozynek, Caroline; Schwerdtfeger, Stefanie; Lanzendorf, Martin (2020): Über den Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität. Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover. Frankfurt am Main (Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung, Institut für Humangeographie (Frankfurt am Main): Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung).

Schwanen, Tim; Lucas, Karen; Akyelken, Nihan; Cisternas Solsona, Diego; Carrasco, Juan-Antonio; Neutens, Tijs (2015): Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice 74, S. 123–135. DOI: 10.1016/j.tra.2015.02.012.

Social Exclusion Unit (2003): Making the Connections: Final report on Transport and Social Exclusion. Hg. v. Office of the Deputy Prime Minister. London.

Witzel, Andreas; Reiter, Herwig (2012): The Problem-Centred Interview. London: SAGE Publications. Online verfügbar unter <http://gbv.ebib.com/patron/FullRecord.aspx?p=1046516>.

Esther Hoffmann, Patrick Schöpflin, Torsten Grothmann, Rainer Müller, Lucia Herbeck

## Bremer Unternehmen im Klimawandel: Methode Planspiel – Auswirkungen erfahrbar machen und Anpassungsmaßnahmen entwickeln

Bremer Unternehmen sind auf vielfältige Weise von Klimawandelfolgen betroffen. Im Rahmen des Reallabors „Maritime Wirtschaft & Logistik“ wurden für zwei wirtschaftlich bedeutende Branchen in Bremen – Logistik und Ernährungswirtschaft – Klimarisiken identifiziert und mögliche Anpassungsmaßnahmen entwickelt. Für die Logistik in Bremen ist der Klimawandel bereits heute insbesondere durch vermehrt auftretende Extremwetterereignisse spürbar, was zu entsprechenden Störungen führt. Die Ernährungswirtschaft in Bremen ist stark von internationalen Handelsbeziehungen abhängig und damit von globalen Klimawandelfolgen beeinflusst. Im Vergleich zur Logistik spielen für die Ernährungswirtschaft langfristige klimatische Veränderungen, die über veränderte Anbau- und Fischfangbedingungen bis zur Verschiebung oder gar zum Wegfall von Anbau- und Fanggebieten führen können, eine größere Rolle.

An der dreiteiligen Workshopreihe „Bremer Unternehmen im Klimawandel“ im Rahmen des Projekts BREsilient – Klimaresiliente Zukunftsstadt Bremen nahmen Akteure aus Bremer Unternehmen der Branchen Logistik und Ernährung, der Bremer Verwaltung sowie aus Wissenschaft und Beratung teil, diskutierten Projektzwischenenergebnisse, brachten Erfahrungen aus der Praxis ein und entwickelten gemeinsam Ideen für Anpassungsmaßnahmen in Unternehmen und Verwaltung. Im ersten Workshop des Reallabors diskutierten sie über die Betroffenheit der beiden Branchen. Als Diskussionsbasis brachte das Projektteam Erkenntnisse aus Literatursauswertungen und Unternehmensinterviews ein. Darauf aufbauend konzipierte das Projektteam für den zweiten Workshop ein Planspiel, um die Folgen von Extremwetterereignissen und langfristigen Klimaveränderungen für die Teilnehmenden spielerisch erfahrbar zu machen und gemeinsam Anpassungsmaßnahmen zu entwickeln. Im dritten Workshop wurden einzelne Ideen aus dem Planspiel sowie weitere Ansätze für Anpassungsmaßnahmen vertieft.

## Die Methode Planspiel

Reale Probleme können mitunter so komplex sein, dass man gar nicht weiß, wo man anfangen soll – gerade wenn viele Akteure involviert sind und wenn es um eine ungewisse Zukunft geht. Eine handlungsorientierte Moderations- und Gruppenarbeitsmethode, um damit umzugehen, ist ein Planspiel. Die Methode zeigt Abläufe und Interaktionen sowie Schnittstellen zwischen den Beteiligten auf. Besonders geeignet sind Herausforderungen und Situationen, bei denen es unterschiedliche Interessen oder Konflikte gibt. Ein Planspiel wird eingesetzt,

damit die Mitwirkenden erfahren, welche individuellen Veränderungen und Kooperationen erforderlich sind, um zukünftige Situationen zu meistern. Durch ein Planspiel können die Teilnehmenden die Konsequenzen ihrer Handlungen innerhalb eines sicheren Umfelds erleben, ohne mit den realen Auswirkungen konfrontiert zu werden.

Im Planspiel gibt es unterschiedliche Rollen und Spielsituationen, für die vorab Beschreibungen erarbeitet werden. Eine Spielleitung führt durch das Spiel. Die Teilnehmenden erhalten jeweils eine Rolle – entweder die eigene, in die Zukunft projizierte Rolle oder die eines anderen Akteurs. Das Spielteam wird vor Herausforderungen (Spielsituationen) gestellt und versucht, in Aushandlungs- und Diskussionsprozessen sowohl individuelle als auch gemeinsame Lösungen zu finden. Am Ende des Planspiels treten alle wieder aus ihrer Rolle heraus und reflektieren den Prozess: Was lässt sich aus dem Planspiel für die Realität lernen? Welche Lösungen und Strategien können die Teilnehmenden in ihrem tatsächlichen Arbeitsalltag nutzen?

### Planspiel zur Klimaanpassung

Ziel des Planspiels im Projekt BREsilient war es, Maßnahmen zu entwickeln, mit denen sich Unternehmen und andere Akteure individuell, aber auch gemeinsam auf langfristige Klimaveränderungen und Extremwetterereignisse vorbereiten können. Die etwa 25 Teilnehmenden kamen aus Bremer Unternehmen, insbesondere den Bereichen Transport/Logistik und Ernährung sowie aus Verwaltung, Wissenschaft und Beratung.

Allen Teilnehmenden wurde zu Beginn eine Rolle zugeteilt. Dies waren Vertreter/innen von Logistikunternehmen (Bahn, Binnenschifffahrt, Hafen), Ernährungsunternehmen (Fisch und Gemüse/Kaffee) sowie der Verwaltung. Da das Planspiel relativ kurz war und wenig Zeit für die Einarbeitung in die Rollen blieb, wurde eine Spielvariante gewählt, in der alle Personen Rollen einnahmen, die ihren tatsächlichen beruflichen Positionen ähnelten. In gut halbseitigen Rollenbeschreibungen wurden den Teilnehmenden wichtige Hinweise zur Rolle und ihren Beziehungen zu den anderen Akteuren gegeben. Das Planspiel wurde in zwei parallelen Gruppen gespielt, dabei waren einige Rollen mit zwei oder drei Personen besetzt, sodass bei insgesamt sieben Rollen etwa zwölf Spieler/innen an jedem Gruppentisch waren. Zusätzlich gab es jeweils eine Spielleitung aus ein bis zwei Personen. Für die Spielphase hatte das Planspielteam vorab Situationsbeschreibungen (ca. halbe Seite) erarbeitet, die die Folgen verschiedener Klimafolgen und die Auswirkungen auf die einzelnen Akteure anschaulich erläuterten. Die Situationen waren beispielsweise „Hitzewelle 2020“, „Starkregen 2021“ und „Rückgang der Kaffeeanbauflächen 2045“, die Auswirkungen auf die Unternehmen waren unter anderem unterbrochene beziehungsweise verlagerte Liefer- und Transportketten

oder Ernteauffälle durch Trockenheit. Zur Veranschaulichung wurden Transportwege mit Hilfe einer Weltkarte und einer schematischen Darstellung des Bundeslandes Bremen (Fokus: Transportmittel) visualisiert (Abbildung 1).

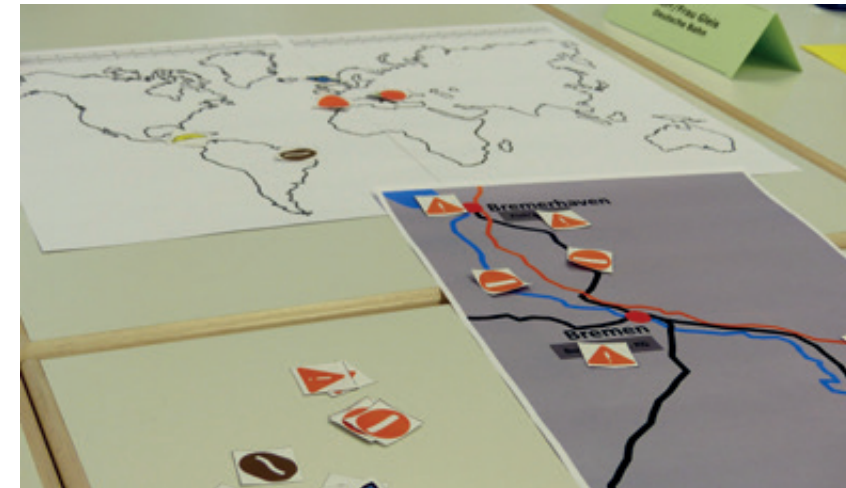


Abbildung 1  
Spielmaterial

Die Teilnehmenden diskutierten die einzelnen Situationen und entwickelten dabei jeweils geeignete Anpassungsmaßnahmen. Dabei argumentierten alle Teilnehmenden aus der Perspektive ihrer Rolle. Ziel war es, mithilfe der Maßnahmen die Situation zu meistern und beim erneuten Auftreten einer vergleichbaren Situation besser vorbereitet zu sein. In der Diskussion wurde deutlich, dass die Teilnehmenden voneinander abhängen, teilweise um die gleichen knappen Ressourcen und Verkehrsträger konkurrieren und gemeinsame Lösungen daher sinnvoll sind. Am Ende der Diskussion legten sich die Teilnehmenden jeweils auf eine Maßnahme fest und schrieben diese auf Karten, die an einer Pinnwand angebracht und den jeweiligen Situationen und Rollen zugeordnet wurden (Abbildung 2).

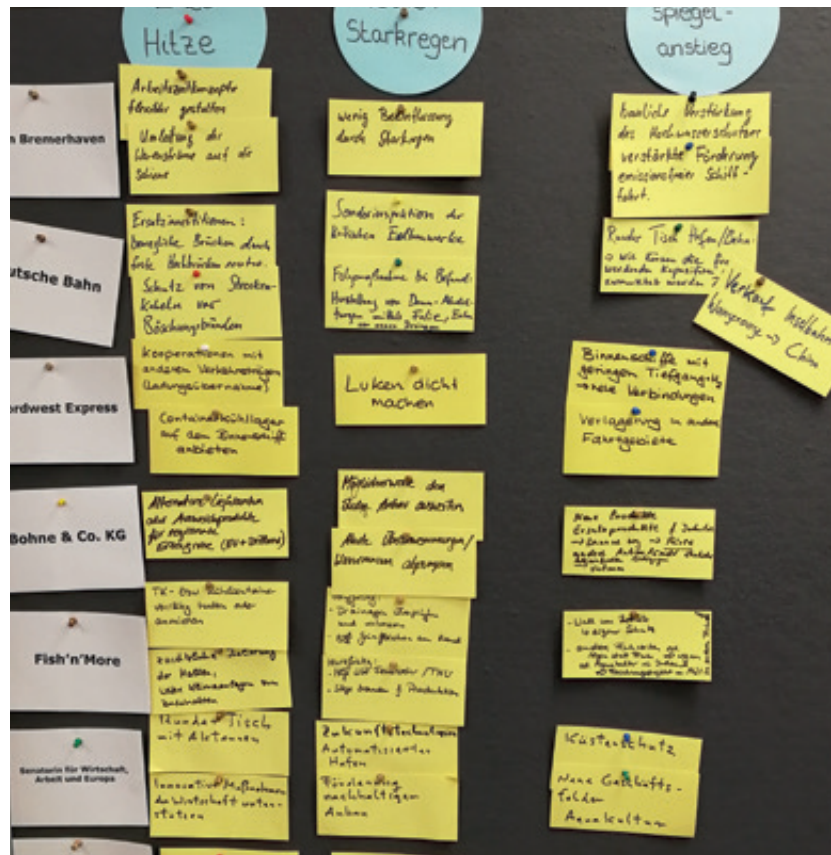
### Individuelle und kooperative Maßnahmen

Nach Abschluss der Spielphase stellten beide Gruppen die während des Spiels erarbeiteten Anpassungsmaßnahmen vor, die dann gemeinsam reflektiert wurden. Insgesamt stellten die Teilnehmenden fest, dass das Planspiel die Komplexität und Abhängigkeit von anderen Akteuren deutlich gemacht und hierdurch das Bewusstsein für Wechselwirkungen gestärkt habe. Auch das Diskutieren von zukünftigen Situationen habe dazu beigetragen, Klimawandelfolgen erlebbar zu machen und kreativ nach Lösungen zu suchen. Zudem konnte durch das Planspiel der Wert von Kooperationen vermittelt werden, sei es auf regionaler, nationaler oder internationaler Ebene. So gaben einige Teilnehmende an, dass der Workshop ihnen gezeigt habe, dass aufgrund von begrenztem individuellem Handlungsspielraum an gemeinschaftlichen Lösungen gearbeitet werden müs-

se. Passend dazu waren im Planspiel Maßnahmen wie eine gemeinsame Nutzung von Lagerflächen oder ein unternehmensübergreifender Verleih von Kühlcontainern erarbeitet worden. Außerdem betonten mehrere Teilnehmende die Notwendigkeit frühzeitigen Handelns. So gab eine Teilnehmerin an, dass dank der Zukunftsszenarien im Planspiel deutlich wurde, dass frühzeitiges Handeln sinnvoll sei und später auftretende Risiken abschwächen könne.

Die handlungsmotivierende Wirkung des Planspiels zeigte sich auch in der fragebogenbasierten Evaluation der dreiteiligen Workshopreihe. Hier zeigte sich, dass insbesondere der zweite Workshop, in dem das Planspiel durchgeführt wurde, die Motivation zur Anpassung an den Klimawandel steigern konnte. 86 Prozent der Teilnehmenden aus Unternehmen stimmten der folgenden Aussage im Evaluationsfragebogen zu: „Durch meine Teilnahme an dem heutigen Workshop wurde meine Motivation gesteigert, mich für die Umsetzung von geeigneten Klimaanpassungsmaßnahmen in meinem Unternehmen / meiner Organisation zu engagieren“.

Abbildung 2  
Erfassung der diskutierten  
Maßnahmen je Spielsituation  
und Akteur



## Herausforderungen und Lessons learned

Eine zentrale Herausforderung bestand in der Vorbereitung darin, die passende Anzahl Teilnehmende für das Planspiel zu gewinnen. Hier war Flexibilität gefordert. Wo dies nicht aufging, mussten Teilnehmende teilweise auch andere Rollen als die eigene einnehmen oder Rollen wurden doppelt oder vereinzelt sogar dreifach besetzt. Als deutlich wurde, dass sich zusätzlich zu den geplanten Rollen auch Unternehmensberater/innen anmelden, wurde zusätzlich eine neue Rolle für das Spiel geschaffen: Die Industrie- und Handelskammer (IHK), welche die Unternehmen bei der Maßnahmenentwicklung und -umsetzung unterstützt. Für kurzfristige Absagen sprangen spontan Mitglieder des Projektteams ein und wurden zu Mitspielenden in den unterbesetzten Rollen.

Außerdem kam es durch das spielerische Umfeld teilweise zu überaus kreativen Lösungsvorschlägen zur aktuellen Situation. Hier war die Spielleitung gefordert, die Diskussionen entsprechend zu moderieren, damit eine neue Anpassungsmaßnahme zwar spielerisch und kreativ identifiziert, aber dennoch realistisch definiert wurde.

In der Umsetzungsphase des BREsilient-Projektes wird das Planspiel zu einem branchenübergreifenden Spiel überarbeitet und erneut durchgeführt.

Alexandra Dehnhardt, Lucia Herbeck, Torsten Grothmann

## **Partizipative Entwicklung von Kosten-Nutzen-Analysen zur städtischen Klimaanpassung – Reallabore mit Verwaltungsmitarbeiter\*innen**

### **Hintergrund und Ziel des Projektes BREsilient**

Das Land Bremen ist auf vielfältige Weise von den Folgen des Klimawandels betroffen. Im Jahr 2018 wurde die auf kommunaler und Landesebene entwickelte Strategie zur Anpassung an den Klimawandel (KAS) verabschiedet, um den klimawandelbedingten Herausforderungen zu begegnen. In dieser Strategie wurden insgesamt 28 Schlüsselmaßnahmen für die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven sowie das Land Bremen definiert. Angesichts begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen ist es jedoch nicht möglich, alle Schlüsselmaßnahmen (gleichzeitig) umzusetzen. Darüber hinaus sind die Schlüsselmaßnahmen teils noch nicht hinreichend konkretisiert, um sie in ihren Auswirkungen einzuschätzen. Das Forschungsvorhaben „BREsilient – Klimaresiliente Zukunftsstadt Bremen (BREsilient)“ knüpft direkt an die KAS an und gestaltet in verschiedenen Handlungsbereichen Konzepte und Empfehlungen für die Umsetzung konkreter Anpassungsmaßnahmen.

In diesem Rahmen wurden in einer beteiligungsorientierten Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) für ausgewählte Schlüsselmaßnahmen der Stadt Bremen verschiedene Umsetzungsszenarien vergleichend bewertet, um entscheidungsunterstützende Informationen für den Prozess der Entscheidungsfindung und die Ausgestaltung politischer Maßnahmen zur Verfügung zu stellen. Grundlegendes Ziel dieser KNA ist es dabei, die positiven und negativen Auswirkungen der Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen soweit wie möglich in Form von ökonomischen Nutzen und Kosten zu erfassen und in einen einheitlichen monetären Wertmaßstab zu überführen, um sie vergleichbar zu machen. Viele der betrachteten Effekte sind so genannte öffentliche Güter, d.h. sie werden nicht auf Märkten gehandelt, leisten aber dennoch einen Beitrag für das gesellschaftliche Wohlergehen. Sie werden daher auch als nicht-marktliche Güter oder Ökosystemleistungen bezeichnet. Beispiele hierfür sind die positiven Effekte von Grünflächen auf das Stadtbild und die Tier- und Pflanzenvielfalt oder die positiven Auswirkungen einer natürlichen Regenwasserversickerung auf den Wasserhaushalt. Diese öffentlichen Güter werden mit dafür geeigneten Methoden bewertet und in die KNA einbezogen. Wir sprechen daher in diesem Zusammenhang von einer erweiterten KNA.

Derartige KNA spielen bislang im Verwaltungshandeln in Deutschland nur eine sehr untergeordnete Rolle und sind nicht Bestandteil des politisch-administra-

tiven Prozesses bei der Planung und Entscheidungsfindung beispielsweise von grünen Klimaanpassungsmaßnahmen. Eine enge Einbindung von Verwaltungsakteuren in die Entwicklung und Durchführung der KNA sollte zum einen am Bedarf der Verwaltung ausgerichtete Informationen bereitstellen, und zum anderen analysieren, ob sich derartige Informationen sinnvoll in Verwaltungsprozesse integrieren lassen. Darüber hinaus sollten Lerneffekte über die Methodik und die Nutzbarkeit von KNA bei den Verwaltungsakteuren erreicht werden.

### **Konzept des Reallabors**

#### *Idee und Ablauf*

Das Reallabor zur Konkretisierung und Bewertung von Anpassungsmaßnahmen bezog Verwaltungsakteure aus unterschiedlichen betroffenen und verantwortlichen Fachressorts in den Kommunikations- und Beteiligungsprozess mit ein. Wesentliche Ziele des Reallabors waren hier der Wissenstransfer (unter anderem zu Kosten- und Nutzenaspekten von Anpassungsmaßnahmen und geeigneten Bewertungsmethoden) und die Integration dieses Wissens in den Planungs- und Entscheidungsprozess der Verwaltung.

Die Auswahl und Konkretisierung der vertieft zu betrachtenden Anpassungsmaßnahmen erfolgte gemeinsam mit Expertinnen und Experten der Bremer Verwaltung. In einer Workshop-Reihe – bestehend aus insgesamt fünf Workshops von Mai 2018 bis Juli 2020 – wurden zunächst die in der KAS aufgeführten Schlüsselmaßnahmen für Bremen vorgestellt, diskutiert und anhand abgestimmter Kriterien bestimmte Schlüsselmaßnahmen für eine detailliertere Betrachtung im Rahmen von BREsilient nach dem Mehrheitsprinzip ausgewählt. So wurden die Maßnahmen „zusätzliche Straßenbäume“ und „zusätzliche Dach- und Freiflächenbegrünung“ in Anlehnung an Schlüsselmaßnahmen der Bremer KAS durch die Teilnehmenden gemeinsam ausgewählt. Der Umfang der ausgewählten Maßnahmen für zwei verschiedene Umsetzungsszenarien (moderat versus ambitioniert) und die mit einer Maßnahmenumsetzung verbundenen positiven und negativen Effekte sowie die Möglichkeiten und Grenzen von deren monetärer Bewertung wurden in weiteren Workshops vorgestellt, diskutiert und gemeinsam festgelegt.

Die Workshops zielten insbesondere darauf ab, die Verwaltungsvertreterinnen und -vertreter in den Prozess der Erstellung der KNA einzubeziehen, Wissen über die Bewertungsmethoden und deren Aussagekraft bereitzustellen und darüber hinaus das Potenzial der Nutzung der KNA Ergebnisse für das Verwaltungshandeln aufzuzeigen und zu reflektieren.

**Abbildung 1**  
Eindrücke aus dem Reallabor  
„Priorisierung von Anpassungsmaßnahmen“: In der Workshop-Reihe „Priorisierung von Klimaanpassungsmaßnahmen durch beteiligungsorientierte Kosten-Nutzen-Analysen“ diskutieren Verwaltungsvertreter\*innen unterschiedlicher Bremer Ressorts mit Wissenschaftler\*innen insbesondere über Umsetzungsumfang, Kosten und monetären Nutzen einer Ausdehnung von „Urbanem Grün“ in Bremen. Fotos: eco



In vier der insgesamt fünf Workshops füllten die Teilnehmenden jeweils am Ende der Workshops einen Evaluationsfragebogen aus, in dem sie vor allem ihre auf die KNA bezogenen Lerneffekte bei dem jeweiligen Workshop beurteilten. Zudem wurde durch die Fragebögen ihre subjektive Beurteilung der Nutzbarkeit von KNA für die Bremer Politik und Verwaltung abgefragt. Außerdem wurden zwischen dem vierten und dem finalen fünften Workshop ca. einstündige leitfadengestützte Online-Interviews mit vier Verwaltungs- und Praxisakteuren durchgeführt, in denen es um ihre detaillierten Beurteilungen der Nutzbarkeit der im BREsilient-Projekt erstellten KNA sowie den partizipativen Prozess zu ihrer Erstellung ging.

### **Beteiligte Akteure**

Das Reallabor adressierte primär Verwaltungsakteure unterschiedlicher Ressorts der Bremer Verwaltung (das politisch-administrative System). Anknüpfungspunkt war die bereits etablierte ressortübergreifende Arbeitsgruppe zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels in Bremen, welche aus ca. 20 Vertreter\*innen der Fachressorts und Ämter besteht. Hierzu gehören sieben Fachreferate der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau sowie die beteiligten Fachreferate der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, der Senatorin für Soziales, Jugend, Integration und Sport, der Senatorin für Wissenschaft und Häfen, der Senatorin für Gesundheit, Frauen und Verbraucherschutz, des Senators für Inneres, der Senatorin für Kinder und Bildung sowie der Senatskanzlei. Darüber hinaus wurden themenspezifisch Fachreferent\*innen der Ressorts sowie weiterer relevanter Akteure wie z. B. der hanseWasser Bremen GmbH und des Umweltbetrieb Bremens beteiligt.

### **Reflexion des Vorgehens**

Eine Reflexion des Prozesses und des Ergebnisses des Reallabors ist aus verschiedenen Perspektiven sinnvoll, aus Sicht der erzielten Ergebnisse der Workshops, aus Sicht der Teilnehmenden, ihrer Wahrnehmung und Einschätzung der Workshop-Reihe, und aus Sicht der Forschenden, ihrer Wahrnehmung von Zielerreichung und den Herausforderungen.

Als inhaltliches Ziel des Reallabors sollte im Projekt BREsilient zum einen Wissen über den Anwendungsbereich, die Methodik, die Ergebnisse und Aussagekraft von KNA aufgebaut werden, da diese Methode den meisten der teilnehmenden Verwaltungsvertreter\*innen wenig vertraut war. Darüber hinaus sollten sie in die Lage versetzt werden, die Ergebnisse so gut zu verstehen, um sie einerseits im politisch-administrativen Entscheidungsprozess verwenden zu können und andererseits deren Nutzbarkeit für diesen Prozess einzuschätzen. Hierzu dienten auch die ergänzenden Interviews, die nicht Bestandteil des eigentlichen Reallabor-Prozesses waren, aber die Inhalte, die dort vermittelt wurden, vertieft beleuchtet haben. Die Evaluationsbefragungen zu den unterschiedlichen Workshops haben erhoben, ob die angezielten Wissenszugewinne zum Verständnis von KNA bei den Teilnehmenden auch erreicht werden konnten. Dies war für fast alle Teilnehmenden der Fall. Zum Beispiel gaben alle Verwaltungsvertreter\*innen beim ersten, zweiten und dritten Workshop an, dass sich ihr Verständnis der Methodik der erweiterten KNA bei ihnen durch den jeweiligen Workshop verbessert hätte. Ebenfalls 100 % der Teilnehmenden beim ersten und dritten Workshop (90 % beim zweiten Workshop) stimmten zu, dass sich durch ihre Workshopteilnahme ihr Verständnis der Möglichkeiten und Grenzen der Bewertung von Anpassungsmaßnahmen mittels einer erweiterten KNA verbessert hätten.

Die Workshops erfüllten eine doppelte Funktion. Sie sollten zum einen Wissen zur Methodik von KNA und zur Nutzbarkeit der Ergebnisse vermitteln, zum anderen die Möglichkeit zur Mitsprache zu den in den KNA zu betrachtenden Maßnahmen (z. B. im Hinblick auf Art der Maßnahme und Umfang der Maßnahmenumsetzung) bieten. Ca. ein Viertel der Teilnehmenden kritisierte eine zu starke Expertendominanz, die die Diskussionen zu stark beeinflusst hätten, sich allerdings kaum vermeiden ließ, um das Wissen zu den erweiterten KNA vermitteln zu können. Während sich die wahrgenommene Expertendominanz oft positiv auf die Wissenszuwächse bei den Teilnehmenden auswirkte, behinderte sie zum Teil die Mitsprache. Dies ist ein Spannungsfeld, über das man sich bei der Gestaltung und Moderation der Workshops bewusst sein sollte. Durch die doppelte Funktion von Wissensvermittlung und Mitsprache werden sowohl Erfolgsfaktoren für eine gute Wissensvermittlung (z. B. Verständlichkeit z. B. durch Vermeidung wissenschaftlicher Fachbegriffe, gute didaktische Gestaltung durch schrittweisen Wissensaufbau) als auch Erfolgsfaktoren für eine gute Mitsprache relevant



(z. B. Transparenz der Mitsprachemöglichkeiten, aktivierende Moderation und Methoden, ausreichende Zeit für das Einbringen der Belange aller Teilnehmenden).

Für die Weiterentwicklung von KNA insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung der Nutzbarkeit von ökonomischen Bewertungsergebnissen im Verwaltungshandeln konnten aus dem Reallabor-Prozess wertvolle Rückschlüsse gezogen werden. Für die Forschenden ging es hier nicht nur um eine didaktisch aufbereitete Vermittlung der Grundprinzipien und Aussagekraft von KNA, sondern vor allem auch um deren Integrierbarkeit in die institutionellen Abläufe und Entscheidungsprozesse innerhalb der Verwaltung. In dieser Hinsicht mussten die Forschenden – ganz im Sinne wechselseitiger Lernprozesse zwischen Forschung und Praxis in Reallaboren – zunächst auch ein Verständnis für die Planungs- und Entscheidungsroutrinen der Verwaltung entwickeln, um einschätzen zu können, an welcher Stelle im Entscheidungsprozess derartige Informationen überhaupt abwägungsrelevant sein können und ob sich diese mit der traditionellen Entscheidungslogik vereinbaren lassen. Gerade die Integration der Informationen aus gesamtwirtschaftlichen KNA in konkreten städtischen Planungsprozessen ist eine Herausforderung.

#### **Fazit und Ausblick**

Verwaltungsakteure sind keine häufige Zielgruppe bei Reallaboren, die auf „Experimente“ im Sinne von realweltlichen Interventionen abzielen. Dennoch hat sich dieses Format hier als sinnvoll und nutzbar erwiesen, um einerseits einen Verständigungsprozess über den Wert grüner Klimaanpassungsmaßnahmen zu initiieren und das Wissen darüber insgesamt zu verbessern und andererseits das Potenzial der Nutzung dieser Informationen in administrativen Entscheidungsprozessen zu analysieren und damit die Nutzbarkeit von KNA zu verbessern. In der Workshop-Reihe des Reallabors wurden so wechselseitige Lernprozesse erzielt und die KNA soweit wie möglich an den Informationsbedarf der Verwaltungsvertreter\*innen angepasst. Anekdotische Rückmeldungen zeigten, dass diese Informationen als Argumentationshilfe in der Verwaltung genutzt werden können. Hinsichtlich der Frage, worauf es bei der Erstellung von KNA vor allem ankommt, um für die Politik und Verwaltung nutzbare Ergebnisse produzieren zu können, hat sich als ein entscheidender Erfolgsfaktor ein gelungenes Co-Design der KNA zwischen den die KNA berechnenden Expert\*innen und den Praxisexpert\*innen für die Politik und Verwaltung erwiesen. Denn letzteren, obliegt es zu beurteilen, welches Minimal- und welches Maximalszenario mit welcher räumlichen Verortung und konkreter Ausgestaltung der Maßnahmen hinsichtlich der Kosten und Nutzen analysiert werden sollten, um für Politik und Verwaltung möglichst gut nutzbar zu sein. Dies konnte mit diesem Reallaborformat umgesetzt werden, erforderte jedoch umfangreiche Zeit- und Personalressourcen.

Moritz Engbers, Franziska Kesper

#### **Den Fall im Blick: Eine gemeinsame Lernsession zwischen Wissenschaft und Praxis**

Im Projekt „Social2Mobility: Mehr soziale Teilhabe durch integrierte Raum-, Verkehrs- und Sozialplanung“ haben wir, als Teil des Reallabors #mobildabei, eine fallbasierte Lernsession umgesetzt. Dabei handelt es sich um ein transdisziplinäres Workshopformat, das dazu dient einen Fall aus verschiedenen fachlichen Perspektiven und auf unterschiedlichen Maßstabsebenen zu betrachten. Einen Fall verstehen wir als eine räumlich begrenzte Themenstellung. Diese ist zum einen konkret genug formuliert, um praxisrelevante Ergebnisse für lokale Fragestellungen zu erlangen und zum anderen abstrakt genug formuliert, damit sie anschlussfähig für Personen aus unterschiedlichen Fachgebieten ist. Im Rahmen der Lernsession wurden die folgenden Fragestellungen behandelt: Welche Zusammenhänge bestehen zwischen Armut, Mobilität und sozialer Teilhabe? Worin äußert sich mobilitätsbezogene soziale Exklusion? In der Session dient die Stadt Ronnenberg aus der Region Hannover als Fallbeispiel. Das methodische Vorgehen zielte darauf ab 1) den Fall aus verschiedenen fachlichen Perspektiven zu betrachten, 2) Bezüge zu Forschungsergebnissen aus anderen Untersuchungsräumen herzustellen und 3) die übergeordneten Fragestellungen anhand des konkreten Fallbeispiels Ronnenbergs gemeinsam zu diskutieren. Im Folgenden beschreiben wir das Konzept, den Fall, die Umsetzung und die Ergebnisse der Session.

#### **Das Konzept**

In einer fallbasierten wechselseitigen Lernsession (case-based Mutual Learning Session) arbeitet eine Gruppe von Personen an einem beispielhaften Fall, der für ein größeres Thema steht. Die Gruppe besteht aus Personen aus der Praxis und Wissenschaft aus verschiedenen Disziplinen. Ziel ist es, voneinander zu lernen, Impulse für den konkreten Fall zu geben, Wissen zu integrieren und es in verschiedene Arbeitsbereiche und Disziplinen zu übertragen. Die fallbasierte Lernsession ermöglicht auch die Übertragung von Wissen auf ähnliche Fälle in anderen Gegenden, auf höhere administrative und politische Ebenen sowie hinsichtlich einer wissenschaftlichen Verallgemeinerung. Sie dient der gemeinsamen Untersuchung des Themas in drei Phasen: einer Vorbereitungsphase, einem Workshop und einer Nachbereitungsphase. Fallbasierte Lernsessions wurden bislang als transdisziplinäres Workshopformat im Rahmen von verschiedenen Konferenzen und Projekten umgesetzt (siehe weiterführende Literatur).

#### **Der Fall**

Der Fall beschreibt die Mobilität von finanzieller Armut bedrohten Haushalte mit Kindern in der Stadt Ronnenberg in der Region Hannover vor dem thematischen

Hintergrund des Zusammenhangs zwischen Armut, Mobilität und sozialer Teilhabe sowie der Entstehung mobilitätsbezogener sozialer Exklusion.

Die Stadt Ronnenberg ist eine der 21 Kommunen der Region Hannover und liegt westlich der Landeshauptstadt Hannover mit 24.844 Einwohner\*innen (Stand 2020). Ronnenberg lässt sich in drei Teilräume gliedern: einen urban geprägten Stadtteil an der Grenze zur Landeshauptstadt, einen Stadtteil mit Gemeindezentrumcharakter und mehrere Stadtteile mit dörflichem Charakter. Die Stadt verfügt über die wesentlichen Angebote eines Grundzentrums. Durch das lediglich 10 km nahe gelegene – verkehrlich gut angebundene – Zentrum von Hannover, ist Ronnenberg als Wohnstandort beliebt, aber die Freizeit-, Einkaufs- und Bildungsangebote sind begrenzt. Im Vergleich zu den anderen Kommunen in der Region Hannover weist die Stadt Ronnenberg einen hohen Anteil an von finanzieller Armut bedrohten Haushalten in allen Altersgruppen auf. Die soziale Infrastruktur besteht unter anderem aus einem Sozialberatungszentrum, einem Quartierstreff, einem kirchlichen Familienzentrum, einem Jugendzentrum, einem Jugendparlament, zentralisierte Unterkünfte für Geflüchtete und verschiedene weitere Angebote durch kirchliche und nichtkirchliche Träger. Auf Basis von 16 qualitativen problemzentrierten Interviews sowie einer quantitativen Haushaltsbefragung mit Haushalten mit Kindern in Ronnenberg im Rahmen des Projektes, wurde die Mobilität von armutsgefährdeten Haushalten untersucht. Wir stellten vor allem Unterschiede in der Mobilität von armutsgefährdeten Haushalten mit Kindern im Vergleich zu nicht armutsgefährdeten Haushalten fest. Die armutsgefährdeten Haushalte mit Kindern verfügen über weniger Pkws und Fahrräder als die nicht-armutsgefährdete Haushalte. Trotzdem legen sie im Durchschnitt die gleiche Anzahl an Wegen pro Tag zurück. Diese Wege bewältigen sie deutlich häufiger als nicht armutsgefährdete Haushalte zu Fuß. Darüber hinaus lernen Kinder aus armutsgefährdeten Haushalten in Ronnenberg später Fahrradfahren als andere Kinder und nutzen das Fahrrad seltener für ihre Wege. Insgesamt bewegen sich Personen aus armutsgefährdeten Haushalten mit Kindern in einem kleineren Aktionsradius.

### Die Umsetzung

Die fallbasierte Lernsession gliederte sich in drei Phasen: Vorbereitung, Workshop und Nachbereitung:

#### Vorbereitungsphase

Zur Vorbereitung wurden die im Reallabor und auf Basis der empirischen Untersuchungen gewonnenen Erkenntnisse zu Armut, Mobilität und sozialer Teilhabe in der Stadt Ronnenberg in der Region Hannover zu einer kompakten Fallbeschreibung zusammengefasst. Diese wurde anschließend an alle Teilnehmenden der Session verschickt. Darauf haben die Teilnehmer\*innen im Vorfeld Fragen

aus ihrer fachlichen Perspektive zum Fall (Fragen von externen Fachleuten an den Fall) formuliert. Das Projektteam hat ihrerseits Fragen an die Teilnehmenden (Fragen an externe Fachleute) formuliert. Die Fragen wurden zusammengestellt und bildeten die Struktur des Workshops.

#### Workshopphase

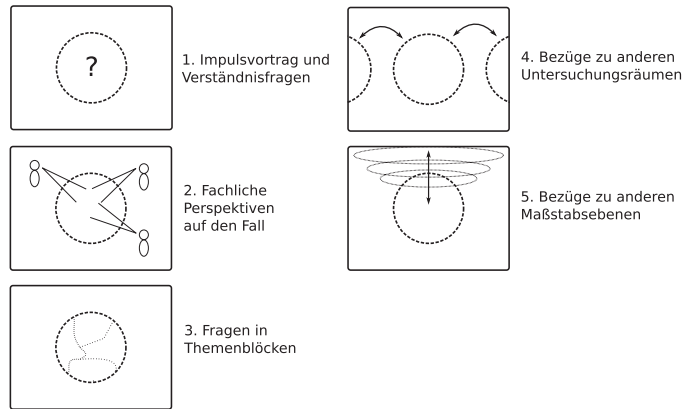
Der Workshop fand im März 2020 als Webkonferenz statt. Darin wurde der Fall erkundet und aus den unterschiedlichen Perspektiven der Teilnehmenden betrachtet. Auf Basis der geclusterten Fragestellungen wurden Themenblöcke gebildet und in Kleingruppen diskutiert. In der Tabelle 1 ist der zeitliche Ablauf der fallbasierten Lernsession dargestellt, wohingegen Abbildung 1 den Ablauf in der Arbeit mit dem Fall darstellt.

Programmpunkt	Zeitungsumfang
Begrüßung, Vorstellung des Ablaufs	15 min
Vorstellung des Konzepts einer fallbasierten Lernsession	15 min
Vorstellung und Diskussion des Fallbeispiels Ronnenberg (Fragen klären, Teilnehmende bringen individuelle Perspektiven auf den Fall ein)	90 min
Pause	15 min
Arbeit in Themenblöcken (ggf. in Kleingruppen) (Thematische Diskussionen vor dem Hintergrund der Fragestellungen und des Fallbeispiels)	90 min
Mittagspause	45 min
Bezüge zu anderen Untersuchungsräumen/ Maßstabsebenen herstellen	45 min
Feedback und Abschluss	15 min

**Tabelle 1**  
Ablauf der fallbasierten Lernsession

Der Workshop wurde von uns beiden moderiert. Darüber hinaus haben wir eine Person beauftragt, die den Workshop durch kontinuierliches Graphic Recording, einem graphischen Dokumentieren der zentralen Aussagen in Echtzeit, begleitet hat. Abbildung 2 zeigt das Graphic Recording des Schrittes „Fachliche Perspektiven auf den Fall“. Im Anschluss wurde der Workshop durch einen digitalen Fragebogen evaluiert.

**Abbildung 1**  
Grafische Darstellung des Ablaufes des Workshops. Der gestrichelte Kreis symbolisiert den Fall  
Grafik: Moritz Engbers



**Abbildung 2**  
Fachliche Perspektiven auf den Fall  
Grafik: Jakob Kohlbrenner



### Nachbereitungsphase

In der Nachbereitungsphase wurden die Ergebnisse der Vorbereitungsphase und des Workshops zusammengefasst und an alle Teilnehmenden verschickt. Im Nachgang sind noch Ergänzungen und Kommentare eingeflossen.

### Die Ergebnisse

#### Inhalt

Im Rahmen des Falles wurden die empirischen (wissenschaftlichen) Erkenntnis-

se des S2M-Teams präsentiert und diskutiert. Diese transdisziplinäre Diskussion der Ergebnisse anhand eines konkreten Falls war für das S2M-Team sehr hilfreich, denn durch den Perspektivenwechsel auf die Erkenntnisse wurden einige neue Facetten aufgedeckt, die ohne die Session vermutlich verborgen geblieben wären. Dies sind zum Beispiel, dass der Pkw nicht nur als Verkehrsmittel angesehen wird sondern sehr häufig auch als Statussymbol. Wege mit dem Pkw sind dabei nicht immer nur das Mittel zum Zweck (Ein Weg wird für eine Ortsveränderung durchgeführt), sondern sind gerade bei Jugendlichen häufig Selbstzweck bzw. eine Freizeitaktivität (ähnlich wie bei Spaziergängen). Neben den weiteren Facetten der bestehenden Erkenntnisse konnte das S2M-Team einige Ideen mitnehmen, weitere Auswertungen mit den vorhandenen Datensätzen durchzuführen, um noch tiefergehender Erkenntnisse mit Hinblick auf die diskutierten Fragestellungen zu erhalten. Dies betrifft zum Beispiel Auswertungen mit Hinblick bzw. mit Berücksichtigung kultureller Aspekte. Hier kam bspw. die Idee, die Zusammenhänge zwischen einer Migrationsgeschichte und den Fahrradfähigkeiten zu analysieren und hier ebenfalls genderspezifische Unterschiede zu berücksichtigen. Insbesondere zusammen mit praxisorientierten Perspektiven kristallisierten sich bereits Maßnahmen heraus, um die Mobilität von armutsgefährdeten Personen zu verbessern, wie unter anderem eine Stellplatzsicherung für Fahrräder an Neubauten, ein kostengünstiges Fahrradleasing oder regelmäßige Radfahrclubs für Kinder.

#### Prozess

Ein Anliegen im Rahmen der fallbasierten Lernsession war, dass alle Beteiligten ihre Perspektiven darstellen konnten. Dies wurde durch ein reihenweises Aufrufen in der Videokonferenz ermöglicht. Die graphische Aufbereitung durch das Graphic Recording hat diesen Prozess unterstützt und hat für Neugier gesorgt, wie der eigenen Redebeitrag graphisch dargestellt wird. Dass alle Teilnehmenden zu Wort kommen konnten wurde in der Evaluation von vielen als besonders positiv hervorgehoben. Hierdurch konnten auch eher „leise“ Stimmen berücksichtigt werden. Das Graphic Recording wurde als sehr unterstützend wahrgenommen, auch um Informationen besser verinnerlichen zu können. Dadurch wurde eine Abwechslung zu üblicheren Diskussionsformaten geschaffen und die graphische Aufbereitung hat Impulse für die weitere Diskussion liefern können. Was unter den gegebenen Bedingungen durch die Corona-Pandemie nicht ermöglicht werden konnte, war das persönliche Erkunden des Falles als ein besonderer Aspekt fallbasierter Lernsessions. Insbesondere der Eindruck, der durch einen persönlichen Besuch des Falles entsteht, kann wertvolle Lernerfahrungen und Gesprächsimpulse liefern. Gerade wenn neue Facetten des Falles durch die verschiedenen fachlichen Perspektiven im Erfahren erst „sichtbar“ werden. Damit verbunden wäre ein noch stärkeres Einbeziehen von Personen aus der Stadt Ronnenberg förderlich gewesen, um noch mehr mit und weniger über Personen

zu sprechen (z. B. Soziale Einrichtungen, Verkehrsplanung). Eine gute Einbindung der von Armut betroffenen Personen ist in diesem Rahmen jedoch nicht leicht, da das Thema mit Scham und Ressentiments behaftet ist (siehe auch den Beitrag von Rozynek in diesem Band). Die fallbasierte Lernsession hat zu einer weiteren Vernetzung der Teilnehmenden beigetragen und auch die Ergebnisse konnten in die einzelnen Felder zurückfließen. Wir als Projektteam haben uns stärker mit Personen außerhalb der Wissenschaft und der Region Hannover zum Thema vernetzen können. Und von einem Verband wurde uns zurückgemeldet, dass auch wissenschaftliche Erkenntnisse in der Öffentlichkeitsarbeit weiterverwendet werden konnten.

### Fazit

Fallbasierte Lernsessions lassen sich als transdisziplinäres Workshopformat in Reallabore integrieren. Sie können als ein Moment des Begegnens, des Perspektivwechsels und der Reflexion des Falles auf verschiedenen Maßstabsebenen dienen. Auch wenn das persönliche Erkunden des Falles vor Ort in der Variante als Videokonferenz nicht möglich war, so waren die Begegnung der Teilnehmenden aus unterschiedlichen fachlichen Bereichen, die Möglichkeit für alle zu Wort zu kommen und das Kennenlernen und Diskutieren des Falles der Mobilität von finanzieller Armut bedrohter Haushalte mit Kindern in der Stadt Ronnenberg als thematischer Ankerpunkt eine Bereicherung für die Teilnehmenden und das Projekt.

### Weiterführende Literatur

Engbers, M. (2019): Voneinander Lernen am Thema Blühstreifen. In: Leuphana Universität Lüneburg & artecology\_network (Hrsg.): (Bio) Diversitäts Korridor: Vielfalt als Ausgangspunkt für Mensch & Natur im Landkreis Oldenburg. Leuphana Universität: <https://artecology51156630.files.wordpress.com/2021/01/bdk-buch.pdf>

Ortiz, W., Vilsmaier, U., & Osorio, Á. A. (2017) The diffusion of sustainable family farming practices in Colombia: An emerging sociotechnical niche?, Sustainability Science, 13(3), 829–847.

Vilsmaier, U., Engbers, M., Luthardt, P., Maas-Deipenbrock, R. M., Wunderlich, S., & Scholz, R. W. (2015) Case-based mutual learning sessions: Knowledge integration and transfer in transdisciplinary processes, Sustainability Science, 10 Special Feature, 563–580.

Rebecca Nell, Fatma Cetin, Olga Izdebska, Nancy Kretschmann, Marcel Philippe Schneider

## Wissen und Lernen im Reallaborkontext

### Einleitung

In deutschen Kommunen werden die Folgen des Klimawandels bereits heute spürbar. Gleichzeitig sind sie und ihre Mitarbeitenden zentrale Akteure zur Umsetzung klimarelevanter Ziele. Für diese Herausforderungen müssen Städte eine sogenannte „urbane Resilienz“ (Meerow/Newell/Stults 2016), also dynamische Anpassungsstrategien zur Bewältigung von Schadenslagen entwickeln. Zu diesen Lagen können beispielsweise Starkregenereignisse oder Hitzelagen gehören. Diese Herausforderungen im Kontext der urbanen Resilienz können in Reallaboren beziehungsweise Experimentierräumen durch transdisziplinäre Prozesse bearbeitet und somit neue Lösungsstrategien aufgezeigt werden (Beecroft et al. 2018; Wagner/Grundwald 2015).

Die hier beschriebenen Reallabore Mannheim und Halle (Saale) sind Teil des Forschungsprojektes „SMARTilience – Steuerungsmodell für eine klimaresiliente Smart City“. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen der Leitinitiative „Zukunftsstadt“ gefördert<sup>1</sup>. Die Methode Reallabor schafft auch in diesem Projekt Raum für Reflexions- und Lernprozesse und bildet gesellschaftliche Lernorte ab (Schneidewind/ Singer-Brodowski 2015). Außerdem werden in diesem transdisziplinären Akteurssetting verschiedene Wissensarten generiert, die zur Basis von Transformationsprozessen in den Kommunen werden (Jahn/Keil: 2016).

### Wissen und Lernen im Kontext Reallabor

In den genannten Lernprozessen erzeugen Reallabore drei verschiedene Arten von Wissen: System-, Ziel- und Transformationswissen (Borner/Kraft 2018). Systemwissen wird zur Entstehung und Entwicklung gesellschaftlicher Probleme sowie derer Interpretation generiert. Zielwissen zeigt hierfür Veränderungsbedarfe, wünschenswerte Ziele und Praktiken auf. Transformationswissen letztlich klärt die Möglichkeiten, diese Ziele zu erreichen und beleuchtet hierfür mögliche Handlungsmöglichkeiten (Knieling et al. 2021).

Die Lernprozesse in Reallaboren finden auf individueller und gesellschaftlicher Ebene statt: Einerseits verändern sich die Lebensweisen von Einzelnen, ande-

<sup>1</sup> Das Projekt SMARTilience setzt es sich zum Ziel ein kommunales Steuerungsmodell für eine klimaresiliente Stadtentwicklung zu entwerfen und in den Reallaboren Halle (Saale) und Mannheim zu erproben. Das Steuerungsmodell soll dabei kommunale Entscheidungs- und Handlungsträger/innen beim vorausschauenden, effizienten Klimahandeln unterstützen. Dabei sollen innovative Governance-Formate für ein integriertes kommunales Management mit konkreten Handlungsfeldern einer klimaresilienten Stadt zusammengebracht werden. Weitere Infos gibt es unter: [https://www.morgenstadt.de/projekte/smart\\_city/smartilience.html](https://www.morgenstadt.de/projekte/smart_city/smartilience.html)

rerseits findet hier auch eine Änderung der Rahmenbedingungen und eine Verschiebung ins gesellschaftliche Wertesystem statt. Das Ziel der Forschenden ist hierbei die Unterstützung der Wissensgenerierung, der Wissenssammlung und einer Qualitätsbewertung dieses Wissens. In der Lernumgebung eines Reallabors können sechs Lernformen unterschieden werden (Beecroft et al. 2018):

- 1 Austausch (lernen voneinander),
- 2 gemeinsame Projektarbeit (lernen miteinander),
- 3 Auseinandersetzung mit einem Gegenstand (Erfahrung),
- 4 Anwendung von Methoden (Planung, Experimentieren, Methodenkompetenzen),
- 5 Eigenaktivität und
- 6 Reflexion

Die Begleitforschung der Reallabore Halle (Saale) und Mannheim hat Erkenntnisse in den Bereichen Wissensproduktion und Lernprozesse geliefert, die anderen Kommunen den Einsatz der Methode Reallabor erleichtern können. Detaillierte Ergebnisse finden sich in den im Rahmen von SMARTilience veröffentlichten Publikationen sowie der Urban Governance Toolbox.

### Erkenntnisse zu Wissen und Lernen aus den Reallaboren Halle (Saale) und Mannheim

In beiden Reallaboren kam es hierbei im Laufe des Projektes zu zahlreichen Formaten und Veranstaltungen, in denen Wissen vermittelt oder gemeinsam geschaffen wurde. In Halle konzentrierten sich die Veranstaltungen auf dem gemeinsamen Schaffen von Wissen. Im Rahmen des Reallabors und unter Corona-Bedingungen wurden verschiedene, innovative Formate eingesetzt: Themencafés, Ideenspaziergänge, Ideenwerkstatt oder auch Ideen- und Kooperationsbörsen gehörten unter anderem dazu.

In Mannheim kam es ebenfalls zum Einsatz verschiedenster Formate zur Unterstützung der Zusammenarbeit. Bei der Erarbeitung von Maßnahmen und Kommunikationskaskaden wurden auch aktiv Bedarfe und Wissen Außenstehender mit eingebracht. Beispielsweise mithilfe einer analogen Postkartenabfrage und einem digitalen Fragebogen, entstand Raum für die Ideen, Anmerkungen und Meinungen der Bürgerschaft von Mannheim. Bei der Entwicklung des Hitzeaktionsplans in Mannheim, wurde neben Wissen aus Verwaltung und Bürgerschaft

auch verschiedene Multiplikatoren miteinbezogen. In diesem Fall versteht man darunter Akteure, die sich mit hitzevulnerablen und hilflosen Menschen in ihrem Alltag beziehungsweise Beruf beschäftigen (z. B. Krankenhäuser, Kindertagesstätten, Alterspflegeheime). Dadurch konnte konkretes Wissen aus der Praxis zum Umgang und den Bedürfnissen dieser vulnerablen Bevölkerung gesammelt werden, um diese im Hitzefall möglichst schnell informieren zu können.

Zusammenfassend zeigt sich, dass in Mannheim viel Wissen zu hitzevulnerablen, hilflosen Bevölkerungsgruppen und deren Bedürfnissen sowie zu Multiplikator\*innen geschaffen wurde. In Halle (Saale) wurde Systemwissen vor allem zu den Klimafolgen für die Stadt sowie der Akteurslandschaft zur Klimathematik geschaffen. Ziel- und Transformationswissen bewegte sich in der Entwicklung kommunikativer Maßnahmen und dem Bilden von Kommunikationskaskaden (Mannheim) sowie der Bearbeitung der Klimafolgen und dem Empowerment Klimaaktiver (Halle). Das erzeugte Wissen wurde im Laufe der Reallabore kontinuierlich genutzt und stetig weiterentwickelt und manifestierte sich dadurch zu einem Lernprozess.

Lernbedarfe bestanden in beiden Städten unter anderem zur Hitze und Hitzefolgen sowie den vulnerablen, hilflosen Bevölkerungsgruppen in diesem Kontext, zudem wurden verschiedene verwaltungsinterne Formate der Zusammenarbeit verschiedener Resorts vorgestellt und innovative Beteiligungsformate im Kontext Pandemie aufgezeigt. Hierbei stand, vor allem das Lernen mit und von anderen Kommunen im Vordergrund. Durch die Schaffung verschiedener Austauschformate konnte so eine Lernumgebung geschaffen werden, die sich an Bedarfen orientiert. Hinsichtlich der Lernumgebung gilt es zu ergänzen, dass im Prozess die begleitenden Gruppen der beiden Städte ein Lernformat darstellen. In Mannheim konstituierte sich bereits zu Beginn des Reallabors eine Projektleitgruppe, bestehend aus Akteuren der Verwaltung, der Politik und des Gesundheitswesens. Auch in Halle (Saale) bildete sich eine Unterstützerkreisgruppe heraus. Diese Gruppen bilden die Möglichkeit zum Austausch und dem Lernen voneinander sowie zur gemeinsamen Projektarbeit. Eine weitere zentrale Lernumgebung waren die gemeinsamen Formate mit Bürgern und städtischen Akteuren zur Ideenentwicklung und zur Erarbeitung von Maßnahmen.

Zusammenfassend haben sich nach aktuellem Stand der Begleitforschung folgende Lernbereiche als wegweisend für den Lernprozess in SMARTilience und in den Reallaboren gezeigt: Formate zur Zusammenarbeit mit Bevölkerung und Unternehmen, die Förderung der internen Zusammenarbeit und eine gezielte Nutzung von (Geo-)Daten im Prozess der Themen- und Maßnahmenfindung. Die Reallabore stellen hierbei eine Methode dar, die den Wissensaustausch und das

Lernen interdisziplinär zwischen verschiedenen Akteursgruppen und innerhalb der Verwaltung fördern kann.

### Handlungsempfehlung I: Formate innerhalb von Reallaboren

Die Wissensgenerierung in Reallaboren funktioniert überwiegend über den Austausch der Teilnehmenden. Bei der Durchführung von Formaten muss deshalb vor allem darauf geachtet werden, dass möglichst viele Personen aus verschiedenen Akteursgruppen teilnehmen. Hierfür bietet es sich an, digitale und analoge Formate auch in Absprache mit den Teilnehmenden zu nutzen, um es einem möglichst breiten Kreis zu ermöglichen, daran teilzunehmen. Online-Formate erzeugen zwar weniger Verbindlichkeit als Präsenztreffen, bieten dafür einen relativ niedrighwelligen Einstieg. Um dennoch eine wiederholte Teilnahme zu erreichen, bedarf das Einladungsmanagement einen relativ hohen Zeit- und Ressourcenaufwand, gerade bei einer direkten Ansprache oder fehlenden Netzwerken. Vom Einladen durch externe Dienstleister ist abzuraten, die Erfolgsquote ist hierbei extrem gering.

Zum Ablauf der Formate lassen sich folgende Hinweise geben: Die Auswahl der zu verarbeitenden Punkte sollte nach einem klaren und transparenten Schema erfolgen. Dabei ist auch darauf zu achten, dass der Gesamtprozess und seine Untergliederungen abgebildet werden: Was sind langfristige und kurzfristige Elemente? Manche Formate wie zum Beispiel Ideen- und Kooperationsbörsen oder ein Unterstützerkreis sind hier stark erklärungsbedürftig. Um in den Formaten schon früh neues Wissen und zusätzliche Akteure zu generieren, können direkt zu Beginn die Teilnehmenden befragt werden: Gibt es Vortragende zum Thema, die sie empfehlen können? Gibt es passende Veröffentlichungen der Teilnehmenden oder ihrer Tätigkeitsbereiche? Hierbei können auch bereits Vorhandene Elemente (z. B. der Praxisleitfaden für den Klimaschutz in Kommunen des Deutschen Institut für Urbanistik) mit eingebaut, erörtert und den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt werden.

### Handlungsempfehlung II: Zusammenarbeit innerhalb von Reallaboren

In Reallaboren treffen interdisziplinäre beziehungsweise unterschiedliche Akteursgruppen aufeinander, die oft verschiedene Vorstellungen und Erwartungen mitbringen. Der Mehrwert von Formaten muss deshalb für die Teilnehmenden bereits in der ersten Veranstaltung, am besten schon in der Einladung ersichtlich sein. Dazu gehört bei Gruppenbildungen auch eine ersichtliche Gruppenzuordnung - der Mehrwert der Gruppe und ihrer Inhalte muss schnell sichtbar werden. Eine starke Verbindung der Teilnehmenden und dem Peer-to-Peer-Konzept, dem Voneinander-Lernen ist hier hilfreich.

Besonders bei verwaltungsinternen Workshops kann schon früh an der Schaf-

fung einer gemeinsamen Vision gearbeitet werden, hierbei ist besonders ein wertungsfreier Umgangston sowie das Vermeiden von Schuldzuweisungen der Teilnehmenden zu beachten.

Am Ende bleibt die Frage, wie eine dauerhafte Vernetzung der Teilnehmenden auch über die Laufzeit des Reallabors hinaus gelingt. Grundlegend ist dafür wichtig, genügend Zeit und Puffer für den informellen Austausch und das Kennenlernen einzuplanen und auch aktiv als solche zu kommunizieren. Dazu gehört auch, eine Plattform zum Austausch oder Kontaktdaten zum Austausch zur Verfügung zu stellen (hier auf die DSGVO achten). In Formaten vermehrt auf örtliche Aktionsgruppen und Vereine einzugehen sowie Expert\*innen aus dem Kreis der Teilnehmenden einzuladen, kann ebenfalls helfen, eine fortschreitende Vernetzung anzustoßen und von der Theorie in die Umsetzung zu kommen.

### Fazit

Reallabore werden wie zu Beginn aufgezeigt, eingesetzt um, realen Herausforderungen unter anderem im Kontext Klimaschutz und Klimaanpassung, zu begegnen und gemeinsam Lösungen zu entwickeln. Die Methode Reallabor kann Kommunen beim Ausbau ihrer jeweiligen urbanen Resilienz und den damit verbundenen Transformationen unterstützen. Dabei sind erfolgreiche Wissensvermittlung und Lernprozesse im Reallabor von zentraler Bedeutung. Im Folgenden sind einige der zentralen Ergebnisse der Begleitforschung der Reallabore Halle (Saale) und Mannheim zusammengefasst:

- Die Zusammenarbeit zwischen den Fachbereichen, aber auch Entscheidungsebenen einer Kommune ist essentiell;
- Ein Managementsystem zur Organisation des System-, Ziel- und Transformationswissens könnte den Städten helfen, das noch stark an Personalien gebundene Wissen allen Mitarbeitenden zugänglich zu machen, Ressourcen zu sparen und Mehrfacharbeit zu vermeiden;
- Eine stärkere Kommunikation der Herausforderungen und klimastrategischen Ausrichtung der Städte und der damit verbundenen Projekte beispielweise über Medien nach außen, könnte dabei helfen, die Akzeptanz in der lokalen Gemeinschaft für diese zu erhöhen und das Eigeninteresse an der Teilnahme entsprechender gesellschaftlicher Gestaltungsprozesse zu steigern.

## Literatur

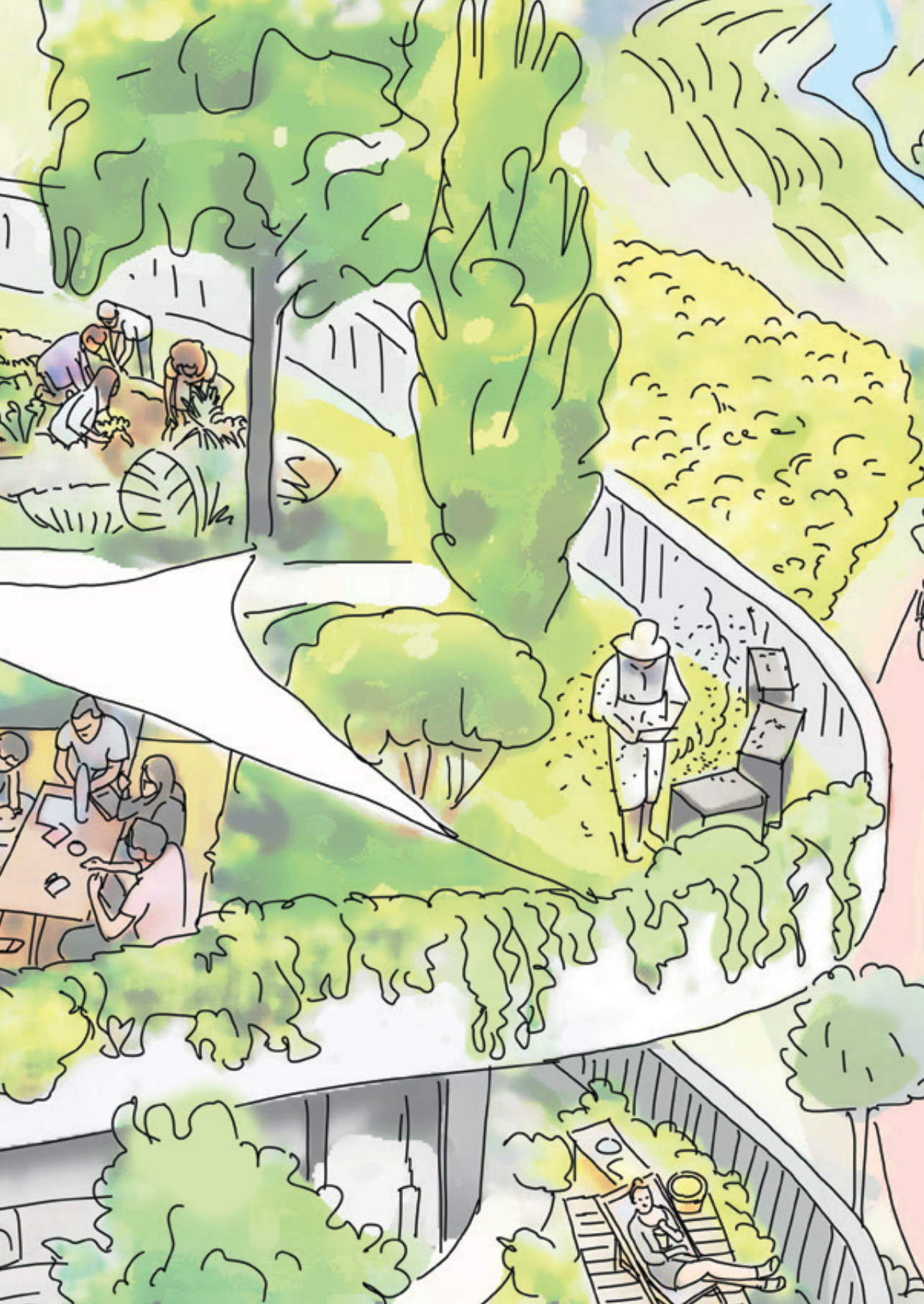
Beecroft, R.; Trenks, H.; Rhodius, R.; Benighaus, C.; Parodi, O. (2018): Reallabore als Rahmen trans-formativer und transdisziplinärer Forschung: Ziele und Designprinzipien. In: Di Giulio, A.; Defi-la, R. (Hrsg.): Transdisziplinär und transformativ forschen. Wiesbaden, 75–100. [https://doi.org/10.1007/978-3-658-21530-9\\_4](https://doi.org/10.1007/978-3-658-21530-9_4)  
Borner, J.; Kraft, A. H. (2018): Konzeptpapier zum Reallabor-Ansatz. [http://komob.de/wp-content/uploads/2018/08/ENavi\\_Reallabore\\_Borner-Kraft.pdf](http://komob.de/wp-content/uploads/2018/08/ENavi_Reallabore_Borner-Kraft.pdf) (14.04.2021).

Jahn, T.; Keil, F. (2016): Reallabore im Kontext transdisziplinärer Forschung. In: GAIA – Ecological Perspectives for Science and Society 25, 4, 247–252. <https://doi.org/10.14512/gaia.25.4.6>

Meerow, S.; Newell, J. P.; Stults, M. (2016): Defining urban resilience: A review. In: Landscape and Urban Planning 147, 38–49. <https://doi.org/10.1016/j.land-urbplan.2015.11.011>

Knieling, J.; Kretschman, N.; Nell, R.; Pfau-Weller, N. (2020): Wissensproduktion und Lernprozesse am Beispiel von Reallaboren zur Klimafolgenanpassung in Halle (Saale) und Mannheim. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning (2021), 79/4: 438–452. <https://doi.org/10.14512/rur.30>  
Schneidewind, U.; Singer-Brodowski, M. (2015): Vom experimentellen Lernen zum transformativen Experimentieren: Reallabore als Katalysator für eine lernende Gesellschaft auf dem Weg zu einer Nachhaltigen Entwicklung. In: Zeitschrift für Wirtschafts- und Unternehmensethik 16, 1, 10–23. <https://doi.org/10.5771/1439-880X-2015-1-10>

Wagner, F.; Grunwald, A. (2015): Reallabore als Forschungs- und Transformationsinstrument: Die Quadratur des Hermeneutischen Zirkels. In: GAIA – Ecological Perspectives for Science and Society 24, 1, 26–31. <https://doi.org/10.14512/gaia.24.1.7>



## Fokus 2

### Akteurskonstellationen im Reallaborprozess



Luise Stoltenberg, Jaqueline Schmidt, Ruth Emanuel

**Neues vor Ort gemeinsam entstehen lassen: Erfahrungen aus der Arbeit in fünf Reallaboren zur Transformation urbaner Zentren**

Im Verbundprojekt „Transformation urbaner Zentren“ (TransZ) werden lokale Akteur\*innen bei ihren Ideen und Initiativen zur nachhaltigen Stärkung ihrer Stadt(teil)zentren unterstützt. Die Kleinstädte Holzminden und Höxter, die Hamburger Stadtteile Eimsbüttel und Rissen sowie der Stuttgarter Bezirk Wangen dienen dem Projekt als sogenannte „Reallabore“. In wissenschaftlichen, anwendungsorientierten Disziplinen wird darunter ein Ansatz verstanden, der sich durch experimentelle Ko-Produktion auszeichnet. Konkret auf TransZ bezogen, meint dies zweierlei:

- 1 Zu Beginn des Projektes gab es keine festen Vorgaben, welche Ideen zur urbanen Transformation in den fünf Stadt(teil)zentren realisiert werden sollen. Stattdessen eröffnete TransZ Möglichkeitsräume, in denen verschiedene Aktionen ausprobiert und unter realen Bedingungen getestet wurden.
- 2 Viele der Akteur\*innen vor Ort (Gewerbe, Immobilien, Kultur, Zivilgesellschaft, Verwaltung, Politik) konnten sich erstmals untereinander vernetzen und das lokale Experimentieren gemeinsam wagen, um urbane Veränderungen in Ko-Produktion zu erzielen.

Doch wie beginnt man ein solches Vorhaben? Welche Rolle nimmt der Verbund, d.h. nehmen die Hochschulen, dabei ein? Welche Projekte sind es, die sich im ergebnisoffenen Prozess realisieren lassen?

**Wie baut man ein Reallabor auf?**

Es gibt viele Wege und Möglichkeiten, um das Ausprobieren und Forschen in einem Reallabor zu beginnen. Welche dieser Optionen gewählt wird, hängt vor allem von der thematischen Schwerpunktsetzung und der Ausrichtung ab. Im Forschungsverbund TransZ ist diese Schwerpunktsetzung die Transformation urbaner Zentren. Das bedeutet, dass Projekte initiiert und gefördert werden, die potenziell dazu beitragen können, ein Stadt(teil)zentrum (nachhaltig) zu revitalisieren. Das Vorhaben wird vom Bundesministerium für Forschung und Bildung (BMBF) unterstützt und durch den Projektträger des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) betreut.

Der Verbund von TransZ – die wissenschaftliche Betreuung und Begleitung dieser Projekte – setzt sich aus 12 Mitgliedern unterschiedlicher Disziplinen, wie zum

Beispiel Stadtplanung, Sozialwissenschaften oder Architektur, zusammen. Dieses interdisziplinäre Team ist auf vier Hochschulen und zwei Stadtverwaltungen verteilt. Aus dieser Verteilung ergibt sich die jeweilige Hauptverantwortung für die fünf Reallabor-Stadt(teil)zentren:

Reallabor	Begleitung im TransZ-Verbund durch
Eimsbüttel	HafenCity Universität Hamburg (HCU), Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW)
Rissen	HafenCity Universität Hamburg (HCU), Bezirksamt Hamburg Altona
Holzminden	Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst Holzminden (HAWK)
Höxter	Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst Holzminden (HAWK)
Wangen	Hochschule für Technik Stuttgart (HFT), Landeshauptstadt Stuttgart

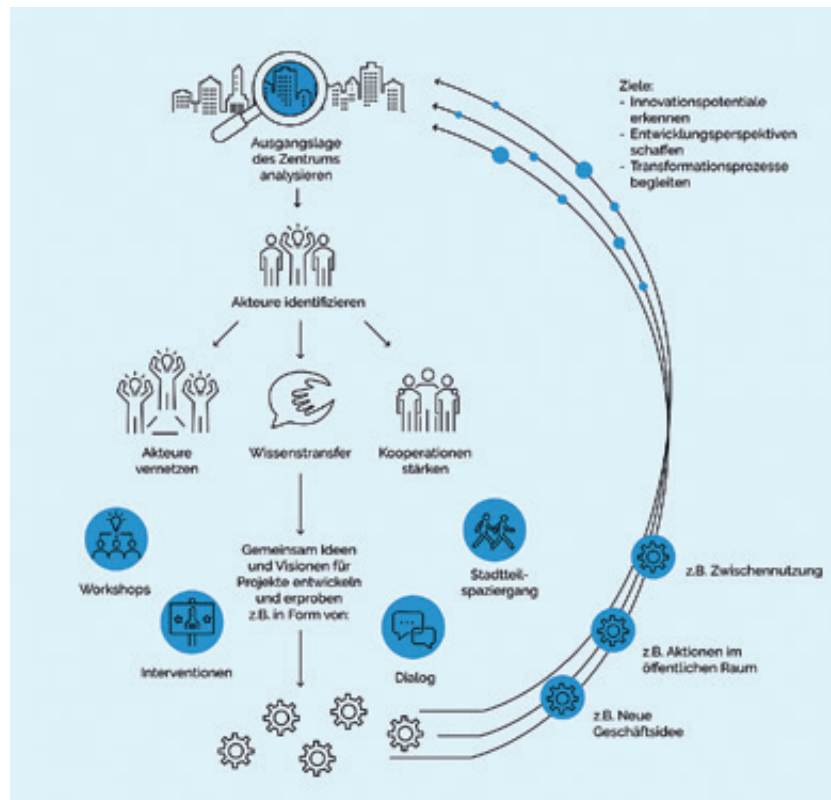
Für den Reallabor-Ansatz ist die anwendungsorientierte Forschung und Arbeit essenziell. Übertragen auf das TransZ-Team bedeutet dies, dass die Weiterentwicklung der Zentren nicht allein wissenschaftlich betrachtet und analysiert wird. Stattdessen sucht das Team gemeinsam mit Akteur\*innen vor Ort sowie mit den kommunalen Verwaltungen nach konkreten Handlungsansätzen. Diese Ansätze sollen gemeinsam entwickelt, erprobt und – sofern sie sich bewähren – in dauerhaft selbsttragende Projekte überführt werden. Das TransZ-Team unterstützt diesen Prozess und hilft den lokalen Akteur\*innen bei der Umsetzung von Ideen.

Abbildung 1 illustriert das Vorgehen des TransZ-Teams in den Reallaboren. Zu Beginn war es notwendig, die verschiedenen Stadt(teil)zentren besser kennenzulernen. Das TransZ-Team hat Steckbriefe, sogenannte „Zentrenprofile“, mit Angaben u. a. zu Lage, baulicher Struktur oder auch sozio-ökonomischer Zusammensetzung erstellt, um das jeweilige Zentrum zu charakterisieren. Die Zentrenprofile dienten zugleich einer ersten Problem- und Potenzialanalyse jedes der fünf Reallabor-Stadt(teil)zentren.

Parallel dazu wurde der Kontakt zu den verschiedenen Akteur\*innen vor Ort gesucht, um mehr über die lokalen Bedürfnisse und Ideen zu erfahren. Für die Weiterentwicklung von Zentren können vielfältige Akteur\*innen wichtig sein: Sie

können Eigentümer\*innen, Einzelhändler\*innen und Gewerbetreibende sein, können Sozial-, Kultur- und Bildungseinrichtungen vor Ort betreiben oder das Zentrum ausschließlich als Bewohner\*innen nutzen. Daher wurden offene Gesprächsrunden in den fünf Reallaboren organisiert, bei denen interessierte Akteur\*innen eigene Ideen entwickeln, präsentieren und mit anderen diskutieren konnten. Diese Runden waren ergebnisoffen, d.h. das TransZ-Team hat weder konkrete Projektideen vorgegeben noch entschieden, welche Vorschläge realisiert werden sollen und welche nicht. Vielmehr ging es darum, im gemeinsamen Dialog herauszufinden, welche Ideen Rückhalt im jeweiligen Reallabor erhalten und infolgedessen das Potenzial für eine langfristige Etablierung besitzen.

Abbildung 1  
Vorgehen von TransZ  
Grafik: TransZ



### Ideen werden zu Projekten

Der Vorteil eines Reallaborprozesses ist es, ausreichend Gestaltungs- und Experimentierräume schaffen zu können. Nicht jeder Lösungsansatz muss sich am Ende des Prozesses tatsächlich bewährt haben, es können verschiedene Ansätze probiert und ebenso wieder verworfen werden. Im Fall von TransZ war es entscheidend, dass eine Idee ausreichend Anhänger\*innen findet, die sich für die Umsetzung dieser Idee engagieren wollen. War eine solche Idee identifiziert,

hat das TransZ-Team diese Aktiven gezielt bei der Umsetzung unterstützt, etwa durch Vernetzung mit anderen lokalen Akteur\*innen, Öffentlichkeitsarbeit für die Zentrenentwicklung, Durchführung von Workshops, die Organisation von Inputs durch externe Initiativen und Projekte oder durch eine Material-/Anschubfinanzierung.

Auf diese Weise sind in den fünf Reallaboren unterschiedliche kleine und große Projekte und Aktionen entstanden, die auf einzelne Aspekte der spezifischen Bedürfnisse des jeweiligen Stadt(teil)zentrums reagieren. Nachfolgend wird für jedes Reallabor ein Projekt beispielhaft aufgeführt, um diese Vielfalt zu illustrieren und damit zugleich zu zeigen, wie verschieden eine Transformation urbaner Zentren angegangen werden kann.

- 1 Im Hamburger Stadtteil Eimsbüttel ist das „Kreativhaus Eimsbüttel“ (KHE) als eine Begegnungsstätte mit mehreren Räumen und einer Vielzahl an Angeboten und Aktionen entstanden. Ein festes Kernteam aus Aktiven hat diese Idee realisiert und organisiert nun Veranstaltungsanfragen, den Terminkalender und die Raumbuchung. Es finden Nachbarschaftstreffs, Mal- und Tanzkurse für Kinder und Erwachsene oder auch Flohmärkte statt.
- 2 In Rissen, dem westlichsten Stadtteil Hamburgs, hat das TransZ-Team dem Verein Zukunftsforum Rissen bei der Organisation und Durchführung einer digitalen Vortragsreihe zum Thema „Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Transformation im Stadtteil“ geholfen. Es werden Referent\*innen eingeladen, die aus laufender Forschung oder von konkreten Projekten zu nachhaltigem Wohnen und Leben berichten.
- 3 In Holzminden wurde in enger Unterstützung durch TransZ die Bürgergenossenschaft Holzminden eG gegründet, um vordergründig leerstehende Immobilien in der Innenstadt zu kaufen, diese zu renovieren oder zu sanieren und dadurch neuen Wohnraum zu schaffen. Diese Revitalisierung der Innenstadt soll größtenteils durch ehrenamtliches Engagement des Vorstands, Aufsichtsrats und der Genossenschaftsmitglieder sowie durch Kooperationen mit lokalen (Handwerks-)Betrieben erfolgen und durch die gezeichneten Anteile finanziert werden.
- 4 In Hötter hat TransZ in Kooperation mit der Stadt und dem lokalen Jugendzentrum eine Kinder- und Jugendbeteiligung für die Landesgartenschau 2023 durchgeführt. Dabei hatten die Kinder und Jugendlichen die Möglichkeit, ihre Ideen in die anstehende Umgestaltung von drei Freiflächen einzubringen und aktiv an der Stadtgestaltung zu partizipieren.

- Im Stuttgarter Bezirk Wangen wurde der öffentliche Raum des Zentrums (Keltenvorplatz) durch temporäre Sitzmöbel bespielt. Ein Team aus Anwohner\*innen und anderen Helfer\*innen hatte diese Möbel zuvor gemeinsam im Rahmen einer „Bauwerkstatt“ aus Europaletten produziert. Die Sitzlandschaft lud Passant\*innen zum Verweilen ein und schuf zugleich Möglichkeiten der spontanen Interaktion mit anderen.

**Abbildung 2**  
Mitglieder der Bürgergenossenschaft Holzminden  
Foto: Bürgergenossenschaft Holzminden e.G



### Fazit - Möglichkeitsräume für Koproduktion

Die unterschiedlichen Projekte veranschaulichen, aus welcher verschiedenen Perspektiven eine Transformation urbaner Zentren gedacht und angegangen werden kann. Sie illustrieren auch die Ergebnisoffenheit von TransZ, durch die Möglichkeitsräume für das Ausprobieren derartig unterschiedlicher Projekte geschaffen worden sind. In jedem der einzelnen Projekte sind dabei ganz unterschiedliche Akteur\*innen zusammengekommen, um gemeinsam an der Realisierung einer Idee zu arbeiten. Das Projekt TransZ hat demonstriert: Diese Art der Koproduktion verschiedener Ansätze zur Zentrenentwicklung kann gelingen. Was es braucht, sind Experimentierräume vor Ort und ausreichend Rückhalt und Engagement für eine Idee.

### Weiterführende Literatur

Simon-Philipp, Christina; Stoltenberg, Luise; Krüger, Thomas (Hrsg.) (2021): Mitten in der Stadt – Transformation urbaner Zentren, Ausgabe 3/2021 der Zeitschrift „Forum Stadt“.

Schaumann, Elisabeth; Bühr, Hannah; Simon-Philipp, Christina (2021): Transformation des öffentlichen Raums. Planungen, Prozesse und Mitwirkungsmöglich-

keiten in Stadt(teil)zentren. In: Transforming Cities 4|2021, S. 52–55. Anders, Sascha; Kreutz, Stefan; Schaumann, Elisabeth; Schmidt, Jaqueline (2020): Reallabore zur Transformation urbaner Zentren. Erfahrungen und kritische Reflexion. TransZ Working Paper No. 2/2020. Online unter: <https://repos.hcu-hamburg.de/handle/hcu/535>

Dokumentation der TransZ-Konferenz „Mitten in der Stadt“ am 7.11.2019 im Unperfekthaus in Essen. Online unter: [https://transz.de/wp-content/uploads/2020/01/TransZ\\_MittenInDerStadt\\_Dokumentation\\_final.pdf](https://transz.de/wp-content/uploads/2020/01/TransZ_MittenInDerStadt_Dokumentation_final.pdf)

Nicole Mitchell, Julia Teebken, Klaus Jacob

### Vom Reallabor zur Klimawandel-Plattform - Infrastruktur für die Zukunft der Kleinstadt

GoingVis startete mit einem eigens auf das Forschungs- und Entwicklungsziel zugeschnittenen Reallaboransatz bei den Praxispartnern Boizenburg / Elbe und Verbandsgemeinde Liebenwerda. Im Verlauf des Projekts mündete dieser in die Institutionalisierung zweier intermediärer Plattformen für kleinstädtische Klimawandeladaptation. Als Schnittstelle zwischen (nicht-)organisierter Zivilgesellschaft und Verwaltung zielen die Plattformen darauf ab, ko-kreative Praktiken der eigenvorsorgenden Anpassung zu koordinieren. Mit ihrem Fokus auf die Veränderung sozialer Praktiken, um die Adaptation an Klimarisiken in den Alltag zu bringen, ergänzen die Plattformen Planungsprozesse für eine klimaresiliente Stadt.

**Abbildung 1**  
Auf der Suche nach Verbindungen zwischen Barrierefreiheit und Anpassung an Hitzestress in Boizenburg/Elbe. Sommer 2020  
Foto: PLATZ-B/B. John



#### Das Beispiel PLATZ – B: Koordination von Anpassungsexperimenten an der Schnittstelle zwischen Verwaltung und Bürger\*inne.

Die intermediäre Plattform Zukunftsbilder Boizenburg (PLATZ-B) ist zum einen repräsentiert durch die Koordinatorin Dr. Beatrice John. Frau John ist Nachhaltigkeitswissenschaftlerin mit Schwerpunkt Klimawandel und Stadtvisionen. Sie ist in der Boizenburger Verwaltung angegliedert an den Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Wohnen. Über den Dienstweg ist die Koordinatorin in die Verwaltungshierarchien und -abläufe eingebunden. Sie kann zum einen dem Querschnittscharakter der Anpassung gerecht werden, indem sie durch Absprachen mit Fachbereichsvorgesetzten die Ziele der Plattform fachbereichsübergreifend in die Verwaltung einbringt. PLATZ- B ist zum anderen ein kontinuierlich wachsendes Netzwerk aus umsetzenden und unterstützenden Bürger\*innen und städtischen Akteuren. Sie entwickeln gemeinsam experimentelle Anpassungs-ideen für die Stadt und versuchen diese im Austausch mit der Koordinatorin von PLATZ-B umzusetzen. Um die Möglichkeiten des transdisziplinären Austauschs

zu diversifizieren, ist die Plattform sowohl digital als auch an zentraler Stelle im Heimatmuseum der Stadt verankert.



**Abbildung 2**  
In wertschätzendem Austausch mit Bürger\*innen über Lieblingsplätze von heute und morgen bei den GemeinsamSuchTagen 2020 in Boizenburg  
Foto: PLATZ-B/B. John

Die Plattform forciert die Vernetzung von Bürger\*innen, Stadtakteuren (wie z. B. lokale Vereine) und Personen aus unterschiedlichen Verwaltungseinheiten- immer mit dem Ziel Verbindungen zu schaffen, um Klimaanpassungsexperimente zu ermöglichen bzw. zu unterstützen. Seit 2016 initiierte die Koordinatorin von PLATZ-B in Boizenburg regelmäßig größere Veranstaltungen, die sich an die Gesamtheit der Bürger\*innen richteten und die Zukunft Boizenburgs im Klimawandel in den Mittelpunkt stellten. Die Zukunftswerkstatt in der Definitionsphase (2017), die Auftaktveranstaltung für PLATZ-B (2019), die GemeinsamSuchTage (2020) und die Zukunftswochen (2021) waren auf die aktive Teilnahme von Bürger\*innen ausgerichtet. Ziel dieser Veranstaltungen war es, in transdisziplinärem Austausch gemeinsam geteilte Zukunftsthemen zu definieren und Verbindungen zum Thema Klimawandelrisiken und -Anpassung zu diskutieren. Dies passierte beispielsweise im Rahmen von Workshops, Stadtspaziergängen oder dem gemeinsamen Suchen von Lieblingsorten in der Stadt. Diese breit angelegten Veranstaltungen mündeten in der Schaffung kleinerer Netzwerke engagierter Bürger\*innen. Es fanden sich Menschen zusammen, die Zukunftsvorstellungen zu einem Ort oder Thema teilen. Wenn gewünscht, wurden Verabredungen getroffen, um nun gemeinsam (Anpassungs-)ideen zum Thema zu entwickeln oder sich ganz konkret um einen Ort, der für die Bürger\*innen von zentraler Bedeutung ist (z. B. der Stadtpark), zu kümmern.

PLATZ-B übernimmt Schnittstellenfunktionen, die Bürger\*innen und Verwaltung zusammenbringen. Bürger\*innen können sich unbürokratisch an die Koordinatorin wenden, wenn sie sich über die konkrete Umsetzung oder Unterstützungsmöglichkeiten für ihre Ideen im Kontext Klimawandelanpassung austauschen wollen.

Veranstaltungen wie die GemeinsamSuchTage oder die Zukunftswochen konnten nur realisiert werden, indem PLATZ-B die Zusammenarbeit und Umsetzung durch verschiedene Verwaltungseinheiten koordinierte, u. a. durch das Stadtmarketing und den Tourismusbeauftragten. Diese Einheiten nutzten die Gelegenheit, um eigene Anliegen in Verbindung zu setzen mit dem Thema Klimawandel und boten in Eigeninitiative Expeditionen an.

Aufgrund einer nur geringen finanziellen Ausstattung der Plattform experimentierte die Koordinatorin mit vielfältigen nicht-monetären Instrumenten und Verfahren, um die kollaborativen Aktivitäten mit Bürger\*innen zu unterstützen und das Bewusstsein in der Verwaltung für Klimarisiken und Anpassungsmöglichkeiten zu stärken. Dazu gehören eine Klimawirkungsprüfung für Beschlussvorlagen und andere genehmigungspflichtige kommunale Vorhaben, die Akquise von Spenden und Fördermitteln kommunaler und überregionaler Akteure sowie die Ergänzung kommunaler, zum Teil erfahrungsbasierter Klimawissensbestände durch Assoziation klimawissenschaftlicher Projekte der Hochschule Eberswalde oder des Climate Service Centers.

Initiiert durch, assoziiert an und unterstützt von PLATZ-B sind seit März 2019 dreizehn Klimawandelanpassungsexperimente von Bürger\*innen in Boizenburg angeregt worden. Viele davon wurden erfolgreich abgeschlossen und sind in der Stadt sichtbar und bekannt. Andere Experimente wurden abgebrochen, da sich das benötigte Engagement für die Umsetzung nicht fand. Einige Experimente, wie der von Bürger\*innen initiierte Wasserspielplatz, werden von PLATZ-B an andere, umsetzungsberechtigte Institutionen übergeben.

**Abbildung 3**  
Entwicklung des Wasserspielplatzes und Naturerlebnisraums von Bürger\*innen für Bürger\*innen.  
Foto: PLATZ-B/B. John



#### Weiterführende Literatur

Webseite von PLATZ-B: <https://www.platzb.de/>

Teresa Zölch, Sabrina Erlwein, Simone Linke, Andreas Putz, Werner Lang, Stephan Pauleit

### Klimaorientierung im städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerb: Kommune und Wissenschaft im gemeinsamen Lernprozess

#### Das Forschungsprojekt „Grüne Stadt der Zukunft“

Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung finanzierte Forschungsprojekt „Grüne Stadt der Zukunft“ hat in der dreijährigen Forschungs- und Entwicklungsphase integrierte Lösungsansätze im Umgang mit den Herausforderungen Klimawandel und Nachverdichtung in einer wachsenden Stadt wie München entwickelt. Der ganzheitliche Forschungsansatz umfasste Perspektiven aus energieeffizientem Planen und Bauen, strategischer Landschaftsplanung, Sozialwissenschaften und ökonomischen Ansätzen. In Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München als Projektpartnerin wurde in ausgewählten Realaboren erprobt, wie klimaresiliente Stadt- und Freiraumplanung gelingen kann (siehe Abb. 1). In zwei Reallaboren war es das Ziel, Klimaorientierung vertiefter in städtebaulich-landschaftsplanerische Wettbewerbsprozesse zu integrieren. Wissenschaft und Kommune haben hier intensiv zusammengearbeitet und gemeinsam versucht, die Planungsverfahren klimasensibel weiterzuentwickeln. Im Fokus standen sowohl Themen der Klimaanpassung als auch des Klimaschutzes. Der Beitrag soll die Potenziale, aber auch die Herausforderungen dieser inter- und transdisziplinären Kooperation im Planungsprozess aufzeigen.



**Abbildung 1**  
Übersicht über das Forschungsprojekt „Grüne Stadt der Zukunft“.  
Grafik: TUM, Valentina Arros

## Die Reallabore im Projekt

Für das Forschungsvorhaben wurden insgesamt sechs Reallabore ausgewählt (siehe Abb. 2). Gemeinsam haben diese Reallabore den Zielkonflikt zwischen Grünflächen- und Wohnraumbedarf, ansonsten wiesen sie unterschiedliche Merkmale auf: Die Nachverdichtungsvorhaben der Quartiere befanden sich in unterschiedlichen Planungsstadien und hatten unterschiedliche Planungsinstrumente als Grundlage. Auch die Bebauung, die Planungsbeteiligten und die Struktur der Bewohnerinnen und Bewohner variierten je nach Reallabor. In den beiden nachfolgend näher vorgestellten Reallaboren Moosach (Sanierungsgebiet) und Heltauer Straße (Neubaugebiet) standen das Instrument des städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs sowie die Aspekte der Klimaregulation und der Lebenszyklusbilanzierung im Fokus. Entscheidend für die Untersuchungen war die enge Zusammenarbeit und regelmäßige Abstimmung zwischen der Technischen Universität München (Lehrstuhl für Strategie und Management der Landschaftsentwicklung und Lehrstuhl für energieeffizientes und nachhaltiges Planen und Bauen) und der Landeshauptstadt München (Referat für Stadtplanung und Bauordnung und Referat für Klima- und Umweltschutz).

**Abbildung 2**  
Ausgewählte Reallabore der Landeshauptstadt München.  
Grafik: TUM, Valentina Arros



## Zwei Reallabore im Vergleich

Im Folgenden werden die Reallabore Moosach und Heltauer Straße vorgestellt (siehe Abb. 3). Dort war das Ziel, die Aspekte der Klimaanpassung in den Prozess des städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs einzubringen und zu verankern.

Das Sanierungsgebiet Moosach liegt im Münchner Nordwesten und ist geprägt durch sanierungsbedürftige Zeilenbebauung sowie kleinere Parks und Grünflächen. Das Wettbewerbsverfahren diente dazu, Sanierungsziele für den Gebäudebestand aufzunehmen, während gleichzeitig Nachverdichtungspotenziale identifiziert werden sollten, die die Grünstrukturen und die gute klimatische Ausgangssituation erhalten. Als Grundlagenermittlung wurden daher sowohl Energieeffizienz- und Lebenszyklusbilanzierungen als auch klimatische Modellierungen zu Durchlüftung und thermischem Komfort durchgeführt. Diese wurden für verschiedene Entwicklungsszenarien simuliert, die gemeinsam mit den Planerinnen und Planern erarbeitet wurden. Dadurch konnte u. a. die Kühlleistung des Altbaubestands quantifiziert werden. Die Ergebnisse lieferten ein wichtiges Argument gegen die Schaffung neuer Stellplätze in Tiefgaragen (als unterbaute Freiflächen). Gemeinsam mit den zuständigen kommunalen Fachleuten wurden Planungsziele formuliert und als Vorgaben in den Auslobungstext des Wettbewerbs eingebracht. Die diesbezügliche Überprüfung und Bewertung der Wettbewerbsergebnisse ist für die derzeit laufende Umsetzungsphase des Projekts geplant.

An der Heltauer Straße im Münchner Osten findet sich derzeit noch eine landwirtschaftlich genutzte Freifläche, eingerahmt von Wohnsiedlungen und der Bahntrasse München-Rosenheim. Die Fläche soll aufgrund ihrer guten verkehrlichen Anbindung mit dichter Wohnbebauung überplant werden. Die Herausforderung liegt darin, einen Übergang zur angrenzenden Bebauung herzustellen und sowohl Lärmschutz als auch den Erhalt der Durchlüftungsfunktion zu ermöglichen. Dafür wurden zwei Testentwürfe mit blockartigen bzw. offeneren Baustrukturen gegenübergestellt und klimatisch analysiert. So konnten durchlüftungsrelevante



**Abbildung 3**  
Die Reallabore Moosach und Heltauer Straße mit ihrer Lage im Stadtgebiet und ihren baulichen Strukturen; Quellen: Abb.: RKU, Fotos: S. Erlwein

Bereiche identifiziert werden. Derzeit läuft die Aufbereitung der Ergebnisse für die Auslobung des Wettbewerbs, der Ende 2022 starten soll und mit der Umsetzungsphase des Projekts wissenschaftlich begleitet wird.

### **Herausforderungen und Chancen**

Folgende Erfahrungen und Beobachtungen konnten aus der Arbeit in den Reallaboren gewonnen werden: Da es sich bei den Reallaboren um tatsächliche Praxisfälle handelt, bietet sich zum einen die Chance, Erkenntnisse aus der Forschung direkt in laufende Planungsprozesse zu integrieren. Zum anderen besteht die Herausforderung, dass wichtige Meilensteine in den städtischen Planungsabläufen zu den Laufzeiten des Projektes passen müssen. Etwaige Verzögerungen im Zeitplan können dazu führen, dass schließlich die angedachte Untersuchung nicht mehr durchführbar ist. Auch vorhandene Daten, wie z. B. Gebäudeinformationen sind nicht immer schnell verfügbar. Hier ist es empfehlenswert, ausreichend Puffer einzuplanen und mehrere Reallabore in der Auswahl zu haben. Gleichzeitig ist es wichtig, zu Beginn die Rollen und Erwartungen der Praxis sowie der Wissenschaft abzuklären. Während in der Praxis die Einzelfallbetrachtung relevant ist, zielt Wissenschaft oftmals darauf ab, zu verallgemeinern und übertragbare Erkenntnisse zu gewinnen. Reallabore können wichtige Impulse setzen, gleichzeitig ist zu akzeptieren, dass die wissenschaftlichen Erkenntnisse als ein Aspekt von vielen Teil der planerischen Abwägung bleiben. In der Kommunikation ist gegebenenfalls Rücksicht auf politisch sensible Prozesse zu nehmen. Die Chancen für beide Seiten hängen stark vom Engagement der jeweils eingebundenen Personen ab.

### **Fazit aus Sicht der Kommune und der Wissenschaft**

Aus kommunaler Sicht brauchen anwendungsorientierte Forschungsprojekte vor allem zeitliche und personelle Kapazitäten. Im vorliegenden Fall konnten in der Stadt München eigene Stellen für die Laufzeit des Forschungsprojektes geschaffen werden. Von den Ressourcen dieser Personen hängt die Qualität eines transdisziplinären Projektes ab. Entscheidend ist darüber hinaus auch die Unterstützung durch die lokale Politik und durch die Führungskräfte der beteiligten Abteilungen. Forschende hingegen brauchen vor allem Geduld und Verständnis für stadtpolitische Gegebenheiten. Unvorhergesehene Verzögerungen in Planungsabläufen sind eher die Regel als die Ausnahme und auch die Datenbeschaffung kann durch die vorherbestimmten Abläufe entlang von Hierarchiestrukturen viel Zeit in Anspruch nehmen. Eingeplante Zeitpuffer und die Festlegung alternativer Reallabore können helfen, damit umzugehen.

Der gewählte Reallaboransatz erwies sich als gut geeignet, um auszuloten, welche klimaorientierten Optionen innerhalb bestehender Planungsregime möglich sind. Ermöglicht wurde dies insbesondere durch die enge interdisziplinäre

Zusammenarbeit zwischen Stadt-/Freiraumplanung und Umwelt-/Klimaschutz, wissenschaftliche Analysen der Testentwürfe und die Integration der Erkenntnisse in weitere Planungsschritte. Eine entscheidende Rolle zur Verringerung von Flächennutzungskonkurrenzen kommt außerdem dem Mobilitätssektor zu. Um die Übertragbarkeit der Erkenntnisse zu gewährleisten, sind die gewählten Rahmenbedingungen entscheidend. Denn nur so bleibt das Reallabor kein einzelnes Experimentierfeld, sondern ein wegweisender und praxisorientierter Ansatz, der im Anschluss an das Projekt auch ohne wissenschaftliche Begleitung Einzug in Verwaltungshandeln finden kann.

### **Weiterführende Literatur**

Alle Broschüren und Fact Sheets des Forschungsprojektes „Grüne Stadt der Zukunft“ finden sich unter: <https://www3.lis.tum.de/lapl/gruene-stadt-der-zukunft/publikationen/>

Moritz Engbers

## **Verkehr und Soziales gemeinsam planen?! Erfahrungen aus dem Projekt Social2Mobility**

### **Einleitung**

Die Region Hannover verbindet als Gebietskörperschaft 21 Kommunen mit rund 1,2 Millionen Einwohner\*innen in städtischen, suburbanen und ländlichen Räumen miteinander. Sie ist zuständig für Bereiche wie Verkehr, Bildung, Regionalentwicklung, Gesundheit, Soziales, Raumordnung sowie Umwelt- und Klimaschutz. Die Zusammenarbeit zwischen den kommunalen und regionalen Verwaltungen spielt dabei eine entscheidende Rolle bei der Förderung einer nachhaltigen Politik. Der Schwerpunkt des Projektes „Social2Mobility: Mehr soziale Teilhabe durch integrierte Raum-, Verkehrs- und Sozialplanung“ liegt in der Erforschung und praktischen Umsetzung von Maßnahmen im Feld von Armut, Mobilität und sozialer Teilhabe.

Mobil zu sein bedeutet, gesellschaftlich teilhaben zu können, sei es in Hinblick auf Bildung, politische Beteiligung, das Pflegen von sozialen Kontakten, Freizeit, Kultur oder die Wahl von weiterführenden Schulen oder Arbeitsplätzen. Die Bedingungen dafür sind jedoch gesellschaftlich ungleich verteilt und insbesondere Personen mit geringem Einkommen sind in ihrer Mobilität zum Teil stark eingeschränkt. Das Reallabor #mobildabei widmet sich schwerpunktmäßig von Armut bedrohten Haushalten mit Kindern (siehe auch den Beitrag von Engbers in diesem Band). Deren Situation hat sich durch die Covid-19-Pandemie in vielen Fällen verschlechtert. Am Projekt und dem Reallabor beteiligt sind unter anderem Sozial- und Verkehrsplanungen auf kommunaler und regionaler Ebene, ein Sozialberatungszentrum, ein Quartierstreff sowie zwei Universitäten. Das Ziel ist es, Handlungsmöglichkeiten und Maßnahmen zu entwickeln und zu erproben, um Personen mit geringem Einkommen in ihrer Mobilität und damit sozialen Teilhabe zu stärken.

### **Verkehr und Soziales aus unterschiedlichen Perspektiven**

Die Verkehrsplanung hat sich stark auf kommunaler Ebene entwickelt. Da Verkehrsinfrastrukturen wie Bahnhöfe, Zugtrassen, Straßen und Radwege langfristig geplant werden, zeichnet sich die Verkehrsplanung durch eine Planung von Budgets, Maßnahmen und Infrastrukturen für fünf, zehn und mehr Jahre aus. Ein weiterer Bereich ist die Entwicklung von Tarifen für den ÖPNV und deren (über-)regionale Abstimmung. Klassische Instrumente der Verkehrsplanung sind Nahverkehrspläne, Verkehrsentwicklungspläne und Verkehrsmodellierungen, um die Ist- und Sollzustände von Maßnahmen ermitteln zu können. Der Verkehrsbereich in Deutschland war in den letzten Jahren durch eine hohe Dynamik durch Themen wie die Verkehrs- und Energiewende, Klimaanpassung, zu hohe Schad-

stoffausstöße in Städten und technische Neuerungen (u. a. autonomes Fahren, on-demand-Verkehre und Digitalisierung) geprägt. Während es viel Klarheit über Budgets, Personal und formalisierte Bau- und Beteiligungsverfahren gibt, werden die tatsächlichen Lebenswelten der Bewohner\*innen und soziale Aspekte jedoch weniger betrachtet. Zudem fordern Politik und Zivilgesellschaft mit verstärkter Dringlichkeit Beiträge zum Klimaschutz, kurzfristigere Maßnahmen und mehr Bürger\*innen-Beteiligung.

Die Region Hannover hat relativ umfassende Möglichkeiten der Verkehrsplanung, die sich von der Planung des ÖPNV mit Bussen, Bahnen und Stadtbahnen bis zum Radverkehr und die Koordination von regionalen Verkehrsnetzwerken erstreckt. Auch mit einem ambitionierten Verkehrsentwicklungsplan, einem 10-Punkte-Plan für die Verkehrswende und der möglichen Einführung eines 365 €-Tickets werden neue Wege beschritten. Neben einem starken Fokus auf Infrastruktur für eine Verkehrswende (Busse, Bahnen und Fahrradverkehr) rücken mit dem neuen Verkehrsentwicklungsplan auch die Bedeutung der Lebens- und Aufenthaltsqualität, die Rolle der Vernetzung von Kommunen und das Mobilitätsmanagement in den Vordergrund.

Die Sozialplanung hat sich in Deutschland insbesondere als Reaktion auf gesellschaftlich drängende Probleme in Städten entwickelt (unter anderem Armut, Obdachlosigkeit, Gesundheit und Pflege). Während die Verkehrsplanung in fast jeder Kommune in Deutschland verankert ist, ist eine integrierte Sozialplanung, welche die Bereiche Jugend, Gesundheit, Pflege und soziale Grundversorgung miteinander verknüpft, weniger verbreitet. Im Rahmen einer regelmäßigen, auf Berichten basierende Steuerung werden soziale Schwerpunktthemen hervorgehoben, durch Kampagnen und Vernetzungsarbeit für die Themen sensibilisiert und Mittel für Personal und Maßnahmen bereitgestellt. Im Gegensatz zur Verkehrsplanung sind die betrachteten Zeiträume in der Sozialplanung etwas kürzer und der Schwerpunkt liegt auf der Unterstützung von insbesondere marginalisierten oder verwundbaren Gruppen in der Gesellschaft. Zwar besteht eine sehr klare Vorstellung über die Bedarfe und Bedürfnisse unterschiedlicher sozialer Gruppen, allerdings werden Mobilitätsaspekte bislang zu wenig betrachtet, was unter anderem zu ungünstigen Standortentscheidungen für soziale Einrichtungen und weniger Unterstützung für Klient\*innen führt.

Die Region Hannover verfügt über eine Stabsstelle für Sozialplanung, um die Fachplanungen auf regionaler und kommunaler Ebene in Hinblick auf Kinder und Jugendliche, Schulen, Pflege, Teilhabe und sozialer Sicherung zu bündeln und datenbasiert zu unterstützen. War bislang ein umfassender Sozialbericht, der mit einigen Jahren Abstand erschienen ist, ein Instrument der Sozialplanung, so wird aktuell an einem Daten-Monitoring gearbeitet, um aktuelle und auf bestimmte



Fragestellung ausgerichtete Daten zur Verfügung zu stellen. Auch wenn Verkehrs- und Sozialplanung auf verhältnismäßig unterschiedlichen Ansätzen beruhen (Schaffung von Angeboten und Verkehrsinfrastruktur gegenüber Konzentration auf bestimmte Zielgruppen mit entsprechender Mittelverteilung für soziale Infrastrukturen) so ist ein verbindender Aspekt die Bereitstellung von Angeboten und Bedingungen für eine Daseinsvorsorge in der Region Hannover.

### Verkehrsplanung trifft Sozialplanung

Ein ganz wesentlicher Aspekt für eine Zusammenarbeit zwischen Verkehrs- und Sozialplanung ist ein Verständnis für die verschiedenen Planungsansätze und Arbeitsweisen. Hierzu hat Social2Mobility beigetragen. Jedoch ist eine Grundvoraussetzung, dass überhaupt eine Begegnung zwischen Verkehrs- und Sozialplaner\*innen stattfindet. Dies ist aufgrund der klaren Aufgabenverteilungen in Dezernate und Fachbereiche von Verwaltungen keine Selbstverständlichkeit. Persönliche Bekanntschaften und die Arbeit an kleineren (Erreichbarkeitsanalysen für soziale Einrichtungen) und größeren (Umsetzung eines Sozialtickets in der Region Hannover) Projekten haben erst zu einem Erkennen des Potenzials einer Zusammenarbeit und letztendlich zu einer gemeinsamen Beantragung des

**Abbildung 1**  
Sozialplanung klopft an  
die Tür der Verkehrsplanung  
Illustration: Tanja Föhr



Projektes Social2Mobility geführt.

Im Reallabor #mobildabei wurde mit der Stadt Ronnenberg zusammengearbeitet, um Überlegungen und Planungen in Hinblick auf mobilitätsbezogene Maßnahmen zur Stärkung der sozialen Teilhabe armutsbedrohter Personen zusammenzuführen. Ein wesentlicher Punkt war zunächst zu klären, welche Handlungs-

kompetenzen auf der kommunalen bzw. regionalen Ebene liegen. So obliegt die Planung bestimmter Straßen den Kommunen oder Landkreisen, ebenso werden Standorte für soziale Einrichtungen regional geplant, die konkrete Umsetzung vor Ort liegt allerdings zum Teil in der Hand der Kommunen. Hinzu kommt, dass zuständige Personen auf kommunaler Ebene oft parallel für sehr verschiedene Themenbereiche zuständig sind (z. B. Klimaschutz, Verkehr, Energiekonzepte, Spielplatzbau). Dadurch bringen sie zum einen eine sehr breite fachliche Perspektive mit, sind aber zum Teil zeitlich sehr schwer verfügbar.

Im Rahmen des Projektes hat eine sehr enge Zusammenarbeit zwischen Verkehrs- und Sozialplaner\*innen stattgefunden. Hierzu hebe ich einige prägnante Beispiele hervor:

- Es wurde eine Liste mit rund 60 Maßnahmen zur Steigerung der Mobilität von armutsgefährdeten Haushalten entwickelt. Die Entwicklung, Ausgestaltung und Bewertung ist in enger Abstimmung zwischen Verkehrs- und Sozialplanung erfolgt.
- Auf der Tagungsreihe des VSOP (Verein für Sozialplanung e.V.) hat eine gemeinsame Veranstaltung mit den drei Mobilitätsprojekten Social2Mobility, Mobilbericht und MobileInclusion stattgefunden. Ziel war es die Ergebnisse der Projekte mit Sozialplaner\*innen aus ganz Deutschland zu diskutieren, eine Sensibilität für das Thema Mobilitätsarmut zu wecken und weitere Kooperationen zu ermöglichen.
- Im Rahmen des Reallabors hat eine fallbasierten gemeinsamen Lernsession (siehe auch den Beitrag von Engbers & Kesper) mit Expert\*innen aus verschiedenen Fachbereichen (u.a. Wissenschaft, Verkehrs- und Sozialplanung, Sozialberatung, Verkehrsverbände) stattgefunden. Dabei wurde anhand der Erkenntnisse aus dem Reallabor der Zusammenhang zwischen Armut, Mobilität und soziale Teilhabe diskutiert.
- Innerhalb der Verwaltung der Region Hannover hat sich eine dezernatsübergreifende Arbeitsgruppe zum Thema Radmobilität und soziale Teilhabe gebildet, in der es um die Identifikation von Themenfeldern und Lebenslagen geht, um herauszufinden, welche Angebote verknüpft werden können und an welchen Stellen Bedarfe für Angebote und Förderungen bestehen.

### Fazit

Zunächst sind die gegenseitige Bekanntschaft, Neugier und die Bereitschaft sich auf die jeweils andere Perspektive einzulassen grundlegende Voraussetzungen

für eine Zusammenarbeit. Jedoch sind gegebenenfalls auch institutionelle Grenzen zu überwinden (z. B. zwischen Dezernaten, Fachbereichen und Verwaltungen). Insbesondere kleinere Kommunen oder Städte verfügen nicht unbedingt über eine eigene Sozialplanung, hier können mögliche Kooperationen mit den entsprechenden Fachplanungen hergestellt werden. Fragen nach geeigneten Standorten für soziale Einrichtungen, die Erschließung weiterer Zielgruppen für Verkehrsangebote und eine Verkehrs- und Mobilitätswende, die sozial und ökologisch gerecht ist, können gute Einstiegspunkte für eine Zusammenarbeit sein. Auch das Thema Mobilitätsmanagement bietet gute Anknüpfungspunkte, da die Perspektiven unterschiedlicher Zielgruppen eine größere Bedeutung bekommt. Reallabore können einen gemeinsamen Bezugspunkt für die Zusammenarbeit bilden. Sie stellen einen experimentellen Rahmen dar, um räumlich und thematisch begrenzt gemeinsame Aktivitäten und Maßnahmen auszuprobieren, auch einmal jenseits der jeweiligen „Komfortzonen“.

#### Weiterführende Literatur

Projekt Social2Mobility: [www.social2mobility.de](http://www.social2mobility.de)

Verein für Sozialplanung e.V.: [www.vsop.de](http://www.vsop.de)

Ball, M. et al. (2019): Hürden auf dem Weg zur Zukunftsstadt: Strategien für eine integrierte Stadt- und Verkehrspolitik. WISO Diskurs 12.

Umweltbundesamt (2020): Verkehrswende für ALLE: So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. Position August 2020. [bit.ly/2dowYYI](https://www.umweltbundesamt.de/publications/further_information/2020/08/verkehrswende-fuer-alle)

S. Schröder, M. Schnitz, S. Wüstenhagen

#### Eindrücke und Erfahrungen aus dem „Stadtlabor Großwohnsiedlung“

Im Rahmen von Gebietsreformen entstandene flächige, mittelgroße, polyzentrale Städte bieten Potenziale für stofflich-energetische wie wirtschaftlich-soziale Re-Produktion. Bei fehlendem Wachstum verfügen solche Städte über Flächen und stehen, aufgrund hohem Kostendruck im Infrastrukturbereich experimentellen Entwicklungen oft aufgeschlossen gegenüber (Reallabor).

Vorstellbare Entwicklungsziele zur Verbesserung der stofflich-energetischen und wirtschaftlich-sozialen Re-Produktionsfähigkeit polyzentraler Städte sind: die optimale Nutzung erneuerbarer Energie, Einsatz von low-energy-Systemen im Stadtbetrieb bis hin zu regionaler Nahrungsmittelproduktion. Teilhabe und empowerment, zur Erschließung und Nutzung Re-produktiver Potenziale spiegeln die Vitalität der städtischen Verwaltung.

Im Rahmen des Projektes „re-produktive Stadt“ in Bitterfeld-Wolfen wurden vier Quartierstypen identifiziert, die sich für den Reallaboransatz als Stadtlabor nutzbar zeigen:

- Wohnsiedlung im Neubau  
(erschlossene Fläche für den Siedlungsneubau)
- Innerstädtische Brache in zentraler Lage
- Wohnsiedlung im Bestand, mit Gartenstadtcharakter

Der Quartierstyp Großwohnsiedlung ist hier näher beschrieben, da im Rahmen des Reallaboransatzes ein hohes Wandlungspotenzial aktiviert werden konnte. Anzumerken ist, dass das Reallabor zwei Ansätze umgesetzt hat, wobei der erste Ansatz grundlegende Arbeiten im Rahmen des Projektes „re-produktive Stadt“ enthält und im zweiten Ansatz eine rein bürgerschaftliche Initiative das Reallabor erfolgreich weiter betreibt.

Großwohnsiedlungen (GWS) mit über 2500 Wohneinheiten entstanden nach einheitlichem städtebaulichem Konzept, meist in industrieller Bauweise, im geteilten Nachkriegsdeutschland zur Linderung von Wohnungsnot. Die Großquartiere bzw. Stadtteile entstanden als Gegenentwurf zur kompakten industriellen Stadt des 19. Jh. als „gegliederte, aufgelockerte“ Stadt in Orientierung am Leitbild der städtebaulichen Moderne. Zumeist in städtischer Randlage mit Verkehrsanbindung und Nahversorgung ausgestattet, erfahren Großwohnsiedlungen Stigmatisierung - im Osten Deutschlands aufgrund sozioökonomischer und Wirtschaft-

licher Veränderungen im jeweiligen Stadtgefüge, in einem starken Maß.

Eine zur Blütezeit sozial stark gemischte Bevölkerungsstruktur dünnt sich aus und begründet das Programm „Stadtumbau Ost“ – welches zu rational geprägtem Rückbau der Wohneinheiten führt. Entstehende Verinselung der gebauten Struktur steigert den Druck auf die zumeist nicht anpassbaren Infrastrukturen weiter, bietet aber auch neue Horizonte in der schrumpfenden Großwohnsiedlung. Diesen Wandel nimmt das Reallabor Großwohnsiedlung als verfügbaren Experimentieraufbau an und nutzt diese verfügbaren Ressourcen, neue Konzepte für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu erdenken und zu erproben.

### Stadtlabor „Wohnkomplex 4/4“

Der Leerstand in diesem Quartier nahm aufgrund der Bevölkerungsentwicklung und der bis 2018 geltenden Entscheidung, dort keine öffentlichen Mittel mehr in die Infrastruktur zu investieren, stetig zu. Der Altersdurchschnitt von 54 Jahren (Stand: 2015) ist im Vergleich zu den weiteren Stadtteilen Bitterfeld-Wolfens allerdings relativ niedrig, weil es sich um den zuletzt (noch bis 1991) errichteten und bezogenen Wohnkomplex 4 von 4 mit dem gut akzeptierten Gebäude-Typ WBS 70 handelt.

Das zu Beginn des ersten Ansatzes des Reallabors vorliegende Entwicklungskonzept hat anhand eines fortgeschriebenen städtebaulichen Leitbildes<sup>1</sup> die Bedarfe und die Möglichkeiten der Interessengruppen (aktuelle Eigentümer\*innen, Mieter\*innen, Stadt, potenzielle Investor\*innen) integriert. Dabei bringt die Sicherstellung von Wohnraum zu bezahlbaren Mieten laut eigener Aussage aktueller Eigentümer und potenzieller Investoren große Herausforderungen mit sich. Die kommunale Wohnungsgesellschaft hat sich für den vollständigen Rückzug aus dem Quartier entschieden, während die Wohnungsgenossenschaft aus betriebswirtschaftlichen Gründen und infolge der Akzeptanz des Wohngebietes bei Genossenschaftsmitglieder\*innen /Mieter\*innen Wohnungen für knapp 1.000 Bewohnende erhalten will. Der Umbau der Gebäude zur Schaffung zukunftsfähigen Wohnraums findet erst spät und in zu geringem Umfang statt. Die zeitliche Realisierung von Umbaumaßnahmen (z. B. Zusammenlegung von Wohneinheiten, Veränderungen von Grundrissen, Anbau von Balkonen) ist wegen der geringen Investitionsspielräume der Unternehmen von der Bereitstellung städtebaulicher Förderinstrumente und -mittel abhängig. Folglich werden sie nur in kleinen Schritten und unter Ausnutzung aller Sparmaßnahmen durchgeführt. Allerdings setzte die Wohnungsgenossenschaft bei jeder Sanierung und beim Teilrückbau seit 2017 konsequent das Prinzip der Mietersolaranlagen durch.

<sup>1</sup> SessionNet | 4. Fortschreibung Städtebauliches Leitbild Wolfen-Nord und Krondorf (Teiträumliches Entwicklungskonzept) (bitterfeld-wolfen.de)

Für die Weiterentwicklung der Großwohnsiedlung im WK 4/4, wurden durch die Mitarbeiter\*innen der Stadtverwaltung und der Stadtentwicklungsgesellschaft sowohl Beteiligungs- auch als Kommunikationsprozesse zwischen allen Akteuren innerhalb der Stadt übernommen. Insbesondere die Einbeziehung der Wohnungsunternehmen und der Stadtwerke führten zu wichtigen Erkenntnissen und Ansätzen für das weitere Vorgehen in der Stadt. Darüber hinaus übermittelten die Mitarbeiter\*innen Materialien und Unterlagen für die Verbundpartner, um technische und sozioökonomische Re-produktionspotenziale für die Quartiersentwicklung zu erschließen bzw. ein zu erarbeitendes Klimaschutzkonzept zu unterstützen. In diesem ersten Ansatz des Reallabors wurde die Zusammenarbeit mit der Ökodorf-Initiative „Herzengemeinschaft Wolfen“ gesucht.

In Beteiligungs- und Kommunikationsprozessen zwischen allen Akteuren innerhalb der Stadt wurden Liegenschaften im kommunalen Eigentum benannt, die der Projektinitiative für eine sozial-ökologische Wohnsiedlung zur Verfügung stehen könnten. Auf einem Grundstück der Kirche konnte die Gemeinschaft einen Stadtteilgarten entwickeln, der bereits ökologische Gedanken und re-produktive Ansätze in die Wege leitete. Das Quartier ist im Flächennutzungsplan als „durchgrüntes Wohnen“ ausgewiesen, um es einerseits zu einer gärtnerisch nutzbaren Fläche, aber auch als Bauland zu erhalten, um auf den großflächigen Abriss zu reagieren, der in absehbarer Zeit nicht sofort durch eine Neubebauung ersetzt wird.

Die Ökodorf-Initiative benötigte nach eigenen Angaben Flächen für eine Neubebauung in ökologischer Bauweise und für eine auf Selbstversorgung und Lokalvermarktung ausgerichtete Garten- und Landwirtschaft. Bei einem ortsüblichen Baulandpreis von 30 €/qm war die Initiative allerdings weder Willens noch in der Lage, die notwendigen Flächen käuflich zu erwerben oder für eine agrarische Nutzung mit dem resultierenden Pachtzins zu pachten. Die Diskrepanz zwischen hohem sozial-ökologischen Anspruch und geringen finanziellen Mitteln bei einem zivilgesellschaftlichen Akteur fand ihr Pendant bei den lokalen Wohnungsunternehmen, deren soziales und ökologisches Engagement sich strikt im Rahmen ihrer betriebswirtschaftlichen Orientierung bewegt.

Die Stadtverwaltung versuchte in diesem Zwiespalt zu vermitteln, in dem sie der Herzengemeinschaft einen in der Projektlaufzeit leerfallenden Jugendclub zur weiteren öffentlichen Nutzung für die von der Initiative angestrebte Bildungsarbeit und als Stadtteiltreffpunkt anbot. Die ingenieurwissenschaftlichen Verbundpartner\*innen boten innovative Lösungen zur energetischen Sanierung an. Für die Stadt hätte die Durchführung dieses Experiments gute Hinweise für die weitere Zusammenarbeit mit zivilgesellschaftlichen Akteuren und Erkenntnisse über den Einsatz innovativer Materialien bei der Sanierung geliefert. Aber

die bürgerschaftliche Initiative Herzensgemeinschaft war im ersten Ansatz des Reallabors nicht handlungsfähig.

Die Überlegungen zur Nutzung der Stadtumbauflächen flossen in die Leitbildentwicklung für den Stadtteil Wolfen-Nord ein. Im Fokus des neuen Leitbildes steht nach vielen Jahren der Marktanpassung durch Abriss erstmals wieder die Bestandsentwicklung der Gebiete – was als ein großer Erfolg des ersten Ansatzes des Reallabors gewertet werden kann.

Dafür sind auch die Wohnungsunternehmen zukünftig gefordert, eine Aktivierungsstrategie für die lokale Wohnungswirtschaft zu entwickeln und attraktive Wohnformen entstehen zu lassen, die beispielsweise Pendler\*innen dazu anregen, sich in Bitterfeld-Wolfen anzusiedeln. Das durchgrünte Wohnen bietet dafür Bedingungen, die gleichzeitig der Attraktivitätssteigerung und der Verbesserung des Klimaschutzes dienen. Zielgruppen mit bestimmten Lebensstilen, z. B. junge Familien, die zeitgleich in einem urbanen und ländlichen Umfeld leben wollen und die sich einem nachhaltigen Lebensstil verpflichtet fühlen, können dadurch angesprochen werden. Nachhaltigkeit, Anbau regionaler (Bio)Lebensmittel, gute soziale Infrastruktur sowie nachhaltige Mobilität und CO<sub>2</sub>- geminderte Energieversorgung auf Basis erneuerbarer Energien sind Angebote, die zur Ansiedlung entsprechender Bevölkerungsgruppen führen können.

### Fazit

Die wesentliche Erkenntnis aus diesem Stadtlabor für die städtischen Akteure besteht darin, dass alleinige herkömmliche stadtentwicklungspolitische Mittel wie

- Vorhaltung von Entwicklungsflächen (auch mit experimentellen Absichten),
- Anregung zu und eigene Teilnahme an Flächentausch,
- zur Verfügung stellen von kommunalen Immobilien für öffentliche Nutzungen

in einem tiefgreifenden Umbruch nicht ausreichend sind, um auf den Pfad einer partizipativen, zukunftsgewandten Entwicklung einzuschwenken.

Es bedarf darüber hinaus großer Anstrengungen zum Aufbau konstruktiver Akteurskonstellationen. Dass allerdings die Schaffung bzw. Verstärkung einer innovativen Grundstimmung in der Stadtverwaltung gelungen ist, belegt der zweite Ansatz des Reallabors. Aus dem Akteur Herzensgemeinschaft e. V. ist der Wol-

fen-Nord e. V. hervorgegangen und hat praktisch den Weiterbetrieb des Reallabor Wolfen Nord als rein zivilgesellschaftlicher Akteur übernommen.

Ein Hauptziel des Wolfen-Nord e. V. ist es, mit innovativen, kompakten Wohnformen insbesondere die lokale Bevölkerung anzusprechen und jungen Leuten Möglichkeiten zur Entwicklung ihres Quartiers selbst in die Hand zu geben. Der Verein macht die Quartiersentwicklung allen Akteuren des Reallabors transparent und bietet Interessierten Raum für Selbsterfahrung von politischen Prozessen in der Stadtentwicklung.

Bei der Neuausweisungen des Flächennutzungsplanes ist es durch kooperative Partnerschaft zwischen Zivilgesellschaft und Stadtverwaltung sowie Unterstützung aus der Transformationsforschung durch ein parallel laufendes, öffentlich gefördertes Projekt zur Steigerung der Resilienz urbaner Infrastrukturen (Flexibility, FKZ: 01LR1710C1) gelungen, Bedenken der übergeordneten Raumplanung zu entkräften und stattdessen die Chancen einer sozial-ökologischen Quartiersentwicklung aufzuzeigen und die Notwendigkeit dafür benötigter Experimentierräume wissenschaftlich zu erklären.

Durch die konstruktive Zusammenarbeit konnte der Flächennutzungsplan geändert und der Bebauungsplan für das erste experimentelle Wohngebiet in Deutschland ermöglicht werden. Hierdurch entsteht im Reallabor Wolfen-Nord eine Innovationsarena für eine breite Beteiligung und Gestaltung des Anpassungsprozesses an den Klimawandel. Die Entwicklung sollen messbar, übertragbar und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.



**Abbildung 1**  
Geplante Bebauung mit  
ehemaligen Jugendclub,  
Gästebereich mit  
Veranstaltungsfläche  
im Vordergrund  
und Tiny-House-Wiese,  
Makerspace im Hintergrund

**Abbildung 2**  
Workshopsituation mit  
Anwohnern am 20. Nov 2021 im  
„Adventurelab“  
in Wolfen-Nord



Sina Selzer, Stefanie Schwerdtfeger, Franziska Kirschner und Martin Lanzendorf

### Reallabore in Bestands- und Neubauquartieren am Beispiel der Mobilitätsforschung – Das Projekt „QuartierMobil“

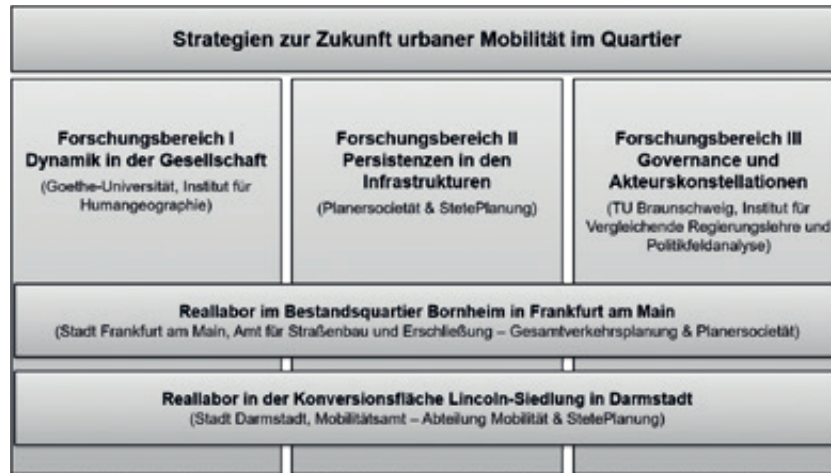
Am Beispiel des Projekts QuartierMobil wird aufgezeigt, wie die sozial-ökologische Transformation urbaner Mobilitätsgestaltung sowohl in Bestands- als auch in Neubauquartieren durch Reallabore begleitet und vorangetrieben werden kann.

Wenngleich die negativen Auswirkungen der autoorientierten Alltagsmobilität bekannt sind und Kommunen mit ihrer Quartiersentwicklung sozial-ökologische Ziele verfolgen, wurde die Rolle des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bislang nur in wenigen Städten konzeptionell überdacht. Oft scheitert die Veränderung hin zu einer nachhaltigeren Mobilität noch an den persistenten Strukturen der autogerechten Stadt. Das Projekt „QuartierMobil: Persistenz und Dynamik im Quartier – Strategien zur Zukunft urbaner Mobilität“ knüpfte an diese Problemstellung an und hatte zum Ziel, Handlungsoptionen zur Transformation urbaner Mobilität im Quartier transdisziplinär in den Blick zu nehmen. Dafür wurden zwei Reallabore eingerichtet. Im Reallabor Bornheim in Frankfurt am Main wurde auf Handlungsoptionen im Bestandsquartier fokussiert und im Reallabor Lincoln in Darmstadt wurden Möglichkeitsfelder für Neubauquartiere untersucht. Anhand dieser Beispiele wird im Folgenden aufgezeigt, inwiefern Reallabore innerhalb der Mobilitätsforschung in einem transdisziplinären Forschungssetting auf Quartiersebene konzipiert werden können. Nachfolgend werden zunächst der Projektaufbau sowie die Reallabore detaillierter beschrieben. Anschließend werden Erkenntnisse aus dem Vergleich beider Reallabore zusammengetragen, bevor abschließend ein Fazit gezogen wird.

#### Projektaufbau

Das Projektkonsortium setzte sich aus zwei wissenschaftlichen Arbeitsgruppen, zwei Planungsbüros sowie aus zwei Abteilungen der Kommunalverwaltungen in Frankfurt und Darmstadt zusammen (Abbildung 1). Die städtischen Verwaltungen richteten federführend und zusammen mit den Planungsbüros die Reallabore aus. Die wissenschaftlichen Arbeitsgruppen forschten empirisch in den Reallaborkontexten und diskutierten die Erkenntnisse einerseits im Projektkonsortium sowie andererseits in eigens dafür geschaffenen und transdisziplinär ausgerichteten Austauschformaten innerhalb der jeweiligen Reallabore. Das Projektdesign gewährleistete einen Vergleich der Dynamiken und Persistenzen in den Bereichen Gesellschaft, Infrastruktur und Governance in beiden Quartieren.

**Abbildung 1**  
 QuartierMobil Projektstruktur  
 Grafik: QuartierMobil



**Abbildung 2**  
 Raum- und Nutzungskonflikte in Bornheim  
 Foto: Franziska Kirschner



### Reallabor Bornheim: Bestandsquartier in Frankfurt

Bornheim ist ein zentral gelegenes Quartier in Frankfurt. Obwohl es über mehrere Haltestellen an das öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen ist, über zahlreiche Car- und Bikesharing-Angebote verfügt und vierzig Prozent der Bornheimer Haushalte ohne privaten Pkw leben, prägen Autos das Erscheinungsbild Bornheims und sorgen für Raum- und Nutzungskonflikte (Abbildung 2; Kirschner und Lanzendorf 2019).

Im Reallabor wurde eine halbjährlich tagende Projektsteuerungsgruppe (PSG) eingerichtet, die sich aus dem Projektkonsortium, dem Ortsbeirat (OBR), der die Quartiersbewohnenden politisch vertritt, sowie aus Institutionen, Vereinen und Schlüsselakteur\*innen des Quartiers zusammensetzt. Die Goethe-Universität führte eine Haushaltsbefragung durch, um die Raumnutzungskonflikte und den Einfluss des ruhenden Verkehrs auf die Alltagsmobilität der Bewohnenden zu untersuchen sowie Möglichkeiten und Einstellungen zu Gestaltungsoptionen zu ermitteln (Kirschner und Lanzendorf 2020). Die TU Braunschweig analysierte die Rolle von sozialen Netzwerken im Kontext einer umweltorientierten Verkehrspolitik (Rychlik et al. 2021). Die Planersocietät forschte planungspraktisch zu den Auswirkungen persistenter Infrastrukturen auf eine nachhaltige Stadtplanung (Frehn und Kirschner 2019). Der Aufbau der empirischen Untersuchungen erfolgte in enger Abstimmung mit allen Projektbeteiligten. Die Erhebungsergebnisse wurden so weit wie möglich als Grundlage für partizipative Beteiligungsformate genutzt und mit der PSG diskutiert.

Das Reallabor arbeitete mit unterschiedlichen partizipativen Elementen, aus denen Themen ins Projekt getragen und inhaltlich bearbeitet wurden. Auf Grundlage der Erkenntnisse aus der Auftaktveranstaltung in Bornheim (Abbildung 3; Planersocietät o. J.) wurden drei inhaltliche Themenfelder definiert und von der PSG befürwortet: (1) Umgestaltung der Freiligrathstraße, (2) Mobilität aus Sicht von Schulkindern und (3) Quartierslogistik. Das weitere Vorgehen wird exemplarisch am Themenfeld (1) beschrieben.



**Abbildung 3**  
 Auftaktveranstaltung in Bornheim  
 Foto: Planersocietät

Die Freiligrathstraße ist eine gründerzeitliche Wohnstraße, in der Raumnutzungskonflikte bestehen. Nachdem Anwohnende ihren Wunsch nach mehr Grünflächen bereits vor Projektbeginn in den OBR getragen haben und sich eine Gruppe von Gegner\*innen der Begrünung gebildet hatte, wurde das Thema auch auf der Auftaktveranstaltung diskutiert. Anschließend sprach sich die PSG für eine Bearbeitung des Anliegens aus. So wurden Gespräche mit den Bewohnenden geführt, woraus eine Ideenbörse resultierte, zu der die Nachbarschaft sowie Vertreter\*innen der planenden Ämter eingeladen waren. Anschließend entwickelte die Planersocietät in Abstimmung mit den städtischen Ämtern Gestaltungsoptionen, die von einem Landschaftsarchitekturbüro aufgearbeitet wurden und in ein Umgestaltungskonzept einfließen. Dieses wurde dem OBR zur Abstimmung über die Weitergabe in den Verkehrsausschuss der Stadt vorgelegt, in welchem kommunalpolitisch über eine Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahme entschieden wird.

#### Reallabor Lincoln: Autoreduziertes Neubauquartier in Darmstadt

Die Lincoln-Siedlung ist eine ehemalige Militärfäche in Darmstadt (Abbildung 4). Die Konversionsfläche wird seit 2014 entwickelt, um den entstandenen Druck auf dem Wohnungsmarkt zu verringern. Ein Verkehrsgutachten zeigte, dass der zusätzlich entstehende MIV die verfügbaren infrastrukturellen Kapazitäten übersteigen würde. Daher erarbeitete die Stadt Darmstadt gemeinsam mit dem Büro StetePlanung ein auf Nachhaltigkeit und Multimodalität ausgerichtetes Mobilitätskonzept. Die Umsetzung wird durch ein Mobilitätsmanagement begleitet, das u. a. auf eine Weiterentwicklung des Konzepts entlang zivilgesellschaftlicher Bedürfnisse zielt (Blechschmidt et al. 2021).

**Abbildung 4**  
Das Modellquartier  
Lincoln-Siedlung  
Foto: Torsten Friedrich



Die Bevölkerung konnte von Beginn an am Quartiersentwicklungsprozess partizipieren. Neben frühen Teilnehmungsformaten zur Rahmenplanung und spezifischen Veranstaltungen im Quartier (z. B. Kinderbeteiligung auf Lincoln), tagt

halbjährlich der Arbeitskreis Mobilität, bei dem sich alle Interessierten informieren sowie Anregungen und Bedenken bezüglich des Mobilitätskonzepts einbringen können (Abbildung 5). Eine weitere begleitende Institution ist der jährlich tagende Mobilitätsbeirat, der sich hälftig aus den Grundstückseigentümer\*innen im Quartier und Vertreter\*innen der Stadt zusammensetzt. Der Beirat begleitet die Weiterentwicklung des Konzepts und gewährleistet die rechtlichen Rahmenbedingungen (StetePlanung, Mobilitätsamt Darmstadt o. J.).



**Abbildung 5**  
Sitzung des Arbeitskreises  
Mobilität  
Foto: Hanna Wagener

Neben der planungspraktischen Forschung durch StetePlanung untersuchte die TU Braunschweig den Prozess der politischen Entscheidungsfindung zur Implementierung des nachhaltigen Mobilitätskonzepts. Die Goethe-Universität beforchtete das Verhältnis zwischen Narrativen zum autoreduzierten Konzept (Selzer und Lanzendorf 2019) und gelebten Mobilitätspraktiken der Bewohnenden (Selzer 2021). Die Erstellung der Erhebungsinstrumente für die wissenschaftlichen Untersuchungen erfolgte in Abstimmung mit allen Projektbeteiligten. Die empirischen Erkenntnisse wurden im Arbeitskreis Mobilität und im Mobilitätsbeirat diskutiert und dienen der anhaltenden Weiterentwicklung des Konzepts (Samaan et al. 2020).

## Zentrale Erkenntnisse aus der vergleichenden Reallaborforschung im Projekt QuartierMobil

### *Anknüpfung an begonnene Umsetzungsprozesse vs. Konzeption sozial-ökologischer Transformation*

Darmstadt hat bereits vor Projektbeginn mit der Entwicklung des nachhaltigen Mobilitätskonzepts für Lincoln begonnen. Das Reallabor konnte daher an den bereits begonnenen Umsetzungsprozess anknüpfen, was sich positiv auf die Projektbearbeitung auswirkt. Die Stadt sowie ihre Verwaltung zeigt einerseits bereits eine gewisse Vertrautheit mit einer autoreduzierten Quartierskonzeption und andererseits wird die Notwendigkeit einer sozial-ökologischen Transformation in der Quartiersentwicklung gesehen. Damit einher geht eine politische Rückendeckung, die sich akzeptanzfördernd auf das Experimentieren im Reallabor auswirkt.

Diese Situation war im Frankfurter Reallabor Bornheim nicht gegeben, weswegen weniger Umsetzungsprozesse begleitet, sondern konzeptionelle Überlegungen zur sozial-ökologischen Transformation von Mobilität angestellt wurden. So existierte während der Projektlaufzeit zwar noch kein kommunalpolitisches Leitbild hinsichtlich der Umgestaltung von Mobilität im Quartier. Die Vorgehensweise im Reallabor spiegelt aber die konzeptionelle Näherung an eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung wider. Im Vergleich beider Vorgehensweisen zeigt sich, dass Reallabore sowohl an bereits begonnene Transformationsprozesse anknüpfen und diese verstärken als auch Transformationsprozesse gezielt neu anstoßen können.

### *Quartiersansatz vs. exemplarische Herangehensweise in Teilräumen*

Aus den unterschiedlichen Prozessstadien und Kontexten in Bornheim und Lincoln resultierten divergierende Forschungsansätze in den Reallaboren. Das Realexperiment in Lincoln umfasst die Umsetzung und (Weiter-)Entwicklung des Mobilitätskonzepts. Die Themenfokussierung orientiert sich also an den Entwicklungslinien der Konzeptimplementierung, welche das gesamte Quartier betrifft. Die Experimente in Bornheim sind stärker auf vorab definierte Themen fokussiert und moderiert, sodass Teilräume bzw. exemplarische Themenfelder im Quartier betrachtet wurden, die bei der Auftaktveranstaltung mit den Bornheimer\*innen diskutiert wurden. Somit bleibt es zunächst bei konzeptionellen und kleinräumigen (Vor-)Überlegung entlang kommunaler Interessen in Bornheim, was sich vom prozessgeleiteten Vorgehen in Darmstadt unterscheidet.

### *Mobilitätswende im Quartier: bottom-up vs. top-down?*

Obwohl die Experimente in Bornheim entlang kommunaler Interessen definiert wurden, handelt es sich zum Teil um Themen, die Bewohnende in das Reallabor eingebracht haben (z. B. Freiligrathstraße). Die Auswahl der im Projekt fokussierten Aspekte erfolgte also zum einen durch die Auftaktveranstaltung. Zum anderen

wurden Themen indirekt über die PSG eingebracht und ausgewählt, in der Vertreter\*innen des OBR auch Belange der Quartiersbewohnenden vorgetragen haben. Die Erkenntnisse zu den spezifischen Themenfeldern wurden mit den empirischen Analysen transdisziplinär diskutiert. Insgesamt wurde das Reallabor also aus einem Zusammenspiel aus Belangen der Bornheimer\*innen und der normativen Zielsetzung durch das Projektkonsortium angetrieben, was eher einem bottom-up Ansatz entspricht, welcher jedoch top-down vorbereitet und moderiert wurde.

Da die Lincoln-Siedlung ein Neubauquartier ist, in welches erst sukzessiv Bewohnende einziehen, wurde die Umsetzung und (Weiter-)Entwicklung des Mobilitätskonzepts zunächst vorwiegend von der Stadt, also eher top-down, angetrieben. Die normative Zielsetzung der Etablierung einer nachhaltigeren Alltagsmobilität ist daher keine zivilgesellschaftliche Forderung aus dem Quartier. Im Reallabor zeigte sich dann, dass auch Personen mit autozentriertem Verhalten nach Lincoln einziehen und das Mobilitätskonzept kritisieren, da sie sich in ihrer Alltagsorganisation eingeschränkt fühlen. Zudem traten Konflikte mit Wohnungsbauunternehmen zutage, da sie neue Vermarktungsstrategien entwickeln mussten, in denen ein Pkw-Stellplatz nicht mehr als Verkaufsargument gilt. Somit herrschen nicht allein Persistenzen in der Infrastruktur, sondern auch in den Köpfen und Alltagspraktiken, welche im Reallabor identifiziert wurden und neue Handlungs- und Forschungsfelder aufzeigen. Mittels der Durchführung verschiedener Beteiligungsformate als Teil des quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements und im Zuge des stärkeren Bezugs der Siedlung mied die städtische Verwaltung jedoch nicht die kritischeren Stimmen zum Konzept. Der gestartete top-down Ansatz stützt sich nun stärker auf die Anhörung und Beteiligung der neuen Bewohner\*innen.

### *Reallaborförderung als Beitrag zur Mobilitätswende*

In Bornheim bildete die Haushaltsbefragung den Ausgangspunkt des Reallabors. Konzeptionell konnten so gewonnene Erkenntnisse für die weitere Arbeit im Reallabor verwendet werden. Es zeigte sich jedoch, dass die empirische Erhebung mit den Veranstaltungen zur Beteiligung der Bewohnenden in einer Projektlaufzeit von ca. drei Jahren nur schwer aufeinander abzustimmen ist. So lagen die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Zeitpunkt der Auftaktveranstaltung noch nicht vor, weshalb die thematische Fokussierung im Reallabor teilweise von den Befragungsinhalten abwich. Letztlich konnte das Reallabor in Bornheim aber wissenschaftliche Erkenntnisse zur Transformation urbaner Mobilität generieren, die auch über die Projektlaufzeit hinaus in unterschiedliche Diskurse der Frankfurter Verkehrspolitik einfließen.

Im Reallabor Lincoln ging es weniger darum, Transformationspotenziale zu identifizieren, sondern vielmehr um eine Spiegelung alltäglicher sowie planungspraktischer Herausforderungen, die bei der Umsetzung des Konzepts entstehen. Die



empirischen Untersuchungen unterstützten diese Rahmung, indem das Verhältnis zwischen Narrativen und gelebten Praktiken sowie die politischen Entwicklungslinien hinsichtlich nachhaltiger Mobilitätskonzepte untersucht wurden.

Letztlich konnte so im Projekt exemplarisch abgebildet werden, wie die Implementierung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts erfolgen kann, welche Hürden zu bewältigen sind und inwiefern neue Dynamiken und Prozesse entstehen, die einer nachhaltigen Entwicklung im Wege stehen oder diese begünstigen. Die Rahmung der Implementierung des Mobilitätskonzepts in Lincoln als Bundesprojekt schien förderlich für die zwischenzeitlich aufkommenden Diskussionen. Dies verdeutlicht den Mehrwert der Reallaborförderung in einem fortgeschrittenen Transformationsprojekt zur Stabilisierung des Ziels der Mobilitätswende im Quartier. Losgelöst von festgefahrenen Strukturen im Reallabor etwas Neues ausprobieren zu können, war nicht nur förderlich für die Konzeptumsetzung. Es stößt im Falle erfolgreicher Ansätze ebenso nicht nur die Verstetigung an, sondern auch den Konzepttransfer.

#### **Fazit: Lernprozesse aus den Reallaboren für eine nachhaltige Mobilität im Quartier**

Das Projekt QuartierMobil zeigt, dass Reallabore zu unterschiedlichen Stadien von Transformationsprozessen sinnvoll eingesetzt werden können. Das Reallabor Lincoln begleitete und verstärkte einen bereits begonnenen Prozess und das Reallabor Bornheim trug dazu bei, dass konzeptionell über eine nachhaltigere Mobilität im Quartier nachgedacht wurde – und zwar aus unterschiedlichen Perspektiven und Antrieben heraus. So konnte die Bewohnerschaft in beiden Reallaboren in die Entwicklung einer nachhaltigeren Mobilitätsgestaltung eingebunden werden und gemeinsam mit Kommunalverwaltung, Planung und Wissenschaft über die komplexe gesellschaftliche Problemlage der autoorientierten Alltagsmobilität diskutieren und Lösungsstrategien finden. Dabei scheint es zweitrangig, ob der Transformationsprozess aus der Zivilgesellschaft oder von Seiten der Kommunalpolitik und -verwaltung initiiert wird.

Schließlich zeigte sich, dass Reallabore zu nachhaltiger Mobilität sowohl auf Quartiers- als auch auf Straßenzugebene geeignet sind, um die sozial-ökologische Transformation zu gestalten. Darüber hinaus erwies sich, dass Reallabore sowohl in Neubau- als auch in Bestandsquartieren sinnvoll einzusetzen sind. Eine längerfristige Reallaborförderung samt wissenschaftlicher Begleitung scheint jedoch wichtig für den Projekterfolg im Sinne der Förderung der Mobilitätswende. Durch die Reallabore sind neue Wissensbestände und Verwaltungsprozesse entstanden, die einen Leuchtturmcharakter für künftige Nachhaltigkeitsprojekte haben – sowohl innerhalb von Kommunen als auch in inter- wie transdisziplinären Forschungsprojekten.

#### **Weiterführende Literatur**

Blechsmidt, A., A. Samaan, G. Stete, H. Wagener. 2021. QuartierMobil: Reallabor Lincoln-Siedlung Darmstadt (Abschlussbericht). [https://www.quartiermobil-darmstadt.de/wp-content/uploads/2021/12/2021-08-06\\_QM-Bericht.pdf](https://www.quartiermobil-darmstadt.de/wp-content/uploads/2021/12/2021-08-06_QM-Bericht.pdf) (abgerufen 06.01.2022).

Frehn, M., F. Kirschner. 2019. QuartierMobil in Frankfurt: Nachhaltige Mobilität auf Quartiersebene. *Planerin* 5/19: 51-52.

Kirschner, F., M. Lanzendorf. 2019. Parking management for promoting sustainable transport in urban neighbourhoods. A review of existing policies and challenges from a German perspective. *Transport Reviews* 40/1: 1-22. DOI: 10.1080/01441647.2019.1666929.

Kirschner, F., M. Lanzendorf. 2020. Support for innovative on-street parking policies: empirical evidence from an urban neighbourhood. *Journal of Transport Geography* 85: 102726. DOI: 10.1016/j.trangeo.2020.102726.

Planersocietät. o. J. QuartierMobil Bornheim. [www.quartiermobil-bornheim.de](http://www.quartiermobil-bornheim.de) (abgerufen 06.01.2022).

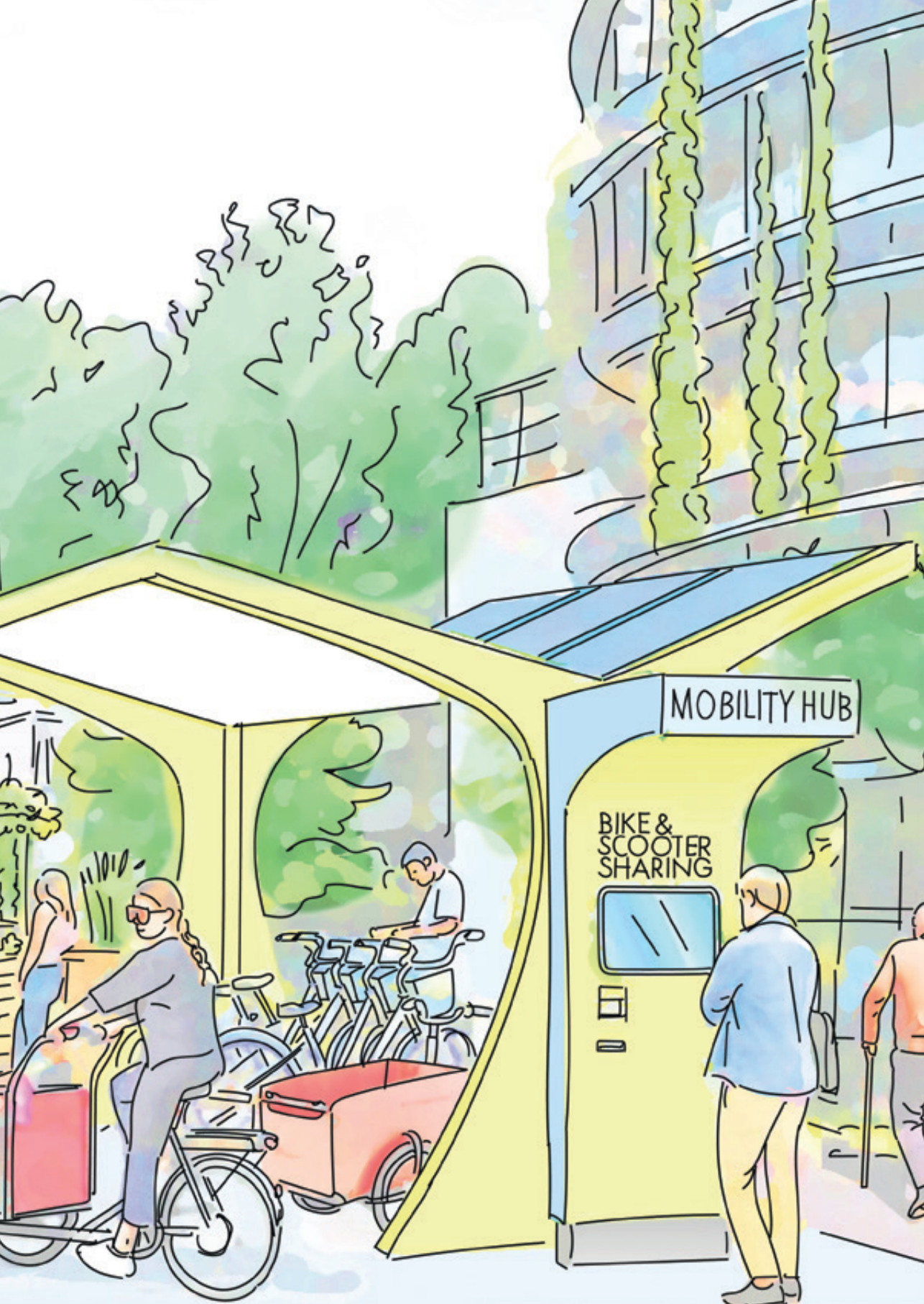
Rychlik, J., N. C. Bandelow, J. Hornung. 2021. Come Together – Right Now: The Role of Storylines and Social Identities in the Coalition Building in a Local Policy Subsystem. *Politics & Policy* 49/5: 1216-1247. DOI: 10.1111/polp.12431.

Samaan, A., S. Selzer, G. Stete, H. Wagener. 2020. „Realitätscheck“ Lincoln-Siedlung. Treiber und Hemmnisse der praktischen Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes. *Planerin* 6/20: 50-52.

Selzer, S. 2021. Car-reduced neighborhoods as blueprints for the transition toward an environmentally friendly urban transport system? A comparison of narratives and mobility-related practices in two case studies. *Journal of Transport Geography* 96: 103126. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2021.103126.

Selzer, S., M. Lanzendorf. 2019. On the Road to Sustainable Urban and Transport Development in the Automobile Society? Traced Narratives of Car-Reduced Neighbourhoods. *Sustainability* 11/16: 4375. DOI: 10.3390/su11164375.

StetePlanung, Mobilitätsamt Darmstadt. o. J. Reallabor Lincoln. <https://www.quartiermobil-darmstadt.de/> (abgerufen 06.01.2022).



### Fokus 3

## Reallabore und Visionsbildung

Rick Hölsgens, Stephanie Bund, Jens Hasse, Christine Linnartz, Anne Roth, Ann-Cathrin Welling

## Zukunftsbilder zur gemeinsamen Visionsentwicklung - Erstellung und Anwendung im iResilience-Projekt

In welcher Zukunft wollen wir leben? Wie sollen unsere Städte der Zukunft aussehen? Und für die meisten von uns noch viel wichtiger, wie soll mein Quartier lebenswert gestaltet werden, sowohl heute als auch in 30 Jahren?

Der Klimawandel stellt eine Herausforderung an unsere Städte und dessen Bewohner\*innen dar. Die Anzahl heißer Tage und Tropennächte wird weiter zunehmen und sowohl extremere Starkregenereignisse und zunehmende Trockenperioden erfordern eine zunehmende Anpassungsfähigkeit. Damit wir dem Klimawandel in Städten gemeinsam begegnen können, braucht es eine gemeinsame Vision von einer klimarobusten Zukunft. Diese Vision kann mit Hilfe eines gemeinsamen Zukunftsbilds kommuniziert werden: Das Zukunftsbild kreiert ein gemeinsames Ziel und erleichtert damit die Wegfindung zu breit getragenen Lösungen.

Zukunftsbilder erzählen Geschichten, sie sind Visionen eines zeitlich in der Ferne liegenden Zustandes, welche zum Ziel haben, Menschen zu motivieren, ihre eigene Zukunft zu gestalten und sich aktiv in lokale Entwicklungsprozesse einzubringen. Sie sollen einen alternativen Zustand vor Augen führen und das Interesse an Partizipation, Mitgestaltung, eigenes (Klima-)Handeln und Lenkung der Chancen wecken. Im iResilience-Projekt dienen die Zukunftsbilder auch dazu, eine leicht verständliche, emotionalisierte Bildsprache zu nutzen, um das Thema „Klimaanpassung“ für die Quartiersbevölkerung zugänglich und interessant zu machen. Da der Fokus in iResilience darauf lag, Ideen für eine Neugestaltung der Pilotquartiere zu sammeln, sind die Zukunftsbilder als realistische Utopien dargestellt.

Zur Strukturierung der Ko-Planungsprozesse in den drei Pilotquartieren setzte iResilience den Ansatz des Integrierten Roadmappings ein, in dem ein wesentlicher Zwischenschritt hin zu einem kollaborativ erarbeiteten Fahrplan („Roadmap“) für klimarobuste Quartiere, die gemeinsame Erarbeitung eines Zukunftsbilds durch die Akteure im Quartier darstellt. Die Menschen in den Quartieren wurden in verschiedenen Zusammenhängen im Reallaborprozess gefragt: „Was meinen Sie, wie ihr Stadtteil aussehen muss, damit die Klimafolgen, wie Hitze, Trockenheit und Starkregen, ihrem Stadtteil nichts anhaben können und es ein lebenswerter Ort bleibt?“ Auf Stadtplänen wurden „gute“ und „schlechte“ Orte benannt, und Ideen zur Umgestaltung gesammelt. Die Clusterung der Themen

sowie der Orte und Maßnahmen fanden durch das Projektteam statt. Neben „klassischen“ Anpassungsmaßnahmen, wie „mehr Fassadenbegrünung“ wurden auch eine Reihe sozialer und digitaler Innovationen benannt, z. B. Warn-Apps für Hitzetage oder ein „anderes“ Miteinander zwischen den Akteur\*innen. Aber es ging auch um Vorschläge für konkrete Orte, z. B. Bäume auf einem Platz.

### Starkregen und Hitze in der Nordstadt begegnen

IDEEN UND POTENZIALE DER ARBEITSGRUPPE GRÜN & BLAU – STAND JANUAR 2020

**Besseres Grün für die Nordstadt**

- Grüne Achsen durchs Quartier stärken, grüne und schattige Radwegverbindungen schaffen
- Kurze, schattige Wege zu Grünflächen für hitze-sensible Gruppen schaffen
- Flächen mehrfach nutzen: Schatten, Kühlung, Erholung & Spielen
- Regenwasser auf privaten & öffentlichen Flächen speichern, rückhalten, versickern & verdunsten  
\*Verordnung im Abgleich mit Starkregengefahrkarte
- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Altbaubestand schützen
- Schattige Straßen & Plätze schaffen z.B. schattige Bänke, Sonnensegel
- Schulhöfe für das Quartier öffnen
- Kleingärten öffnen und erlebbar machen
- Zugänglichkeit erhöhen (grüne Innenhöfe öffnen und verbinden)

**Mehr Grün für die Nordstadt**

- Dächer, Garagen, Fassaden & Balkone begrünen
- Innenhöfe und Vorgärten entsiegeln  
\*Verordnung im Abgleich mit Klimaanalyse
- Stellplätze entsiegeln
- Straßenraum begrünen

**Gemeinsam für das Stadtgrün**

- Baumscheibefreundschaften ausbauen
- Sponsoring und Förderung für Begrünung transparent machen (Anreize schaffen)
- Gemeinschaftliches Gärtnern, Urban Gardening
- Mit Kampagne und Beispielprojekten zu Dach- & Fassadenbegrünung informieren
- Neue Kooperationen ausprobieren (Stadt und Zivilgesellschaft)
- Auflagen erhöhen für Bauprojekte (Dachbegrünung verpflichtend)

**Unter Klima braucht Dich, mach (d)eine Idee wahr!**  
Hast Du Anregungen oder Fragen? Willst Du mitmachen? Dann melde Dich bei uns!

**ANNA-KATHARINA POPPE**  
Stadt Dortmund, Stadtentwässerung & Koordinierungsstelle "nordwärts"  
@ apoppe@stadtdo.de  
☎ 0231 50 28610

**CAROLIN BAUER**  
Sozialforschungsstelle TU Dortmund  
@ carolin.bauer@tu-dortmund.de  
☎ 0231 755 90275

Abbildung 1  
Ideensammlung im Pilotquartier Dortmund-Innenstadt Nord (Zwischenstand Januar 2020)  
Grafik: iResilience

Zukunftsbilder können in unterschiedlichen Formaten dargestellt werden, zum Beispiel textuell, als Geschichte oder Zeitung aus dem Jahr 2050. Um möglichst alle Visionen abbilden zu können und gleichzeitig viele Akteur\*innen vor Ort zu erreichen, wurde in iResilience eine „abstrahierte“ grafische Darstellung des jeweiligen Quartiers erstellt. Vorteil dieser abstrahierten Darstellung ist, dass die Menschen ihr Quartier erkennen und schnell und leicht ein Bild davon bekommen, wie die Zukunft ihres Quartiers aussehen könnte. Die graphische Darstellung bietet dabei die Vorteile, dass sie im Gegensatz zu textuellen Darstellungen leicht verständlich ist, keine Sprachbarrieren aufwirft und auf einen Blick zu erfassen ist. Eine abstrahierte Darstellung trägt dazu bei, dass die Diskussion losgelöst von einzelnen Straßen oder Gebäuden geführt werden kann. Dies bietet Interpretationsraum, fördert die Debatte über die allgemeine Umgestaltung des Quartiers, und regt zu „visionärer“ Weiterentwicklung des Zukunftsbilds und der Zukunft des Quartiers an, anstatt sich in Diskussionen über einzelne Bäume oder Parkplätze zu verzetteln.

Die Zukunftsbilder wurden in einer ersten, vorläufigen Version in den Quartie-

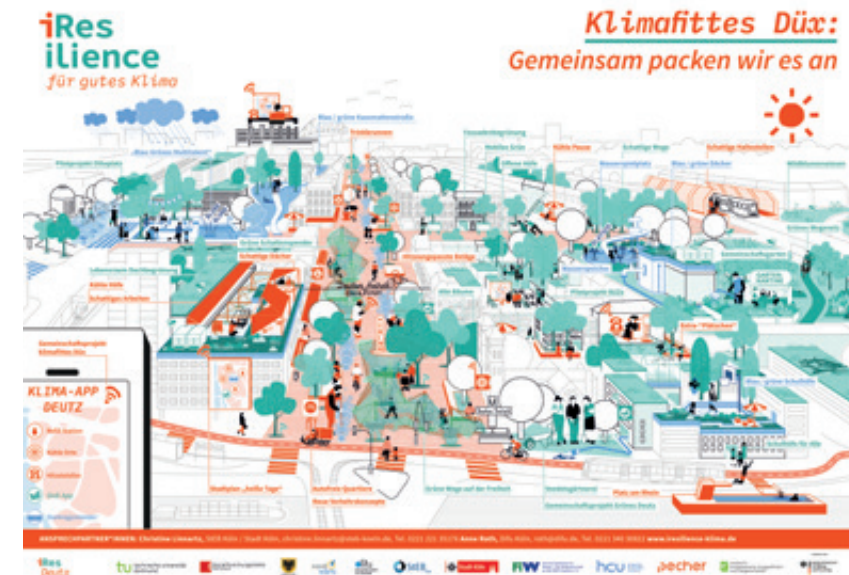
ren ausgehängt, und bildeten eine wichtige Basis für den Austausch mit Bürger\*innen im (digitalen) Halbzeitplenum, einer Veranstaltung im großen Rahmen anlässlich der Projekthalbzeit. Den Akteur\*innen wurden unterschiedliche Kommentierungsmöglichkeiten gegeben, um (digital und analog) Feedback und weitere Ideen zu sammeln. Im Rahmen der „Klimawoche“ (digital durchgeführtes Halbzeitplenum) wurden die vorläufigen Zukunftsbilder vorgestellt und besprochen. Dort wurden die Änderungsbedarfe „beschlossen“, sie flossen dann in die Erstellung der finalen Zukunftsbilder ein.

Obwohl nicht sehr viele Ergänzungen oder Änderungen am Zukunftsbild vorgenommen werden mussten, war diese Feedback-Schleife sehr wichtig. Die ersten Zukunftsbilder sammelten zwar alle Hinweise aus dem Quartier, wurden aber letztendlich durch das Projektteam zusammengetragen und erstellt (mit Hilfe eines Designbüros). Dadurch, dass die Menschen im Quartier die Möglichkeit hatten die Zukunftsbilder zu kommentieren, besprechen und gemeinsam im Halbzeitplenum zu beschließen, sind die Zukunftsbilder wirklich Produkte aus den Quartieren und vom Konsens getragen.

**Abbildung 2**  
Bürgerbeteiligung im  
Projekt iResilience  
Foto: iResilience



Die fertigen Versionen stehen den Quartieren nun zur Verfügung, wurden z. B. der Politik vorgestellt und bilden die Basis für die Roadmaps in Richtung klimarobustes Quartier, die für die Pilotquartiere erstellt werden. Somit bieten sie den Quartieren eine gemeinsam mit Akteur\*innen vor Ort erstellte Vision für die zukünftige Entwicklung der Quartiere in Richtung mehr Klimaresilienz.



**Abbildung 3**  
Das finale Zukunftsbild  
für Köln Deutz  
Foto: iResilience

Johannes Rupp, Patrick Schöpflin, Sarah Wutz

### Zukunftsbilder zur Gestaltung von grünen, klimaresilienten Quartieren – Was diese im Projekt „Grüne Stadt der Zukunft“ leisten konnten und was nicht

Im Projekt „Grüne Stadt der Zukunft“ wurden Zukunftsbilder in Form von Illustrationen und Narrativen als Methode der Visionsbildung eingesetzt. Diese dienten der Befassung mit einer wünschenswerten Grünausstattung in wachsenden Städten im Klimawandel. Der Fokus lag auf der Landeshauptstadt München und für die Übertragbarkeit der Erkenntnisse auf den Quartierstypen Bestand, Gewerbe, Neubau.

Grundlage für die Entwicklung der Zukunftsbilder bildete die Analyse übergeordneter und kommunaler Dokumente wie Leitbilder und Strategien zur Stadtentwicklung, zur Klimaanpassung, zum Klimaschutz und zum „Guten Leben“, sowie Interviews mit Vertreter\*innen aus der Planungspraxis, Wohnungswirtschaft, Zivilgesellschaft und Gewerbetreibenden. Darauf aufbauend wurden für einzelne Quartiersausschnitte jeweils zwei Varianten von Zukunftsperspektiven erarbeitet und in Workshops zur Diskussion gestellt.

Im Fokus stand das Südliche Bahnhofsviertel als innerstädtisches Bestandsgebiet mit geringer Grünausstattung, das Gewerbegebiet Neumärker Straße, als ein sich stark im Wandel befindliches innenstadtnahes Quartier sowie ein fiktives Neubaugebiet. Ziel war es, über das Aufzeigen von unterschiedlichen Gestaltungsoptionen, sowohl wünschenswerte Zukunftsperspektiven grüner, klimaresilienter Quartiere herauszuarbeiten als auch Akteure zur Umsetzung dieser Visionen zu bewegen.

#### Zukunftsvisionen losgelöst von Flächendruck und Klimawandelfolgen

Mit der Entwicklung von Zukunftsvisionen sollten der Betroffenheit der Stadtgesellschaft durch Flächendruck und Klimawandelfolgen positive Bilder entgegengesetzt werden (Abb. 1-3).

**Abbildung 1**  
Zukunftsbild zu Grün und Mobilität im Quartier im Gewerbegebiet Neumärker Straße  
Illustration: IÖW/Volker Haese



Nach Rückkopplung mit den Vertreter\*innen der Partnerreferate der Landeshauptstadt München (LHM) war das Forschungsdesign zu Beginn des Projekts so angelegt, dass die durchgeführten Aktivitäten nicht Teil eines städtischen Planungsprozesses sein sollten und auch keine Interaktionen mit Bürger\*innen vorsah. Damit sollte etwaigen Erwartungen an die Umsetzung der thematisierten Maßnahmen vorgebeugt werden. Insofern wurde vereinbart, stattdessen mit betroffenen Stakeholdergruppen (s.o.) in den Austausch zu treten. Weitere Anpassungen erfolgten bei der Auswahl der Quartiere und der adressierten Themen.

In einem zunächst vorgesehenen Bestandsquartier gab es im Vorfeld der Projektaktivitäten kontroverse Diskussionen zum Thema Nachverdichtung durch den möglichen Bau von Hochhäusern. Diese sollten nicht weiter „befeuert“ werden. Das Thema Hochhäuser wurde stattdessen in die Zukunftsentwürfe zum fiktiven Neubaugebiet integriert. Anpassungen gab es auch bei den Arbeiten zum Quartierstyp Neubau. Ein innenstadtnahes Gebiet, welches zu Projektstart noch nicht als Bauland ausgewiesen war, wurde als Betrachtungsraum ausgeschlossen, um Baulandspekulationen zu vermeiden. Stattdessen wurde der fiktive Ansatz gewählt.



**Abbildung 2**  
Zukunftsbild eines begrünten innenstädtischen Innenhofs im Südlichen Bahnhofsviertel  
Illustration: IÖW/Volker Haese

Zusätzlich zur Diskussion der unterschiedlichen Varianten von Zukunftsperspektiven wurde zur Aktivierung einzelner Akteure im Bestands- und Gewerbegebiet mit Hilfe ausgewählter Illustrationen eine kleine Intervention vorgenommen. Im Südlichen Bahnhofsviertel wurde mit Anwohner\*innen eines Innenhofs dessen zukünftige Gestaltung und die Umsetzung erster Maßnahmen diskutiert (Abb. 2)<sup>1</sup>.

Daraus resultierte, nach Jahren der Diskussion, mit dem Bau von Hochbeeten, dem Aufstellen von Pflanzkübeln, und Installieren von Sitzmobiliar, die Umset-

<sup>1</sup> Siehe auch gesonderter Beitrag zur Arbeit mit der Stadtgesellschaft

zung von ersten niederschweligen Maßnahmen. Unterstützt wurde dies vom Verein Green City e. V. und dem Gebäudeeigentümer. Im Gewerbegebiet Neumarkter Straße sollten ortsansässige Akteure einzelne Maßnahmen und deren Verortung im Quartier über einen zusätzlichen Workshop und einen Blogbeitrag bewerten. Hier war die Resonanz für eine Umsetzung von ersten Maßnahmen verhalten, wahrscheinlich da sich kein Kümmerer fand und Grün nur eines von vielen Themen im vor Ort diskutierten Gewerbegebietsmanagement war.

### Reflexion: Zwischen Zurückhaltung und Impuls zur Umsetzung von konkreten Maßnahmen

Grundsätzlich kann die Durchführung der Zukunftsbildprozesse im Projekt als gelungen bewertet werden. Dies lässt sich aus den Evaluationen zum Abschluss der Workshops sowie aus Reflexionsinterviews mit einzelnen Partnern und Beteiligten am Ende des Projekts herauslesen. Gleichzeitig wäre mit Blick auf das Gesamtprojekt und einer konkreten Einbindung der Zukunftsbilder in laufende Planungsprozesse der LHM sicherlich mehr möglich gewesen. Dies hätte jedoch einer frühzeitigen Verzahnung mit den Arbeiten der LHM bedurft, was so im Forschungsdesign nicht vorgesehen war. Auch verfügten die Bearbeiter\*innen der LHM nicht über die Personalressourcen, um dazu nötige Abstimmungen vorzunehmen. In den Reflexionsgesprächen wurde zudem deutlich, dass für die Partner der LHM sehr lange unklar blieb, was genau mit der Methode der Zukunftsbilder beabsichtigt wurde. Dies erzeugte eine gewisse Zurückhaltung, sich auf die Methode einzulassen. Offener und intensiver gestaltete sich der Austausch mit Akteuren außerhalb der Verwaltung sowie dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, das nicht Partner im Projekt war. Zur Aufwertung der „eigenen“ Flächen waren diese sehr an einer Anwendung der Methode interessiert.

### Ausblick – Lerneffekte für zukünftige Projekte und Prozesse

Im Nachgang ist die nötige Klarheit in der Zielsetzung des Einsatzes der Methode Zukunftsbilder mit Blick auf zukünftige Projekte und Prozesse als elementar zu sehen. Was ist gewollt, machbar, sinnvoll? Geht es um die Sensibilisierung von einzelnen Akteuren und Akteursgruppen, um die Diskussion von Lösungsansätzen im Umgang mit Zielkonflikten oder Synergien mit anderen Nutzungen oder um einen konkreten Beitrag zur Umsetzung von Grünmaßnahmen als Teil eines partizipativ angelegten Planungsprozesses?

Kritisch betrachtet werden kann in diesem Zusammenhang auch das Aufsetzen des Projektdesigns: Hier sollte eine frühzeitige Verzahnung mit zentralen Projektpartnern und Akteuren erfolgen, im Idealfall über ein Ko-Design – begonnen von der Fokussierung auf einzelne Fragenstellungen und Themen, über die Auswahl der Quartiere und der zu adressierenden Zielgruppen, bis hin zu möglichen Interventionen.

Entwickelt man das Projektdesign weiter, so könnte der Abgleich von Erkenntnissen zu bestimmten Themen aus unterschiedlichen Diskussionen gewinnbringend sein. Als Beispiel zu nennen sind die Erkenntnisse zur Hochhaus-Thematik und der Grünausstattung im fiktiven Neubauquartier, in Verbindung mit der Debatte zum Bau von Hochhäusern und Grün in einem konkreten Quartier (Abb. 3).



**Abbildung 3**  
Zukunftsbild eines fiktiven  
Neubauquartiers, mit begrün-  
ten Hochhäusern  
Illustration: IÖW/Volker Haese

Gleiches gilt für den Abgleich der Sichtweise von verschiedenen Akteuren. Hier wäre beispielsweise eine verwaltungsinterne Diskussion zur Zukunft des Südlichen Bahnhofsviertel sehr spannend, neben der geführten aktorsgruppenübergreifenden Diskussion. Das Planungs- und Baureferat sowie Klima- und Umweltschutzreferat der LHM könnten hier jeweils ihre Grünexpertise einbringen. Darüber hinaus wäre die Einbindung weiterer Referate und Akteure aus dem Bereich Mobilität und/oder Gesundheit/Soziales lohnenswert. Auch der Vergleich des Einsatzes der Methode Zukunftsbilder in konkreten Planungsprozessen und parallel bei Diskussionen in losgelösten Kontrollgruppen könnte interessante Erkenntnisse liefern. Letztere verleihen kommunalen Vertreter\*innen mehr Freiheit und gegebenenfalls mehr Mut in die Diskussion unkonventionelle Lösungen einzubringen, losgelöst von ihrer Ressortverantwortung und ihrem Verwaltungshandeln.

### Weiterführende Literatur

Die im Projekt „Grüne Stadt der Zukunft“ entwickelten Zukunftsvisionen (Narrative und Illustrationen) sowie eine Broschüre zu und Poster mit Zukunftsbilder finden sich auf der IÖW-Projektseite [www.ioew.de/gruene\\_stadt](http://www.ioew.de/gruene_stadt)



#### Fokus 4

### Beteiligung und Aktivierung im Kontext der Pandemie

Madlen Günther, Anikó Lessi, Bjarne Lotze, Simone Martinetz

## **Partizipative Beteiligungsformate für eine nachhaltige Stadt- und Mobilitätsentwicklung am Beispiel der Stadt Chemnitz – Analog, digital oder digilog? Erfahrungen aus dem Forschungsprojekt NUMIC.**

### **Chemnitzer Stadt- und Mobilitätsentwicklung im Spannungsfeld von Klimaschutz und gesellschaftlicher Akzeptanz**

Mobilität ist ein Kernthema in aktuellen Diskursen und Debatten zur nachhaltigen Entwicklung. Neben dem Wohnen ist es eines der derzeit nicht nur in Politik, sondern auch in Forschung und kommunaler Praxis der Stadtplanung und -entwicklung am intensivsten bearbeitete Handlungsfeld. Von ihm gehen zentrale Entwicklungsimpulse für die lokale Wirtschaft, Klimaschutz- und Klimaanpassung, Luftqualität und Gesundheit, soziale Teilhabe, gesellschaftliches Miteinander und Lebensqualität aus. Mobilität gestaltet Städte und ist insbesondere aufgrund des dynamischen Wandels in Aufkommen und Art eine entscheidende Stellschraube für eine nachhaltige Stadtentwicklung.

Im Jahr 2018 wurde für die Stadt Chemnitz repräsentativ der Modal Split im Rahmen der zehnten Erhebung des Forschungsprojektes „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrserhebungen“ der Technischen Universität Dresden bestimmt. Vergleicht man den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Chemnitz von 51,6 Prozent mit Städten wie bspw. Rostock (34,4 Prozent) oder Regensburg (41 Prozent) am Verkehrsaufkommen, dann kann daraus die Einschätzung gezogen werden: Chemnitz bleibt, wie andere altindustrielle, von Schrumpfung und Entdichtung geprägte Städte in Deutschland (z. B. im Ruhrgebiet) eine gelebte „Autostadt“, in der das eigene Auto bis ins hohe Alter Verkehrsmittel Nummer 1 ist. Damit ist Chemnitz im Verhalten der Bürgerinnen und Bürger weiter abgekoppelt von einigen Entwicklungen moderner urbaner Mobilität.

Diese Einschätzung bringt die Problemlage der urbanen Mobilität in Chemnitz auf den Punkt: Anders als in vielen anderen Städten Deutschlands unterliegt das lokale Mobilitätsverhalten offenbar anderen Rahmenbedingungen und Verhaltenslogiken bei der personenbezogenen Mobilität. Die Wende hin zu einem intermodalen Mobilitätsverhalten scheint in Chemnitz erst am Anfang zu stehen. Zu den Gründen werden vielfältige Thesen formuliert: Historisch wie gegenwärtig sind Chemnitz und die Region in Wissenschaft und Wirtschaft vom Automobilbau und den Zulieferprodukten geprägt. Die gegenwärtige Struktur des Stadtraumes in Chemnitz befördert diese Entwicklung, da Chemnitz über großzügige Straßenräume verfügt. Außerdem gibt es verhältnismäßig viel günstigen Parkraum im innerstädtischen Bereich. Auch die bergige Topographie verstärkt die Nutzung

von PKW und stellt nicht nur für immobilere Bewohner eine Herausforderung dar.

Somit bietet der konkrete Anwendungsfall Chemnitz auch aufgrund der oben skizzierten Rahmenbedingungen ideale Voraussetzungen für die Befassung mit der Frage, ob sich individuelles Mobilitätsverhalten aktiv beeinflussen lässt. Und wenn ja, wie? Welche finanziellen, baulichen oder sonstigen Anreize müssen durch wen geschaffen werden, um individuelles Mobilitätsverhalten zu beeinflussen? Chemnitz steht damit prototypisch für in Rahmenbedingungen und Problemlagen vergleichbare Regionen und Stadttypen (z. B. Braunschweig, Kassel, Ruhrgebietsstädte), die von den Erfahrungen profitieren können.

Der in vielen Quartieren von Chemnitz verfügbare Raum in Form von Brachflächen, Straßenräumen, Grün- und Freiräumen sowie Konversionsflächen bietet großes Potential für die Entwicklung und Umsetzung integrierter Mobilitäts- und Verkehrslösungen. Eine nach wie vor relativ geringe innerstädtische Nutzungsdichte und geringer Kostendruck wirken hier zusätzlich als Katalysator.

Für einen Erfolg dieser Konzepte und Lösungen reicht es jedoch nicht, ausschließlich durch die Schaffung neuer Angebote oder Strecken auf einen Wandel im Mobilitätsverhalten zu setzen. Es muss ergänzend bei den Bürger\*innen, der Öffentlichkeit und Institutionen ein verändertes Bewusstsein für nachhaltige Mobilität geschaffen bzw. gestärkt werden. Um einen Mentalitätswandel zu befördern, nimmt die Stadt Chemnitz schon heute regelmäßig an der Europäischen Mobilitätswoche teil und hat das Thema nachhaltige Mobilität in verschiedenen Handlungs- und Entwicklungskonzepten (z. B. Verkehrsentwicklungsplan 2015, Integriertes Stadtentwicklungskonzept Chemnitz 2020) verankert.

Dennoch steht die Stadt Chemnitz weiterhin vor der Herausforderung, ein Umdenken und letztlich ein neues und verändertes Verhalten mit Blick auf das Thema nachhaltige Mobilität zu erreichen. Gleichzeitig ist es evident, dass erwünschtes Verhalten nur dann erreicht wird, wenn Bürger\*innen von Beginn an in den Diskursen und der Gestaltung dieser Transformationsprozesse mitwirken können.

### **Ziel der Bürgerbeteiligung in NUMIC**

Dieser Transformationsprozess sollte durch das vom BMBF geförderte interdisziplinäre Forschungsverbundprojekt NUMIC („Neues urbanes Mobilitätsbewusstsein in Chemnitz“<sup>1</sup>) vorangetrieben werden, in dem aus den Ergebnissen einer prototypisch umgesetzten Modellroute gemeinsam mit den Chemnitzer

<sup>1</sup> <https://numic.city/>



Bürger\*innen ein übertragbarer Ansatz zur datenbasierten und partizipativen Entwicklung urbaner Mobilitätslösungen ein Beitrag für eine nachhaltige Stadtentwicklung abgeleitet wurde<sup>2</sup>.

Im Rahmen des Projektes wurden Bürger\*innen zur Mitwirkung an dem städtebaulichen und verkehrsplanerischen Veränderungsprozess zur Aufwertung des Stadtraums aktiviert. Sie wirkten von der Ermittlung über die Konzeption bis zur Evaluierung durch die Einbindung in einem moderierten, offenen Innovationsprozess mit und trugen damit aktiv zur Entwicklung einer partizipativen, Identifikation stiftenden Planungsmethodik und Mobilitätslösung bei. Damit wurde ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten angeregt, da das Wohlbefinden und die Zufriedenheit der Bürger\*innen mit ihrer Mobilität erhöht wurden. Dies förderte auch die Auseinandersetzung mit den betreffenden Quartieren und der Stadt als Ganzes. Durch das Projekt wurde das Thema nachhaltige urbane Mobilität durch die Arbeit an einer konkreten Route erprobt und dauerhaft in kommunalen Planungs- und Entscheidungsprozessen verankert.

Um eine aktive Bürgerbeteiligung zu realisieren, war es jedoch notwendig, eine kritische Anzahl von Bürger\*innen zu aktivieren. Um diese zu erreichen, wurden im Projekt verschiedene, niedrighschwellige Beteiligungsformate und Methoden geplant, konzipiert und eingesetzt. Eine webbasierte Onlineplattform stellte dafür ein zentrales Format dar. Diese umfasste nicht nur die technische Infrastruktur, die den Austausch der Beteiligten erst ermöglichte, sondern auch Prozesse des Crowd Managements und der Communitybildung. Als Nutzer\*innen und zentrale Zielgröße urbaner Stadtentwicklung sind Bürger\*innen in ihrer Gesamtheit als ganzheitliche Innovationscommunity zu verstehen. Diese zu aktivieren und in Austausch zu bringen, ist Gegenstand des Crowdsourcing (Grassmann, 2010<sup>3</sup>; Howe, 2008<sup>4</sup>).

### Bürgerbeteiligung – digital oder analog? Digilog!

Das Projekt NUMIC war von Beginn an darauf ausgerichtet, beide Beteiligungsformen zu vereinen. Neben den eher klassischen analogen Formaten wie Workshops, Diskussionsrunden, Befragungen und Abstimmungen vor Ort wurde die Beteiligungsplattform numic.city ins Leben gerufen. Auf der Plattform konnten sich interessierte Bürger\*innen über das Projekt informieren und bei vielfältigen digitalen Bürgerbeteiligungen mitmachen (s. Abbildung 1). Denn der Ansatz von Crowsourced Innovation postuliert großes Innovationspotenzial, wenn eine diverse Gruppe von Menschen, die sich selbst zusammenfindet, eine Problem-

<sup>2</sup> <https://chemnitz.de/chemnitz/de/wirtschaft-und-wissenschaft/wissenschaft/numic/index.html>

<sup>3</sup> Gassmann, O. (2010). *Crowdsourcing, Innovationsmanagement mit Schwarmintelligenz*. München: Hanser.

<sup>4</sup> Howe, J. (2008). *Crowdsourcing. Why the Power of the Crowd is Driving the Future of Business*. New York: Crown Business Publishing

lösung angeht. Auf numic.city bildete sich eine solche Gruppe von Nutzenden, die im Projektverlauf regelmäßig durch Community Manager zur Teilnahme und Diskussion aktiviert wurde. Durch einen Mix verschiedener Maßnahmen wuchs die Community auf mehrere Hundert Mitglieder an. Neben Abstimmungen, bei denen beispielsweise Likes für mögliche Modellrouten vergeben werden konnten, boten Ideenwettbewerbe die Möglichkeit, eigene Gedanken einzubringen. Bei der Moderation aller Wettbewerbe und Kommunikation der Ergebnisse standen Transparenz und Wissensvermittlung stets im Mittelpunkt.



Abbildung 1  
Impressionen von numic.city,  
der digitalen Beteiligungsplat-  
form im Forschungsprojekt  
NUMIC.

Wo immer möglich, wurden analoge (s. Abbildung 2) und digitale Formate im Projekt kombiniert und deren Ergebnisse wiederum für die Community aufbereitet. Wettbewerbe zur Gestaltung dreier Potenzialflächen entlang der Modellroute wurden z. B. online, vor Ort und über eine Postwurfsendung umgesetzt. Alle Ideen wurden anschließend für die Community aufbereitet und transparent gemacht. Aus den vorgeschlagenen und auf Praktikabilität geprüften Maßnahmen konnte dann wiederum online abgestimmt werden.

Der Aufwand für das Community Management und die Contentpflege waren allerdings auch entsprechend hoch und sind nicht zu unterschätzen. Großes Potenzial für den Informationsgewinn bei analogen Beteiligungen wie Infoveranstaltungen oder Workshops bestand zudem im informellen Austausch während der Bearbeitung verschiedener Fragestellungen. So griffen bereits während der

Abstimmung zur Routenfindung einige Bürger\*innen vor und brachten Gestaltungswünsche wie Fahrradstationen ein. Bei Infoständen während Nachhaltigkeitsveranstaltungen kamen die Bürger\*innen schon ohne Nachfragen auf ihre Verkehrsprobleme zu sprechen. Das Projektteam nahm diese ganz bewusst auf und leitete bei Bedarf weitere/neue Aktionen daraus ab.

Insbesondere im spontanen Austausch mit Bürger\*innen traten Erkenntnisse und Einblicke auf, die wohl auf keine andere Weise sonst hätten erfasst werden können. Darüber hinaus konnten so auch die weniger technikaffinen Personengruppen im Hinblick auf ihre gesellschaftliche Teilhabe eingebunden werden. Ein großer Vorteil digitaler Beteiligungsmöglichkeiten bestand hingegen in der Erreichbarkeit einer großen Bevölkerungsmasse mit verhältnismäßig geringem Ressourceneinsatz. Die größte Stärke wurde allerdings erst durch die Corona-Pandemie verdeutlicht, als in Zeiten von Kontaktbeschränkungen und Ausgangssperren der digitale Raum die einzige Kommunikationsmöglichkeit mit der Community darstellte.

**Abbildung 2**  
Verschiedene analoge NUMIC-Beteiligungen und Veranstaltungen im Überblick



Im Diskurs über digitale oder analoge Beteiligung wird die Bedeutung digitaler Beteiligungsformate zukünftig sicher noch steigen. Nicht zuletzt wegen ihrer potenziell größeren Reichweite und relativen zeit- und ortsunabhängigen Verfügbarkeit (bspw. von Online-Abstimmungen und -Fragebögen). Mit Blick auf die

Demographie in Chemnitz jedoch – mehr als ein Drittel der Chemnitzer\*innen ist über 60 Jahre alt<sup>5</sup> und nur bedingt für digitale Formate zu begeistern – empfiehlt sich klar das duale „digiloge“ Vorgehen.

### Vorgehen in NUMIC

Um den Ansatz der ko-kreativen Planung umzusetzen, wurde in NUMIC auf einen Mix aus analogen und digitalen Methoden aus Forschung und Beteiligungspraxis gesetzt. Die Bürgercommunity wurde durch niederschwellige Beteiligungsformate in der Startphase angelockt: z. B. die Abstimmung zwischen drei Routenalternativen und ein Fotowettbewerb. Die bilaterale Umsetzung als digitale und analoge Variante wurde zumeist von der digitalen Variante aus entwickelt, danach wurde diese in ein alternatives, analoges Beteiligungsformat übersetzt und an öffentliche Veranstaltungen angeknüpft. Dabei wurde beispielsweise das digitale Voting für die Routenabstimmung, welches auf der Beteiligungsplattform numic.city angeboten wurde, auch mit einem Infostand auf dem Wochenmarkt am Rathaus als analoges Beteiligungsformat kombiniert.

Danach wurde eine stärkere inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Quartier und der von den Bürger\*innen ausgewählten Modellroute gefördert. Mit sogenannten Ideenwettbewerben wurden die Chemnitzer Bürger\*innen nun gezielt zu ihren Anforderungen, Wünschen und Ideen sowie konkreten Gestaltungsvorschlägen involviert. Dies erfolgte u. a. für die Routenbenennung und -ausgestaltung in mehrstufigen Beteiligungen mit unterschiedlichen Phasen für Ideeneinreichung und Abstimmung.

Über die verschiedenen Formate konnten genügend Chemnitzer\*innen für eine kontinuierliche Beteiligung an der Community akquiriert werden, um abschließend einen Ideenwettbewerb zur Gestaltung von drei brachliegenden Flächen (sog. Potenzialflächen) durchzuführen. Dieser Wettbewerb erforderte von allen Beteiligten eine erhöhte Kreativität und eine tiefgreifendere Auseinandersetzung mit der Örtlichkeit, den damit verbundenen infrastrukturellen Gegebenheiten, Rahmenbedingungen sowie der zukünftigen Nutzungsintention. Damit war auch ein hohes Level der Bürgerbeteiligung in der Stadtentwicklung erreicht – nämlich mit einem direkten Bezug zur konkreten Planung der Maßnahmen und deren anschließender Umsetzung.

<sup>5</sup> <https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/stadtportrait/zahlen-und-fakten/bevoelkerung.html>

### Besonderheiten bei der Beteiligung unter Corona

Ab März 2020 wurden die Karten durch den Beginn der Corona-Pandemie in Deutschland noch einmal völlig neu gemischt. Lockdown und Kontaktbeschränkungen machten von einem auf den anderen Tag analoge Beteiligungen zunächst nahezu unmöglich. Workshops, vor-Ort-Befragungen oder Begehungen der Modellroute mussten auf unbestimmte Zeit verschoben oder gänzlich neukonzipiert werden. Unter diesen schwierigen Bedingungen erwies sich die bereits etablierte Onlinebeteiligungsplattform von Vorteil. Befragungen und Abstimmungen wurden digitalisiert, zusätzlich boten Kommentarfunktionen die Möglichkeit zum projektspezifischen Austausch mit der Community. Zusätzliche Aufmerksamkeit für das Projekt und die Plattform generierten eine Plakatkampagne sowie regelmäßige News und Beteiligungsaufrufe über Social Media. Die im Projekt entstandene NUMIC-App machte es den Interessenten darüber hinaus möglich, das Forschungsprojekt aktiv und ohne direkten persönlichen Kontakt zu unterstützen. Mit der App konnten Nutzende zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegte Wege aufzeichnen, gleichzeitig einzelne Orte mit Hinweisen oder Anmerkungen versehen und sich durch Gestaltungsvorschläge in die Beteiligungsformate einbringen. In den Sommermonaten 2021 konnten zwar interaktive Workshops stattfinden. Insgesamt galt es jedoch, aus der Not eine Tugend zu machen. So wurde beispielsweise die Evaluationserhebung der Quartiersstudie vollständig in den digitalen Raum verlagert und als Onlinebefragung konzipiert. Entlang der Modellroute machten Postkarten und Flyer auf die Befragung aufmerksam. Zusätzlich wurde die geplante Evaluation um eine VR-Studie erweitert. Basierend auf zahlreichen 360-Grad-Fotos konnten Versuchspersonen Infrastrukturmaßnahmen bewerten, ohne diese direkt in der Stadt zu erleben. Kontakte konnten so reduziert und Hygienemaßnahmen konsequent eingehalten werden.

### Rücklaufquoten und erreichte Bevölkerungsgruppen

Durch die vielfältige Mischung aus Beteiligungsformaten und Werbemaßnahmen konnten ganz unterschiedliche Rücklaufquoten und Bürger\*innen erreicht werden. Neben der quantitativen Bestimmung der Teilnehmenden muss aber auch der damit verbundene Aufwand berücksichtigt werden.

Beispielsweise wurden in der ersten Bürgerbefragung (Status-Quo-Analyse) im Dezember 2019 weit über 400 Befragte in der Chemnitzer Innenstadt interviewt. Letztendlich ergaben sich 403 vollständige Datensätze, die über einen Zeitraum von drei Wochen (2.12. – 22.12.19) von jeweils 10.00 - 18.00 Uhr mit neun Interviewer\*innen erreicht werden konnten. Diesen immensen Personalaufwand konnten wir aber nicht über das gesamte Projekt hinweg aufrechterhalten und haben zu den nachfolgenden Befragungen nur noch zu Stoßzeiten und punktuell an ausgewählten Knotenpunkten entlang der Modellroute sowie an einem Vergleichs-

knotenpunkt befragt. Zur Erstbefragung der Quartiersstudie ergab sich so über einen Zeitraum von fünf Wochen (22.9. – 29.10.20) mit sechs Interviewer\*innen immerhin noch ein Datensatz von 84 Personen. Im Vergleich zur Postwurfsendung konnten wir bei den analogen (und auch digitalen) Befragungen die Rücklaufquoten leider nicht bestimmen. Viele Bürger\*innen lehnten die Einladung zum Interview ab oder gingen einfach weiter.

Wiederum gab es auch Bürger\*innen, die bewusst die Straßenseite wechselten, um gar nicht erst angesprochen zu werden. Bei der Postwurfsendung mit 1000 zufällig angeschriebenen Haushalten konnten wir mit Sicherheit sagen, dass wir eine überdurchschnittlich hohe Rücklaufquote von 7,2 Prozent verzeichnen konnten (2%-ige Rücklaufquoten sind bei diesen Formaten leider nicht unüblich). Hingegen bleibt unklar, wie viele Bürger\*innen im digitalen Raum die Werbung zu den Studienteilnahmen und Bürgerbeteiligungen überhaupt wahrgenommen haben, geschweige denn sich dann gegen eine Teilnahme entschieden haben. Trotzdem waren wir mit den Teilnehmeranzahlen an unseren digitalen Formaten grundlegend zufrieden. Der „Renner“ mit 249 abstimmenden Bürger\*innen bildete die Auswahl der Modellroute, gefolgt mit 133 Personen bei der Abstimmung zur Auswahl der Potentialflächen. Bei den offenen Wettbewerben und Ideeneinreichungen (Namenswettbewerb = 71 Einreichungen, Ideenspeicher und Routengestaltung = 60 Einreichungen) brachten sich dagegen deutlich weniger Bürger\*innen ein. Der damit verbundene zeitliche Aufwand war allerdings auch höher als nur ein Abstimmungsklick.

Betrachtet man die biographischen Daten der Bürger\*innen, die wir für unsere Beteiligungen gewinnen konnten, so waren diese im Vergleich zur Chemnitzer Bevölkerung überdurchschnittlich fahradaffin, multimodal mobil, jung und gebildet. Auf der anderen Seite hatte dies jedoch auch den Vorteil, dass diese Personen fast schon Experten für die Fuß- und Radmobilität in Chemnitz waren. Sie kannten die Problemstellen, hatten tolle Ideen und Lösungsvorschläge parat und teilten uns diese mit großem Engagement über verschiedene Formate und Kanäle mit.

### Qualitative Aspekte der Rückmeldungen

In unseren Befragungen, Interviews und Onlinestudien konnten wir die Bedeutung von Infrastrukturmerkmalen für die Lebenszufriedenheit und aktive Mobilität der Bürger\*innen identifizieren und maßgeblich zum Erkenntnisgewinn beitragen, Gestaltungsoptionen aufzeigen und Handlungsempfehlungen ableiten. Wie bereits erwähnt, ergaben sich in Abhängigkeit der eingesetzten Beteiligungsverfahren und dem investierten Befragungsaufwand unterschiedlich hohe Anzahlen an Nutzerrückmeldungen. Allerdings konnten wir bezüglich des inhaltlichen Bezugsrahmens in Abhängigkeit der verwendeten Methodik (Postwurfsendung

vs. digitale und analoge Beteiligung) keine Unterschiede erkennen. Es herrschte über alle Formate ein breiter Konsens, dass die fuß- und radbezogene Infrastruktur in Chemnitz erhebliche Defizite aufwies und die geäußerten Gestaltungswünsche auf die Förderung der aktiven Mobilität und Aufenthaltsqualität im urbanen Raum ausgerichtet waren. Als besonders positiv wurden in Chemnitz Grün- und Parkanlagen, öffentliche Plätze, die Luftqualität, Erreichbarkeit von Einrichtungen, ÖPNV Angebote und innerstädtische Lieferverkehre bewertet. Mit Radwegen, Parkplätzen und dem Verkehrsaufkommen waren die Chemnitzer Bürger\*innen hingegen am unzufriedensten.

Für die Gestaltung der Rad- und Fußinfrastruktur kam die höchste Bedeutung der Oberflächenbeschaffenheit und der Verkehrssicherheit, gefolgt von der Ausstattung der Wege sowie deren Anbindung und Erreichbarkeit zu. Wenngleich sich die Anforderungen an die Infrastruktur zwischen Radfahrenden und zu Fuß unterschieden, wurde deutlich, dass mit einer entsprechenden nutzerfreundlichen Gestaltung sich die Sicherheit, bewertete Aufenthaltsqualität und die Bereitschaft zur aktiven Mobilität bei den Befragten erhöhte. Auch bei den Potentialflächen zeigte sich, dass die Bewertung der urbanen Orte und deren Ausstattungsmerkmale maßgeblich deren (Be-)Nutzung bestimmten.

Die durchgeführten Befragungen im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung ermöglichten weiterhin einen gezielten Vergleich unseres vielfältigen Mixes an Beteiligungsformaten. Diese stießen beim genauen Nachfragen auf unterschiedliche Teilnahmebereitschaften und wurden von den Bürger\*innen auch ganz unterschiedlich bewertet. Die größte Teilnahmebereitschaft wurde den postalischen Beteiligungsformaten zugesprochen, wenn sie denn direkt von der Stadtverwaltung kamen und eine persönliche Ansprache enthielten. Die analogen Formate folgten als nächstes und erhielten eine deutlich höhere Teilnahmebereitschaft als die digitalen Formate. So war es den Befragten auch wichtig, dass eine Bürgerbeteiligung von der Stadtverwaltung selbst initiiert und durchgeführt wird.

Mit den in NUMIC eingesetzten Beteiligungsmöglichkeiten waren die befragten Bürger\*innen aber mehrheitlich sehr zufrieden: So gaben 91 Prozent der Befragten an, dass sie die Beteiligungen gut fanden. Allerdings gab es zwischen den Formaten Unterschiede. Am besten schnitten wieder die analogen Formate vor Ort ab. Die Online-Formate reihten sich im Mittelfeld der Bewertung ein und aufgrund der geringen Bekanntheit der Postwurfsendung bildete diese das Schlusslicht im Zufriedenheitsranking.

Für die grundlegende Beteiligungszufriedenheit waren neben der Bekanntheit der Maßnahme die wahrgenommene Nützlichkeit und die wahrgenommene Ein-

fachheit der Nutzung bedeutende Einflussfaktoren. Demnach sollten Beteiligungsformate gezielt auf die gewünschten Adressat\*innen zugeschnitten werden, diesen transparent den Wert der Teilnahme und den sich daraus ergebenden Nutzen für die Bürger\*innen aufzeigen und über einen einfachen und unkomplizierten Zugang verfügen. So gaben 88 Prozent der Befragten an, dass sie durch die Beteiligung ihre Wünsche und Ideen zur Umgestaltung einbringen konnten und sich dadurch auch etwas verbessert. In Bezug zur Wirksamkeit meldeten uns knapp die Hälfte der Befragten (48 Prozent) zurück, dass die Bürgerbeteiligung ihr Bewusstsein für die nachhaltige Mobilität erhöht hat.

### Fazit

Durch das Reallabor NUMIC wurde die Stadtentwicklung im Kernfeld Mobilität in einer für die Stadt Chemnitz neuartigen Weise angegangen. Topografischen, demografischen und infrastrukturellen Hindernissen in der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität wurde mit einem Ansatz zum Mentalitätswandel des Mobilitätsbewusstseins entgegengewirkt.

Um das Bewusstsein zur nachhaltigen Mobilität bzw. einer Verkehrswende zu stärken, wurde durch Ko-Kreation das Wissen der Bürger\*innen vernetzt und in die lokalen Verkehrsplanungen einer Modellroute für Fuß- und Radverkehr integriert. Das angewendete Crowdsourcing skalierte ko-kreative Innovationsprozesse auf die Größe einer Bürger-Community. Die entstandenen Ideen wurden in der digitalen Gemeinschaft weiterentwickelt und durch das Handlungswissen der Fachplaner\*innen moderiert. Der Mix aus digitalen und analogen Beteiligungsmethoden wurde durch Corona stetig unterbrochen. Das verhinderte teilweise eine stringente Aktivierung der Zielgruppe und ein vertrauensbildendes Erwartungsmanagement hinsichtlich der Beteiligungen und ihrer Umsetzungen. Dennoch ist um einen multimodal mobilen, jungen Kern an engagierten Teilnehmenden eine Community entstanden, welche das Projekt mit seiner Expertise kontinuierlich unterstützt und vorangetrieben hat.

Zusammenfassend wurde durch die Bürger\*innen über alle Formate hinweg der Stadt Chemnitz ein deutliches Defizit im Rad- und Fußverkehr bescheinigt. Jedoch zeigte sich im Verlauf des Projekts und durch die dabei realisierten Bürgerbeteiligungen, dass dem durch eine nutzerfreundliche Infrastrukturgestaltung und Aktivierung der Bevölkerung gegengesteuert und ein nachhaltiges Mobilitätsbewusstsein gefördert werden kann. Das Projekt NUMIC zeigte sowohl neue partizipative Wege zwischen Stadt, Wissenschaft und Bürger\*innen auf, veränderte mit gezielten Maßnahmen die Umgebung entlang einer Modellroute und bildete zudem einen kommunikativen Rahmen für Stadtgespräche zur Verkehrswende. Damit ist NUMIC aus vielerlei Hinsicht ein erfolgreiches Projekt für die nachhaltige Mobilität in Chemnitz.

Kilian Flade, Marcus Jeutner, Claudia Möller

### Ko-Kreation und Corona: Von Chancen und Grenzen der ko-kreativen Zusammenarbeit in Pandemiezeiten

#### Nachhaltige Stadtentwicklung mit Urban Design Thinking

Urban Design Thinking (UDT) bezieht im Rahmen ko-kreativer Stadtplanung und -entwicklung die Bedarfe von Nutzer\*innen in die Entwicklung ihrer Stadt ein und findet Ideen für komplexe städtische Herausforderungen. Konzipiert wurde UDT ab 2014 vom Fachgebiet Bestandsentwicklung und Erneuerung von Siedlungseinheiten an der Technischen Universität Berlin, ausgehend von der Design Thinking Methode der Stanford University. Angewendet wurde UDT bereits in einer Vielzahl von Studien- und Forschungsprojekten, so auch in dem Forschungsprojekt Migrants4Cities, welches die TU Berlin von 2016 bis 2022 über zwei Förderphasen gemeinsam mit der Stadt Mannheim, dem inter 3 – Institut für Ressourcenmanagement sowie dem Stadtplanungsbüro insar consult durchführte.

Beim UDT arbeiten unterschiedliche Akteur\*innen aus Stadtverwaltung und Zivilgesellschaft in einem ergebnisoffenen Prozess zusammen. Ziel der 2. Phase von Migrants4Cities war es, Lösungen für mehr Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität in Straßenräumen des Mannheimer Stadtteils Neckarstadt-Ost zu entwickeln. Gearbeitet wurde in drei Teams für drei Teilräume des Quartiers. Bei UDT wird nutzer\*innenorientiert gearbeitet, die Menschen stehen bei den Lösungen im Mittelpunkt. Bedarfe der Menschen des Stadtteils werden abgefragt und die Lösungen im Rahmen von Tests mit den Bedarfen gegengeprüft. Jedes Team wird im Prozess von einem erfahrenen UDT-Coach begleitet, intensive Arbeitsphasen wechseln sich mit unterhaltsamen Elementen ab. Die gemeinsame Interaktion in der Gruppe unterstützt die Arbeit auf Augenhöhe und das Teambuilding und trägt zu einem guten Gelingen des Prozesses bei.

In der 2. Phase von 2019 bis 2022 fanden drei jeweils zweitägige UrbanLabs und begleitende Veranstaltungen statt. Die Pandemie stellte das Projektteam vor ungeahnte Herausforderung, denn Ko-Kreation lebt – eigentlich – von der unmittelbaren Zusammenarbeit der Teams mit kreativen Methoden. Normalerweise findet diese Arbeit in Projekträumen statt, um einen intimen Workshopcharakter herzustellen. Doch wie sollte dies nun mit Abstandsregeln und der teilweise geltenden Homeofficepflicht umgesetzt werden? Im Rahmen des Forschungsprojekts wurden verschiedene Ansätze erprobt, um mit der „neuen Normalität“ der Pandemie umzugehen. Festzuhalten bleibt: Ko-Kreation funktioniert auch unter Pandemiebedingungen, wenn grundlegende Prinzipien der Zusammenarbeit in neue Arbeitskontexte übersetzt werden.

#### Welche veränderten Rahmenbedingungen braucht Ko-Kreation in der Pandemie?

Zwei der drei UrbanLabs fanden Draußen in Stadträumen statt. Die wichtigsten Elemente eines Workshopraums wurden hier ins Freie übertragen. Die erste Draußen-Veranstaltung fand im Sommer 2020 im Mannheimer Herzogenriedpark statt. Mit Tischen, Pinnwänden, Sitzgelegenheiten und einem Platz für Besprechungen, abgetrennt mit Flutterbändern um die Kontaktnachverfolgung lückenlos zu gewährleisten. Die logistischen Hürden des Outdoor-Formats war zwar höher als bei klassischen Workshops, aber die Zusammenarbeit im Freien war unter Pandemiebedingungen deutlich entspannter als dies bei einer Indoor-Veranstaltung der Fall gewesen wäre. Zudem zeigte sich schnell das hohe kommunikative Potenzial zu externen Menschen. Sie hielten an, stellten Fragen, gaben direkt Kommentare und Hinweise zum Thema. Auch für das dritte UrbanLab wurde bewusst ein Outdoor-Format gewählt, das im Sommer 2021 bei erneut niedrigen Infektionszahlen stattfand.



Abbildung 1  
UrbanLab#3 in der  
Neckarstadt Ost, 2021  
Foto: Andreas Henn

### Was braucht es für eine erfolgreiche digitale Zusammenarbeit im Sinne des UDT?

Das zweite UrbanLab fiel zeitlich genau in eine Hochphase der Pandemie im November 2020, so dass ein Präsenzformat nicht in Frage kam. Das Projektteam musste umdenken und ein zweitägiges digitales Format konzipieren. Im Vorfeld des Workshops wurden:

- 1 die Teilnehmenden informiert und ihre technische Ausstattung und Erfahrung mit Videokonferenzen abgefragt,
- 2 digitale Whiteboards als Arbeitsumgebung mit den üblichen Werkzeugen und Abläufen konzipiert und eingerichtet,
- 3 ein technisches Onboarding angeboten und gemeinsam die Funktionen eines digitalen Whiteboards geübt,
- 4 den Teilnehmenden ein Paket mit Kartengrundlagen und Bastelmaterial zugeschickt.

Ziel des UrbanLab war es, die entwickelten Ideen im Stadtteil genau zu verorten und das Testen im öffentlichen Raum, welches im dritten UrbanLab folgen würde, vorzubereiten. Dafür bastelte jede\*r für sich zu Hause, aber koordiniert im Team und mit geteilten Fotos der Prototypen auf dem digitalen Whiteboard. Auch beim digitalen Arbeiten wechselten sich intensive Teamphasen, Feedbackrunden und unterhaltsame Warm-Ups im Plenum ab.

So gelang es, auch in einer Hochphase der Pandemie gemeinsam ko-kreativ zusammenzuarbeiten. Dabei zeigte sich, wie wichtig die Vorbereitungsphase mit den Teilnehmenden war, denn ein digitales Format weist andere Barrieren als eine Präsenzveranstaltung auf. Leistungsfähige und stabile Internetverbindungen, eine notwendige technische Ausstattung und ein ungestörter Arbeitsplatz

Abbildung 2  
Digitales Whiteboard Urban-Lab#2; TU Berlin



Abbildung 3  
Bastelpaket für die Teilnehmenden Foto: Claudia Möller, Stadt Mannheim, 2020

zu Hause sind nicht selbstverständlich. Auch die Nutzung bestimmter Videokonferenz-Systeme stellt aufgrund individueller Datenschutzbestimmungen insbesondere öffentliche Verwaltungen oft vor Herausforderungen. Bei Bedarf müssen in einem solchen Fall Arbeitsplätze oder Leihgeräte zur Verfügung gestellt werden. Die Strukturierung des Ablaufes muss die besonderen Anstrengungen von stundenlanger Bildschirmarbeit berücksichtigen. Mehr und längere Pausen sowie eine generell kürzere Dauer von Online-Formaten sollten bedacht werden. Die Erfahrungen mit dem digitalen UrbanLab waren so positiv, dass im Laufe des Projekts weitere Online-Formate etabliert wurden. Die „Digitale Mittagspause“ lud zum monatlichen Austausch in Vorbereitung des letzten UrbanLabs ein. Auch die eigentlich in Präsenz geplante Abschlussveranstaltung im November 2021 fand digital statt. Die im Rahmen des Forschungsprojekts durchgeführte Umfrage unter den Teilnehmenden ergab, dass der Umgang mit den der Pandemie geschuldeten Herausforderungen als positiv wahrgenommen wurde. Betont wurde jedoch auch, dass bei Präsenzformaten noch einmal eine andere Qualität von zwischenmenschlichem Austausch stattfindet.

„Sonst sagt man ja immer: Ja, man vermisst dann bei den digitalen Formaten diesen gemeinschaftlichen Austausch und das Kaffeegespräch am Rande und so was. Aber wie ihr da bewiesen habt, mit irgendwelchen Schokoriegeln und zwei Beuteln Tee, sage ich mal, kann man das trotzdem auch irgendwie mit unterbringen, wenn man das nur will, ja. Und deswegen, also ich scheue das [digitale Arbeiten] nicht. Ich finde, das hat auch seine Vorteile.“ (Teilnehmerin)

„Also es ist natürlich immer schöner, sich live zu sehen. Ich glaube, da kann man noch mal ganz anders in Kontakt kommen und vielleicht auch noch einmal anders kreativ sein.“ (Teilnehmerin)

## Fazit

Klappt Ko-Kreation auch in Pandemiezeiten? Und wie! Das hat das Projekt Migrants4Cities in den letzten zwei Jahren bewiesen. Die Erfahrung mit Outdoor- und Online-Formaten war so positiv, dass beides in zukünftige Prozesse gleich von Anfang an eingeplant werden soll. Der Wegfall von Dienstreisen spart Kosten und ermöglicht generell eine Dezentralität von Projektteam und Teilnehmenden. Online-Formate erlauben eine flexiblere zeitliche Gestaltung. Workshops können über mehrere Tage verteilt mit wenigen Stunden stattfinden, was bei Präsenzformaten kaum möglich ist.

Abbildung 4  
Titelbild „Leitfaden  
Ko-Kreation“ TU Berlin



## Leitfaden Ko-Kreation: Urbane Transformationen mit Urban Design Thinking

Auch lassen sich hybride Elemente, wie Vor-Ort-Begehungen, Befragungen o.ä. gezielt einbauen und im Ablauf mit digitalen Elementen kombinieren. Outdoor-Veranstaltungen sorgen für eine größere Sichtbarkeit eines Prozesses. Die Arbeit im Außenraum kann zudem die Kreativität steigern und ein sehr angenehmes Arbeitsklima schaffen. Diese Vorteile sollen bei zukünftigen UDT-Prozessen noch besser genutzt werden. Ursprünglich aus der Not geboren waren die Anpassungen des Prozesses ein großer Gewinn für das Forschungsprojekt.

### Weiterführende Literatur

Leitfaden Ko-Kreation. Urbane Transformationen mit Urban Design Thinking“ mit Erklärvideo [Link: <https://www.migrants4cities.de/de/leitfaden-ko-produktion-stadtentwicklung-mit-urban-design-thinking/>]

Nick Esser, Maria Rabadjieva

## Stakeholder-Aktivierung und Reallabore im Projekt Bottrop-2018plus - Erfahrungen und Herausforderungen im Zuge der Covid-19-Pandemie

Der folgende Bericht greift Erfahrungswerte der Reallaborforschung innerhalb des Projektes Bottrop2018+ auf. Nach einer einleitenden Einbettung der Reallabore im Projektansatz wird der Fokus insbesondere auf der Schilderung von Erfahrungen in Bezug auf der Einbindung und Aktivierung von Akteuren und Stakeholdern innerhalb der Reallabore gelegt. Betrachtet werden hier vor allem Herausforderungen im Zuge der Covid-19-Pandemie und deren Auswirkung hinsichtlich einer veränderten Zielgruppenansprache. Abschließend werden mögliche Verstärkungen der Reallabormaßnahmen über das Projektende hinweg angerissen.

### Bottrop2018+ - Auf dem Weg zu einer nachhaltigen und resilienten Wirtschaftsstruktur

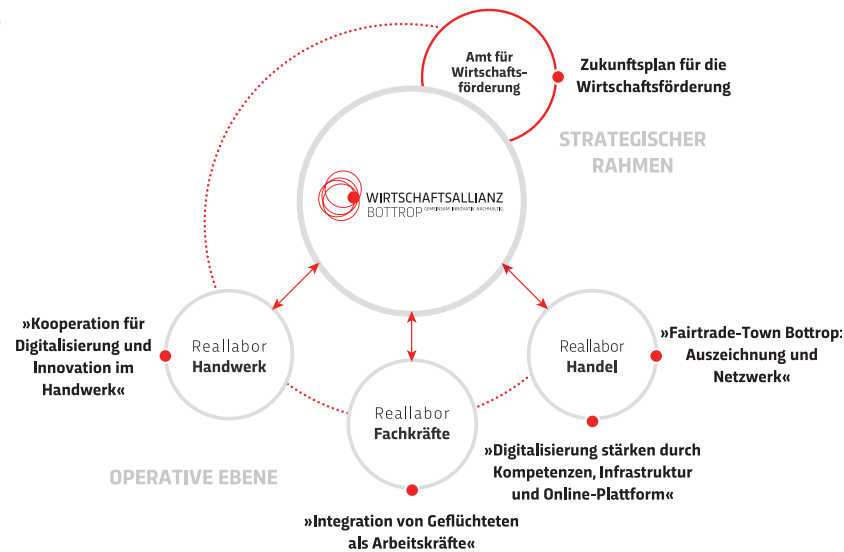
Mit dem Projekt Bottrop2018+ wurde ein partizipativer Governanceansatz der lokalen Wirtschaftsförderung erprobt, der neben dem Amt für Wirtschaftsförderung und Standortmanagement Stakeholder aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft aktiv in die lokale Wirtschaftsförderung einbindet. Ausgehend von dem im Rahmen der ersten Förderphase (01.10.2016 - 31.12.2019) gewonnenen Erkenntnisse stellt die zweijährige Weiterförderung darauf ab, den erprobten Ansatz einer partizipativen Wirtschaftsförderung am Standort Bottrop zu verstetigen. Dabei zeichnet sich das Verbundprojekt durch ein transdisziplinäres Team aus Wissenschaft und städtischen Praxis-Akteuren unter der Besonderheit aus, dass die Koordination der Leitung des Amtes für Wirtschaftsförderung und Standortmanagement und somit der Praxis obliegt. Das Amt ermöglicht die praktische Umsetzung und Verstetigung des Projektansatzes. Dagegen liefert das Institut Arbeit und Technik (IAT) der Westfälischen Hochschule Gelsenkirchen die wissenschaftlichen Ansätze des Projekts vor allem in der Reflexion und Fortentwicklung der partizipativen Wirtschaftsförderung, der Evaluation, dem Monitoring des Gesamtprozesses und der Erstellung eines modularen Transferkonzeptes zur Übertragung der Erkenntnisse in anderen Kommunen.

Darüber hinaus ist insbesondere die Rolle von individuell eingebundenen Multiplikatoren, wie unter anderem der Handwerkskammer Münster, der Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen und der Stadtverwaltung von Bedeutung. Übergeordnetes Ziel der gegenwärtigen Förderphase bildet die Etablierung eines langfristig tragfähigen Governanceansatzes. Dieser soll mit etablierten Strukturen der vergangenen Phase verstetigt und weiterentwickelt werden (Merten et al 2019). Der angesprochene strukturelle Aufbau umfasst in erster Linie die Wirtschaftsallianz (WiAll) als branchenübergreifendes Netzwerk, die Reallabo-

re als operative thematische Umsetzungsebene und den Zukunftsplan „Wirtschaftsstandort 2028 – Attraktiv. Nachhaltig. Resilient.“ als mittel- bis langfristigen strategischen Handlungsrahmen für die Zusammenarbeit des Amtes und den Wirtschaftsakteuren.

Vor allem die Methodik der Reallabore ist im Zuge einer erfolgreichen Projektrealisierung grundlegend. Dabei sind die Reallabore thematisch dreigeteilt und umfassen die Schwerpunkte „Hybride Formen des Handels“, „Digitale Koproduktion im Handwerk“ und „Fachkräftesicherung“. Abbildung 1 veranschaulicht die Einbettung der Reallabore im Projektansatz sowie die einzelnen umgesetzten Maßnahmen je Reallabor. Die Themenauswahl spiegelt die auf der Unternehmensseite beschriebenen Herausforderungen des sozialökonomischen Strukturwandels (Fachkräfte, Digitalisierung und Innovation sowie Ressourcenverfügbarkeit) und die im Zukunftsplan definierten Ziele wider.

**Abbildung 1**  
Darstellung Institut Arbeit und Technik unter Bild einfügen



### Umsetzung der Reallabore

Die Reallabore als Methodik sind umsetzungsorientiert, d. h. unterschiedliche Maßnahmen werden zusammen mit Unternehmen und anderen Akteuren am Standort umgesetzt.<sup>1</sup> Der Erfolg solcher Methoden hängt stark von der Motivation und Aktivierung der Stakeholder ab. Da die Thematik in den drei Reallaboren so unterschiedlich war, wurden auch verschiedene Kontakt- und Motivationsstrategien notwendig. Erschwert wurde die Stakeholderaktivierung durch die zu Beginn der Verstetigungsphase eingebrochene Covid-19-Pandemie, aufgrund dessen alternative Methoden zur Herstellung des Kontaktes gesucht werden

<sup>1</sup> Hinweis, Verlinkung auf Website zur Übersicht der Reallabore, wird nachgereicht

mussten. Hier kam der mangelhafte Stand der Digitalisierung vieler Teilnehmer zum Vorschein. So wurden im Rahmen des Reallabors „Hybride Formen des Handels“ anfänglich alle Stakeholder innerhalb der Wirtschaftsallianz auf Fördermaßnahmen aufmerksam gemacht, um Digitalisierungsprozesse innerhalb der Unternehmen zu unterstützen.

Informationen zu aktuellen betriebszutreffenden Coronamaßnahmen der Landesregierung wurden für die Mitglieder zusammengefasst und in einem Corona-Newsletter versendet, sodass diese immer auf den aktuellen Stand sein konnten. Dies galt insbesondere für vielfältige Unterstützungs- sowie Förderangebote. Zusätzlich wurden Social-Media-Kanäle eingerichtet, um Stakeholdern und andere Akteure zu erreichen. So wurde versucht, unter den neuen Umständen, die Kommunikation weiterhin aufrecht zu erhalten. Zudem wurde innerhalb des Reallabors eine kostenlose Internet-Plattform zur Verfügung gestellt, um kleinen und mittelständischen Unternehmen in Bottrop ohne digitale Präsenz eine Plattform zur Sichtbarkeit zu schaffen und auf deren Dienstleistungen mit einem Abhol- und Bringservice aufmerksam zu machen.

Aus dem zuvor erwähnten Zukunftsplan wurde der Zertifizierungsprozess der Stadt Bottrop zur Fairtrade-Town angestoßen, welcher eine andere Vorgehensweise folgte. Hierbei wurden Stakeholder vor allem über eine schriftliche und persönliche Ansprache mitgenommen.

Die Einbindung im Prozess wurde zusätzlich durch die Bildung einer Steuerungsgruppe mit regelmäßigen Treffen in kurzen Abständen, durch strukturierte Protokolle und transparente Kommunikation verschärft. Dies führte zu einem klaren Vorgehen, der alle Akteure wiederum motivierte, weitere Aktionen zu entwickeln und sich bei der Planung zu beteiligen. Das klar gesetzte Ziel – die Fairtrade Town Auszeichnung zu erhalten – mit dem sich alle Akteure identifizieren konnten, diente als zusätzlicher Motivationsfaktor.

In allen Aktivitäten wurde die Steuerungsgruppe einbezogen, sodass eine enge Bindung innerhalb des Teams entstand. Da die Stadtverwaltung die Aktivitäten koordinierte, fühlten die Stakeholder ein klares Commitment zur Erreichung des Ziels. Dieses Signal erzeugte eine hohe Motivation und Einbindung in das Vorhaben, sodass der Prozess eine Eigendynamik annahm.

In den Reallaboren „Digitale Koproduktion im Handwerk“ und „Fachkräftesicherung“ haben sich die Kooperation mit intermediären Akteuren und die gemeinsame Aktivierung als Schlüssig erwiesen. Die Einbindung von Akteuren, wie der Handwerkskammer, der Industrie- und Handelskammer oder der Agentur für Arbeit wurde hierbei durch formelle Kooperationsvereinbarungen und Formu-



lierung von Folgemaßnahmen erreicht.

Die unterschiedlichen Vorgehensweisen in den drei Reallaboren zeigen die Bedeutung eines zielgruppenspezifischen Stakeholdermanagements. Eine allgemeingültige, themenübergreifende und alle Zielgruppen umfassende Kommunikationsstrategie erweist sich als nicht zielführend. Viel mehr sind unterschiedliche Kanäle und Vorhaben abhängig von der Zielsetzung, Thema und Beteiligungsgruppe erforderlich. Der Folgeabschnitt umfasst die Herausforderungen im Zuge der Stakeholder-Aktivierung im Projekt.

### **Stakeholder-Aktivierung – Herausforderungen**

Das Vorgehen im Projekt Bottrop 2018+ mit der Verstetigung der Wirtschaftsallianz und der Reallabore basiert auf einer langfristigen Einbindung der Stakeholder vor Ort, welche die Grundlage für eine dauerhafte Zusammenarbeit legt. Um den Erfolg des Projektes zu sichern, ist es nicht nur wichtig, die Stakeholder zu benennen, sondern auch Ihre Bedürfnisse im Prozess zu erkennen bzw. zu verifizieren. In der zweiten Projektphase gab es eine Anpassung sowohl in der Arbeitsweise als auch in der Rolle der Wirtschaftsallianz.

Anstatt des anfänglich gedachten übergeordneten Netzwerks mit Entscheidungsfunktion wurde es zu einem branchenübergreifenden, losen Netzwerk mit Experten aus unterschiedlichen Fachbereichen. Die Wirtschaftsallianz diente unter anderem als eine Plattform zur Verbreitung der Ergebnisse aus den Reallaboren. Dies bedingte eine Strategie „von Klein zu Groß“ zu verfolgen und die Wirtschaftsallianz als branchenübergreifendes Netzwerk mit Beratungs- und Feedbackfunktion zu definieren. Die Gründe hierfür sind in der Einstellung der beteiligten Unternehmen zu finden.

Die engagierten, eher „lokalen Patrioten“ der Wirtschaftsallianz fühlten sich nicht in der Lage, Entscheidungen für alle Unternehmen in der Stadt zu treffen. Gleichzeitig beeinflusste die Größe des Unternehmens deren Beteiligungskapazitäten, da die Unternehmensstruktur des Wirtschaftsstandorts Bottrop überwiegend von kleinen und mittelständischen Unternehmen geprägt ist. Um eine Überstrapazierung der Akteure zu vermeiden und nach Wunsch der Beteiligten wurde der Fokus auf die themenspezifische Arbeit innerhalb der Reallabore gesetzt.

Bekräftigt wurde diese Entscheidung in der zweiten Förderphase vor allem durch den Ausbruch der Covid-19-Pandemie, die sich in Bezug auf die Beteiligung der kleinen Unternehmen in der Allianz sowie an den zeitintensiven partizipativen Prozessen als Hürde erwiesen hat. Die Wirtschaftsallianz lebt von dem persönlichen Kontakt zwischen allen Stakeholdern. Pandemie- und personalwechselbedingt waren persönliche Treffen in der Verstetigungsphase jedoch nicht mehr

möglich. Zudem wurden die versuchten digitalen Veranstaltungen eher mit unterdurchschnittlicher Resonanz angenommen. Dies führte zum Einsatz asynchroner digitaler Kanäle, die mit neuen Social-Media-Kanälen ergänzt wurde. Allerdings ist festzustellen, dass die Strategie von „Klein zu Groß“, die auf zeitintensiver persönlicher Kontaktaufnahme fußt, auf neue Herausforderungen gestoßen ist. Um der Heterogenität der Akteure der Wirtschaftsallianz sowie der Themenunterschiede in den Reallaboren gerecht zu werden, wurden die Stakeholder zunächst nach deren strategischer Wichtigkeit und Interessen im Vorhaben gruppiert, um weiterhin spezifische Kommunikationsstrategien und Botschaften abhängig vom Informationsbedarf zu entwickeln.

Je nach Interesse und Kapazitäten der Gruppe wurde die geeignete Form der Kommunikation und dessen Frequenz analysiert und abgestimmt, d. h. die Kommunikations- und Informationsstrategie. Dies hat bei der Bindung der Stakeholder an das Projekt geholfen und verhindert gleichzeitig eine mittel- bis langfristige Übermüdung oder ein Interessensverlust. Die Erfahrungen zeigen, dass aus der Informationszustellung ein Dialog mit den Stakeholdern angestrebt werden soll. Wichtig dabei ist zu beachten, dass die Analysen subjektive Momenteinschätzungen darstellen. Im Laufe eines Projektes soll die Stakeholder Mapping/Kategorisierung erneuert werden, da in unterschiedlichen Phasen unterschiedliche Stakeholder an Wichtigkeit gewinnen. Es gibt einen wechselseitigen Einfluss des Stakeholder-Pools zu den Änderungen in Projektplanung- und Ausrichtung. So wurden in Bottrop 2018+ beispielsweise in der Verstetigungsphase auch weitere Unternehmen innerhalb der Reallabore eingebunden, die in der ersten Phase noch nicht Teil des Projekts waren.

Im Zuge der Akquise von Stakeholdern ist sowohl für das übergeordnete Projekt (Bottrop 2018+) sowie für ein strategisches Ziel/Vorhaben (Reallabor) festzuhalten, dass es hohen Anstrengungen hinsichtlich der Informationsanforderungen, zeitlichen Ressourcen, methodischen Einbindung und der Kommunikationsfähigkeit bedarf. Die Motivation mitzumachen, ist auch vom angestrebten Nutzen des Vorhabens abhängig. Eine klare Zieldefinition vermittelt einen konkreten Anfang und ein konkretes Ende eines Vorhabens und erhöht den Mitwirkungsgrad. Aktivierung bedeutet nicht nur eine anfängliche Bereitschaft zur Partizipation, sondern auch die Fähigkeit, die Akteure für die Dauer des Projektes zu binden, nachdem die meist zu Beginn treibende Euphorie verblasst ist.

### **Verstetigung nach Projektende**

Die Durchführung der geplanten Aktivitäten der Wirtschaftsallianz unter den Einschränkungen der Covid-19-Pandemie haben das Amt für Wirtschaftsförderung und die Verbundpartner vor großen Herausforderungen gestellt. Die Erprobung zu Beginn der zweiten Projektphase zeigte schnell, dass sich digitale Veranstal-

tungen kaum für eine informelle Kommunikation eignen. Informationen, Kompetenzvermittlung und formelle Kommunikation können über eine Reihe digitaler Formate vermittelt werden. Allerdings können branchenübergreifende Großveranstaltungen der Wirtschaftsallianz nicht so leicht in digitale Form übertragen werden. Stattdessen fungierte das Amt selbst als Herzstück des Netzwerks. So mit wurde die Wirtschaftsallianz zu einem Projekt innerhalb des Amtes, um themenspezifische Lösungen zu entwickeln und zielgruppenspezifisch zu arbeiten, was in Folge zu greifbaren Ergebnissen führte.

Insbesondere die themenspezifischen Ergebnisse in den jeweiligen Reallaboren sollen dabei auch nach Projektende verstetigt werden. So ist beispielsweise der erfolgreiche Zertifizierungsprozess der Stadt Bottrop als Fairtrade Town herauszuheben, gerade in Hinblick auf die benötigte Zeit zur Zielerreichung. Die geschaffenen Strukturen einer interdisziplinären Steuerungsgruppe mit Vertretern verschiedenster Gesellschafts- und Wirtschaftsstrukturen soll auch nach dem Projekt bestehen bleiben und die angestoßenen Maßnahmen und Veranstaltungen weiter etablieren. Das Amt für Wirtschaftsförderung diente während der Projektzeit als Treiber und Entwickler grundlegender Ideen, was auch von den Teilnehmenden der Steuerungsgruppe auch vorausgesetzt wurde. Zwar war der partizipative Ansatz aufgrund von Eigeninitiativen einzelner Teilnehmer\*innen vorhanden, fielen die Organisation, Vor- und Nachbereitung von Veranstaltungen und Aktionen fielen jedoch an das Amt. Eine zukünftige Koordination seitens der Stadt erweist sich hier als unentbehrlich, um die langfristige Motivation und Mitarbeit der Steuerungsgruppe anzuhalten.

Weiterhin, entwickelte sich die ebenfalls im Reallabor „Hybride Formen des Handels“ verortete Internet-Plattform „hallo-bot“ zu einer wachsenden Plattform, die die Sichtbarkeit von KMU aus dem Innenstadtbereich deutlich erhöhte. Die stetig wachsende Anzahl der vorgestellten Akteure dient hierbei als Erfolgsindikator. Die Pflege sowie Weiterentwicklung der Seite sollen innerhalb des Amtes verbleiben.

Neben den Erfolgen des Reallabors „Handel“ sind auch in den weiteren Reallaboren Strukturen geschaffen worden, die sich verstetigen lassen. So bietet die Kooperationsvereinbarung zur Stärkung des lokalen Bottroper Handwerks, die im Zuge des Reallabors „Digitale Koproduktion im Handwerk“ geschlossen wurde, einen guten Ansatzpunkt, um aufgebauete Formate und Strukturen zu etablieren. Lokale Akteure des Bottroper Handwerks, wie die Handwerkskammer Münster, die lokale Kreishandwerkerschaft sowie die lokale Agentur für Arbeit und das lokale Jobcenter bilden dabei die Kooperationspartner der Stadt Bottrop. Da die Schwerpunktsetzung und der Fokus der Kooperation zunächst vom Amt für Wirtschaftsförderung festgelegt wurden, kann es nach Projektablauf jedoch zu einer

möglichen Verschiebung des Themenschwerpunkts innerhalb der Kooperation kommen. Es bleibt abzuwarten, in welche Richtung sich eine solche Kooperationsrunde mit möglichem wechselnden organisatorischen Treiber entwickelt. Abgesehen von der Etablierung der übergeordneten Kooperation ist die Verstetigung von Angebotsformaten, wie etwa eine Reihe an Handwerker-Netzwerktreffen innerhalb des Amtes gewollt und bereits organisiert.

Abschließend bildet ebenfalls das Reallabor „Fachkräftesicherung“ eine effektive Möglichkeit der Verstetigung angestoßener Maßnahmen. Insbesondere die Kommunikation mit KMU und der Stadtverwaltung im Themengebiet Integrationsmöglichkeiten von Geflüchteten in den Arbeits- und Ausbildungsmarkt soll weiter etabliert werden. Die mittels Interviews kommunizierten Wünsche und Handlungsempfehlungen der Unternehmen innerhalb des Reallabors sollen den Anstoß für eine Anpassung zukünftiger Unterstützungs- oder Beratungsleistungen staatlicher Institutionen liefern. Im Projektverlauf wurde diese Möglichkeit in der Etablierung des seitens des Landes NRW neu beschlossenen Kommunalen Integrationsmanagements (KIM) gesehen. So ist zu erwähnen, dass der angestoßene Austausch innerhalb des Reallabors an anderer Institutionsstelle verstetigt wird. Die im Zuge der zuvor beschriebenen Reallabore aufgezeigte Unsicherheit der effektiven Verstetigung nach wegfallender Koordination des Amtes ist hierbei nicht zu erwarten.

Ferner ist insbesondere auf die Relevanz einer zielgruppenorientierten Kommunikationsstrategie hinzuweisen. Gerade in Hinblick auf eine Verstetigung der Reallabore nach Enden der Projektlaufzeit ist die durch eine themen- und zielgruppenspezifische Stakeholder Ansprache geschaffene Motivation grundlegend. Trotz einer ähnlichen übergeordneten Methodik aller Reallabore und der Fokussierung auf dem Aspekt der partizipativen Governance erwies sich eine themenübergreifende und reallaborübergreifende Strategie als nicht tragfähig und somit nicht zielführend. Eine solche zielgruppenorientierte Kommunikation und Motivation erfordert zwar einen erhöhten Koordinationsaufwand, trägt aber maßgeblich zum Erfolg des Vorhabens bei.

#### **Fazit**

Die im Projekt Bottrop2018+ entwickelten Instrumente der partizipativen Governance sollen von den Mitarbeitenden des Amtes im Arbeitsalltag genutzt werden, was eine weitere Sensibilisierung für das Thema Nachhaltigkeit und Resilienz erfordert. Synergien sollen geschaffen werden, indem die einzelnen Erarbeitungsergebnisse des Projekts integriert und mögliche Lösungsansätze auf andere Bereiche übertragen werden. Die Wirtschaftsallianz als branchenübergreifende Plattform wird beibehalten und genutzt, um Strategien und weitere Lösungsansätze zu diskutieren.

### Weiterführende Literatur

Merten, T., Seipel, N., Rabadjieva, M. & Terstriep, J. (2019). Bottrop 2018+ - Auf dem Weg zu einer nachhaltigen und resilienten Wirtschaftsstruktur. In: T. Merten, J. Terstriep, N. Seipel und M. Rabadjieva (Hrsg.): Lokale Wirtschaftsstrukturen transformieren! Gemeinsam Zukunft gestalten. Bottrop: Amt für Wirtschaftsförderung und Standortmanagement der Stadt Bottrop. Online abrufbar (letzter Zugriff: 11.02.2022).

Alle Ergebnisse und Erfahrungen aus dem Projekt „Bottrop 2018+“ finden Sie unter: Rabadjieva, M. & Terstriep, J. (2022): Die Wirtschaftsförderung von morgen – zwischen Tradition und Transition. Ein Handbuch für die Praxis. Gelsenkirchen: Institut Arbeit und Technik der Westfälischen Hochschule Gelsenkirchen.

Webseite: [www.wirtschaftsstrukturen.de](http://www.wirtschaftsstrukturen.de).

Marcel Hunecke, Tilmann Hüppauff

### **KliWest - Nachbarschaften für das Klima.**

#### **Chancen und Grenzen eines online-unterstützten Selbstexperimentes für Haushalte**

Die Maßnahme „KliWest – Klimaschutz in Westerfilde“ wurde im Rahmen des Projektes SupraStadt im Reallabor Dortmund Westerfilde/Bodelschwingh durchgeführt. Das Projekt SuPraStadt hat zum Ziel die soziale Diffusion von Suffizienzpraktiken in Stadtquartieren in Dortmund, Heidelberg und Kelsterbach zu fördern.

In den drei Reallaboren von SupraStadt werden Maßnahmen und Strategien erforscht, wie Suffizienz als Strategie des nachhaltigen Konsums und guten Lebens innerhalb von Stadtquartieren an deren BewohnerInnen verbreitet werden kann (siehe Fußnote 1, S. 45).

Das Dortmunder Reallabor „Westerfilde/Bodelschwingh“ liegt ca. 7 km von der Innenstadt entfernt auf einer Fläche von 220 Hektar mit Großwohnanlagen im Zentrum, umgeben von Einfamilienhäusern und eingebettet in umfangreiche Grünflächen. Das Reallabor „Westerfilde/Bodelschwingh“ wird gemeinsam von der Fachhochschule Dortmund und dem Projekt „nordwärts“ der Stadt Dortmund organisiert.



**Abbildung 1**  
Luftbild Dortmund-Westerfilde  
Foto: Oskar C Neubauer

### Suffizienzpraktiken in Haushalte tragen: Die Maßnahme „KliWest-Klimaschutz Westerfilde“

Die Maßnahme „KliWest – Klimaschutz Westerfilde“ wurde im Zeitraum von März bis September 2021 durchgeführt. Das Ziel der Maßnahme bestand darin, die Dortmunder Bürger\*Innen in dem 6-monatigen Aktionszeitraum zu motivieren und dabei zu begleiten, Suffizienzpraktiken in ihren Alltag zu überführen. Das methodische Konzept von KliWest wurde in dem Projekt KliB „Klimaneutral leben in Berlin“ entwickelt und in den Jahren 2018 und 2019 mit ca. 200 Berliner Haushalten durchgeführt und wissenschaftlich evaluiert ([www.klimaneutral.berlin.de](http://www.klimaneutral.berlin.de)). Mit demselben methodischen Ansatz wurde in einem kleineren Rahmen das Bürgerprojekt KliBo „Klimaneutral leben in Bochum“ ([www.klimaschutz-bochum.de](http://www.klimaschutz-bochum.de)) durchgeführt.

Im Unterschied zu KliB und KliBo, die sich jeweils auf eine gesamte Großstadt bezogen, wurde im methodischen Ansatz von KliWest der räumliche Fokus auf ein Wohnquartier gelegt. Als methodischen Kern zeichnen sich alle Projekte durch regelmäßige Veranstaltungen und Aktivitäten zu verschiedenen Themen um Suffizienz, Nachhaltigkeit und Klimaschutz aus. Ein wesentliches Element bestand dabei in einer Online-Plattform, auf der zum einen allgemeine Informationen zum Projekt und zum klimaschonenden Verhalten im Alltag bereitgestellt wurden. Zum anderen konnten registrierte Nutzer\*Innen dort über integrierte Rechen-Tools Klimabilanzen für ihre Person oder ihren eigenen Haushalt erstellen und sich dort auch mit anderen Nutzer\*Innen in Foren austauschen.

### Das Selbstexperiment als lebensweltlich orientierte Intervention zum Klimaschutz

Bei dem in KliB, KliBo und KliWest eingesetzten Vorgehen handelt es sich um eine komplexe Interventionsmaßnahme zur Förderung individuellen Suffizienz- und Klimaschutzverhaltens. Diese beinhaltet mit der Vermittlung alltagspraktischer Informationen, einem spezifischen Verhaltensfeedback auf einer individuellen und kollektiven Ebene sowie der Möglichkeit zum gemeinschaftlichen Handeln mit gleichgesinnten Personen drei grundlegende Interventionsformen, die bereits seit langer Zeit erfolgreich zur Förderung umweltschonenden Verhaltens eingesetzt werden. Der besondere Vorteil des in KliWest gewählten Vorgehens besteht in der alltagsnahen Vermittlung der Wissensinhalte, die über das Selbstexperiment direkt auf Umsetzbarkeit im eigenen Lebensalltag überprüft werden können.

Weiterhin besteht die Möglichkeit über die Interaktionen mit gleichgesinnten Personen Prozesse gemeinsamen Lernens zu initiieren, die nur die individuelle Selbstwirksamkeit, sondern auch die kollektive Wirksamkeit zum Klimaschutz erhöhen („Wir können gemeinsam einen Beitrag zum Klimaschutz in Dortmund-

Westerfilde leisten“). Das Format von KliWest mit seiner kombinierten Anwendung von Wissensvermittlung, Verhaltensrückmeldung und sozialer Interaktion sowie seiner Ausrichtung auf das Alltagshandeln im Haushaltskontext weist hohe methodische Parallelen zu dem Ansatz der EcoTeams auf, dessen Wirksamkeit zur Förderung umweltschonenden Verhaltens schon in Feldstudien nachgewiesen werden konnte, z.B. in den Niederlanden (Staats et al., 2004). Eine Besonderheit des KliWest-Ansatzes besteht hierzu in dem Einsatz digitaler Kommunikationsformate und -plattformen, die dem Eco-Teams noch nicht zur Verfügung standen, vor allem internetbasierte Klimarechner und Diskussionsforen.

Der Quartiersbezug sollte in KliWest gemeinschaftliche Formen des Handelns fördern. Die hier dargebotenen Informationen und Verhaltensrückmeldungen können aber auch individuell für die eigene Person oder für den eigenen Haushalt genutzt werden. Damit werden in KliWest unterschiedliche Motivationstypen angesprochen, die sowohl einen individuellen als auch einen kollektiven Pfad einschlagen, um ihren Lebensstil nachhaltiger auszurichten (Hunecke, 2022, S. 142ff). Als wesentlicher kognitiver Orientierungsrahmen dient dabei der individuelle bzw. haushaltsbezogene ökologische Fußabdruck, der über einen Klimarechner in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten ausgedrückt wird.

Die Ergebnisse von KliB in Berlin zeigen, dass durch die dort begleiteten Selbstexperimente der ökologische Fußabdruck durchaus auf einen Wert von 5 bis 6 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Person reduziert werden kann, was einer Halbierung des durchschnittlichen Werts in Deutschland entspricht. Trotz derartiger erfolgreicher Reduktionsleistungen wird dem Einzelnen bei diesen Selbstexperimenten auch deutlich, dass er oder sie die für eine nachhaltige Entwicklung anvisierte Zielgröße von 2,5 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten kaum eigenständig erreichen kann. An dieser Stelle kann als Resultat des Selbstexperimentes verdeutlicht werden, dass zusätzlich zu individuellen Verhaltensänderungen weiterführende Veränderungen in den gesellschaftlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen erforderlich sind, um eine nachhaltige Entwicklung realisieren zu können. Der „ökologische Fußabdruck“ verweist damit letztlich auf den „ökologischen Handabdruck“, über den der Einzelne durch bürgerschaftliches und politisches Engagement auf eine nachhaltige Gestaltung der materiellen Infrastrukturen und des Gemeinwesens einwirken muss.

### Das methodische Design und die Durchführung von KliWest in Dortmund-Westerfilde

Zur Teilnahme an KliWest wurden AnwohnerInnen aus dem Quartier via Social Media, Printmedien, sowie über die persönliche Ansprache von Akteur\*Innen aus dem Quartier kontaktiert. Die hierbei adressierte Zielgruppe waren vor allem Personen aus dem bürgerlichen Milieu, die dem Thema Nachhaltigkeit

und Lebensqualität in Wohnquartieren gegenüber bereits aufgeschlossen waren. Insgesamt stand die Teilnahme jedoch allen Bewohner\*Innen von Westerfilde/Boldeschwingh offen. Letztlich fanden sich 15 Personen aus unterschiedlichen Haushalten, die sich in 6 Veranstaltungen mit Suffizienzpraktiken in verschiedenen Handlungsfeldern auseinandersetzen (vgl. Abb. 1).

## KliWest – Klimaschutz Westerfilde



<b>1. „Aufaktveranstaltung“</b> Ort: online März Eingabe CO <sup>2</sup> Rechner		<b>2. „Vom Korn zum Teller“</b> Ort: online Gast: SoLaWi Dortmund April Eingabe CO <sup>2</sup> Rechner	
<b>3. „Mehr als nur Müll“</b> Ort: online Gast: Tanz auf den Ruinen Mai Eingabe CO <sup>2</sup> Rechner		<b>4. „Gibt's das auch in Grün?“</b> Ort: online Gast: Lars Brischke (ifeu) Juni Eingabe CO <sup>2</sup> Rechner	
<b>5. „Das Grün vor der Haustür“</b> Ort: Rahmer Wald Gast: Andrea Hirsch (Waldpädagogin) August Eingabe CO <sup>2</sup> Rechner		<b>6. „Oh wie schön ist Panama!“</b> Ort: Im schönen Wiesengrund September Eingabe CO <sup>2</sup> Rechner	

Abbildung 2  
Überblick der sechs  
KliWest-Veranstaltungen  
Grafik: Tilmann Levi Hüppauff

Aufgrund von bestehenden Corona-Maßnahmen mussten vier der sechs Veranstaltungen entgegen der ursprünglichen Projektplanung in SuPraStadt, digital stattfinden. Im März 2021 startete die Maßnahme mit einer digitalen Auftaktveranstaltung. Hier wurden allen interessierten Haushalten ein Überblick über das Konzept und den geplanten Ablauf der Maßnahme gegeben. Dabei konnten die Teilnehmenden auch mitbestimmen, welche Themen sie als besonders wichtig für sich und das Quartier bewerteten.

Die Veranstaltungen wurden dementsprechend inhaltlich gestaltet. In den folgenden fünf Terminen wurden jeweils eine oder mehrere Suffizienzpraktiken aus einem Handlungsfeld in den Blick genommen. Dabei referierten Expert\*Innen und diskutierten mit den Teilnehmer\*Innen zu den Themenfeldern Essensanbau (SoLaWi Dortmund), Konsum und Müll (Upcycling Künstler „Tanz auf den Ruinen“), Energiesuffizienz (Lars Brischke, ifeu-Institut) und essbare Kräuter (Waldpädagogin Andrea Hirsch). Neben der Wissensvermittlung wurde dabei auch eine Vernetzung mit bestehenden Initiativen in Dortmund angeregt.

Insgesamt sind die Kommunikationsprozesse in KliWest auf dreifache Weise digital unterstützt worden. Erstens wurden auf einer eigenen Website mit priva-

ten Mitgliederbereich (kliwest.de) allgemeine Informationen zum organisatorischen Ablauf des Projektes einschließlich Pressemitteilungen und Tipps zum Ressourcensparen präsentiert. Zweitens über eine Anwendung zur Bestimmung des individuellen CO<sub>2</sub> Fußabdruckes, die auf dem Klimarechner des Umweltbundesamtes basiert und mit Hilfe einer Eingabemaske im Mitgliederbereich der monatlichen CO<sub>2</sub> Ausstoß pro Person bzw. Haushalt quantifiziert. Die individuellen Verbräuche wurden ausgewertet und den Teilnehmenden in einer Übersichtsgrafik rückgemeldet.



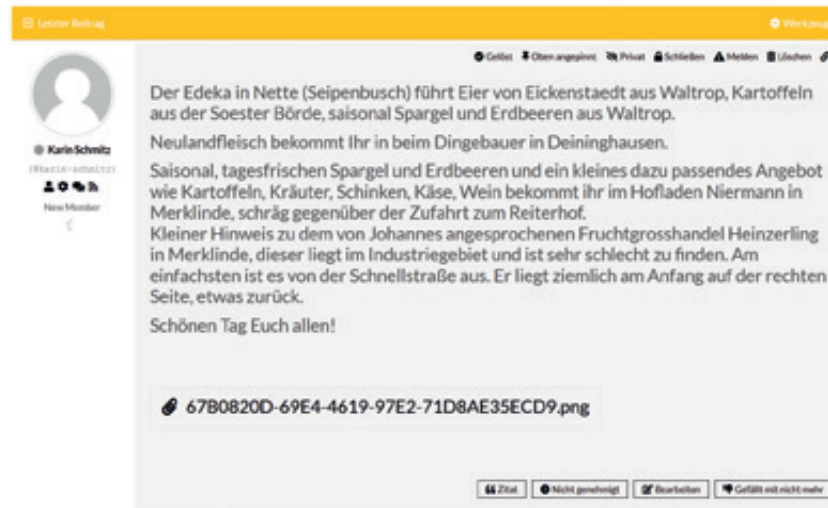
Abbildung 3  
Darstellung des Feedbacks  
zum CO<sub>2</sub> Verbrauch aus dem  
Klimarechner  
Grafik: Tilmann Levi Hüppauff

Drittens stand den Teilnehmer\*Innen im Mitgliederbereich ein Onlineforum zur Verfügung, in der sie sich austauschen, Informationen aus den Veranstaltungen nachlesen und nützliche Informationen teilen konnten.

### Die Auswirkungen digitaler Kommunikationsformen auf die Beteiligung an KliWest

Durch die COVID-Pandemie musste die Gestaltung von KliWest entsprechend den Regelungen zum Infektionsschutz angepasst werden. Hieraus resultierte eine kombinierte Anwendung von digitalen und persönlichen Formen der Kommunikation, die eine vertiefende Analyse der digitalen Beteiligungsformate ermöglichte. Hierzu wurde jede der sechs im Rahmen von KliWest durchgeführten Veranstaltungen (vgl. Abb. 1) durch teilnehmende Beobachtungen begleitet. Zusätzlich wurden nach Beendigung der Maßnahme mit der Hälfte der Teilnehmer\*Innen problemzentrierte Interviews mit zwei inhaltlichen Schwerpunkten durchgeführt. Darin wurden zum einen die digital gestützten Kommunikationsprozesse in KliWest und zum anderen die Erfahrungen und Motive zur Suffizienz

**Abbildung 3**  
 Auszug aus einem Forumsbeitrag der KliWest-Website  
 Screenshot: Tilmann Levi  
 Hüppauff



im Alltag bewertet. Die Ergebnisse der Evaluation sind in einer Masterarbeit an der FH Dortmund im Studiengang „Soziale Nachhaltigkeit und demografischer Wandel“ dokumentiert (Neumann, 2021). Im Folgenden werden daraus zentrale Ergebnisse hinsichtlich der Wirkungen digitaler Kommunikation auf die Beteiligung an dem Selbstexperiment in KliWest dargestellt.

### Chancen

Der große Vorteil der digitalen Kommunikationsformate wird darin gesehen, dass diese während der COVID-Pandemie Kommunikationsprozesse ohne Infektionsgefahren gewährleisten. Obwohl für fast alle der TeilnehmerInnen in KliWest Videokonferenzen und digitale Kollaborations-Plattformen wie miro board nicht bekannt waren, konnte diese nach eigenen Angaben ohne große technische Probleme genutzt werden. Dabei berichteten auch ältere Teilnehmer\*Innen, entgegen teilweise eigener Befürchtungen, keine Probleme beim Nutzen der digitalen Formate erfahren zu haben.

Dies steht in gewisser Diskrepanz zu den Erfahrungen der ersten beiden Veranstaltungen, da hier bei einigen Teilnehmenden Unterstützung bei der Lösung von technischen Problemen durch das Projektteam notwendig war. Viele Teilnehmer\*Innen hatten sich die zur Nutzung der digitalen Kommunikationsformate erforderlichen Kompetenzen vor allem seit Beginn der COVID-Pandemie selbstständig angeeignet. Insgesamt zeigten sich damit in KliWest keine Formen einer Exklusion von digital nicht affinen Personengruppen. Diese Beobachtung bezieht sich jedoch nur auf Personen, die an den Themen Nachhaltigkeit und Lebensqualität im Wohnquartier interessiert sind und dabei antizipieren konnten, dass während der COVID-Pandemie auch digital gestützte Kommunikationsformen zum Einsatz kommen.

Bei der Durchführung von interaktiven digitalen Formaten wie Videokonferenzen ergab sich für die Ausrichtenden jedoch ein erhöhter Aufwand. Die Förderung einer zielorientierten Interaktion zwischen den Teilnehmer\*Innen erfordert in diesen Formaten in der Regel mindestens zwei Personen, die sich bei der Gesprächsführung und Bedienung von kollaborativen Plattformen, z. B. miro board, gegenseitig unterstützen.

Als weitere Motive für ihre Beteiligung an den digitalen KliWest-Veranstaltungen nannten die TeilnehmerInnen neben den Erfordernissen der COVID-Pandemie Bequemlichkeit und Zeitersparnis. Ein systematischer Vergleich der Attraktivität von digitalen mit personalen Kommunikationsformaten konnte in KliWest nicht erfolgen, weil diese nicht parallel mit gleichen Inhalten angeboten wurden, sondern nur zeitlich versetzt mit unterschiedlichen Themen. Dabei konnte in den beiden abschließenden KliWest-Veranstaltungen, die beide in Präsenz stattfanden, ein höheres Wohlbefinden bei den Teilnehmer\*Innen als in den Videokonferenzen beobachtet werden. Dies kann jedoch auch nach mehr als sechs Monaten Kontaktbeschränkungen durch eine allgemeine Pandemiemüdigkeit bedingt sein und daher nicht für alle Formen digitaler Kommunikation verallgemeinert werden. Insgesamt dominierte in KliWest die Email als digitale Kommunikationsform. Ansonsten beschränkte sich die digital gestützte Kommunikation dort auf vier Veranstaltungen, die als Videokonferenzen durchgeführt wurden (vgl. Abb. 1).

### Grenzen

In KliWest wurde der Klimarechner (vgl. Abb.2) und das Forum (vgl. Abb 3.) auf der Internetseite von den Teilnehmer\*Innen kaum bis gar nicht genutzt. Daher machen die Erfahrungen in KliWest besonders deutlich, dass die dauerhafte und korrekte Anwendung des Klimarechners eine hohe kommunikative Begleitung der Teilnehmer\*Innen durch ein Projektteam erfordert. Diese kommunikative Begleitung dient vor allem am Anfang der Klärung technischer Fragen. Nachfolgend muss in erster Linie die Motivation der Teilnehmenden aufrecht erhalten werden, ihre Verbrauchsdaten über mehrere Monate in die Datenmaske des Klimarechners einzugeben.

Dabei wurde in KliWest das CO<sub>2</sub>-Tool von den Teilnehmer\*Innen im Untersuchungszeitraum von sechs Monaten kaum zum Monitoring der eigenen Emissionen verwendet. Im Vergleich hierzu nutzen bei einer deutlich aufwendigeren kommunikativen Begleitung im Projekt KliBo 12 Haushalte das Online-Tool zur monatlichen Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Insgesamt ging KliBo dabei mit 66 Haushalten an den Start, von denen 29 Haushalte den Klimarechner im ersten Messzeitraum korrekt angewendet haben. 14 Haushalte berechneten ihren Jahresdurchschnitt sowohl für 2018/2019 als auch für 2019/2020 und ermög-

lichten so einen Vergleich zwischen den zwei Zeiträumen. Zu Beginn von KliBo hatten noch 34 Haushalte ihren Jahresdurchschnitt für 2018/2019 erfasst. In dem mit noch umfassenderen kommunikativen Ressourcen ausgestatteten KliB-Projekt, das noch dazu vor der COVID-Pandemie ohne Online-Phasen durchgeführt werden konnte, hatten sich in Berlin 200 Haushalte zu einer wöchentlichen Dateneingabe ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen motivieren lassen. Der Vergleich dieser Nutzungshäufigkeiten macht deutlich wie wichtig bei der Nutzung von kognitiv aufwendigen Online-Tools, wie dem CO<sub>2</sub>-Rechner, eine kommunikative Begleitung der Teilnehmer\*Innen ist. Weiterhin kommt dem persönlichen Austausch der Teilnehmer\*Innen eine hohe Bedeutung zu, der gemeinsame Lernprozesse ermöglicht. Als wesentlicher Hinderungsgrund für die Nutzung der Online-Tools werden von den Teilnehmer\*Innen in KliWest jedoch nicht kognitive Anforderungen, sondern der dafür erforderliche Zeitaufwand angeführt.

Weiterhin gaben die Teilnehmer\*Innen in KliWest an, dass sich unter Ihnen keinen nennenswertes Gefühl des Zusammenhaltes in der Gruppe bzw. eine Gruppenidentität ausgebildet hat. Gleichwohl konnten die Teilnehmer\*Innen Bedingungen anführen, unter denen sich ihrer Meinung nach derartiges Zusammengehörigkeitsgefühl im digitalen Raum einstellen könnte. Eine Bedingung hierfür ist, dass digital operierende Arbeitsgruppen nur wenig Teilnehmer\*Innen umfassen sollten. Dies ermöglicht eine stärkere Interaktion zwischen den Teilnehmer\*Innen, ohne dass diese befürchten müssen, sich gegenseitig ins Wort zu fallen. In Veranstaltungen mit mehr als 10 Teilnehmer\*Innen empfiehlt es sich daher Untergruppen (Break Out Sessions) zu bilden.

### Fazit

Ein bedeutender Hinderungsgrund für das Ausbilden einer Gruppenidentität bei der digitalen Kommunikation besteht in den eingeschränkten Möglichkeiten zur Wahrnehmung von Emotionen. Die Teilnehmer\*Innen von Videokonferenzen können nonverbale Signale, die über den gesamten Körper gesendet werden nicht ausreichend wahrnehmen, um die emotionale Situation in der Gruppe zu bewerten. Dies kann bei negativen Emotionen durchaus von Vorteil sein, weil die Gesprächssituation dann als weniger emotional belastend empfunden wird. Für den Aufbau einer positiven Gruppenidentität ist jedoch die Wahrnehmung positiver Emotionen wie Freude und Verbundenheit essenziell. Ebenso muss Vertrauen zwischen den Gruppenmitgliedern geschaffen werden, was nur gelingen kann, wenn die Authentizität der Emotionen zuverlässig überprüft werden kann. Hierzu ist in der Regel die ganzheitliche Wahrnehmung einer Person mit allen Sinnen und nicht nur die visuelle Wahrnehmung eines zweidimensionalen Kameraausschnittes einschließlich der auditiven Tonsignale notwendig.

Da für den Aufbau einer Gruppenidentität seitens der Teilnehmer\*Innen von Kli-

West persönliche Treffen in Präsenz unabdingbar sind, sollte als abschließende Empfehlung für Beteiligungsprozesse auf Quartiersebene wenigstens ein Mix aus Treffen im Präsenz- und Digitalformat gewählt werden. Weiterhin sollte für das Ausbilden einer Gruppenidentität gemeinsame Ziele bestimmt, konkretisiert und bearbeitet werden, die sich idealerweise in ein gemeinsames Produkt überführen lassen.

### Weiterführende Literatur

Hunecke, M. (2022). Psychologie der Nachhaltigkeit. Vom Nachhaltigkeitsmarketing zur sozial-ökologischen Transformation. München: oekom.

Neumann, S. (2021). Digitale Partizipation in Reallaboren am Beispiel der Maßnahme „Klimaschutz Westerfild“. Unveröffentlichte Masterarbeit. FH Dortmund.

Staats, H., Harland, P. & Wilke, H.A.W. (2004). Effecting Durable Change – A Team Approach to Improve Environmental Behavior in the Household. *Environment and Behavior*, 36(3), 341-367.



## Fokus 5

### Verstetigung und Transfer



Helke Wendt-Schwarzburg, Susanne Schön

### Übertragbarkeit und Transfer aus Reallaboren: Modularisierung + Gelegenheitsfenster + Dienstleistung

Reallabore wie Migrants4Cities in Mannheim leisten einen Beitrag dazu, nicht nur zu neuem Wissen, sondern auch zu Ergebnissen zu kommen, die praktisch angewendet werden und so die gesellschaftliche Praxis gestalten und verändern können. Allerdings ist es mit der Umsetzung vor Ort – in Mannheim beispielsweise mit der Realisierung der erarbeiteten Nachhaltigkeitslösungen und der Integration des ko-kreativen Urban Design Thinking (UDT) in die Stadtentwicklungspolitik – noch nicht getan. Denn die angestrebte gesellschaftliche Wirksamkeit gestaltungsorientierter Forschung entsteht erst, wenn die erarbeiteten Ergebnisse auf weitere, ähnlich gelagerte Kontexte übertragen und dort fruchtbar gemacht werden können – auf Migrants4Cities bezogen heißt dies: auf andere Städte. Und das – so die vielfach geteilte Erfahrung – funktioniert weder mit dem Veröffentlichen von Berichten und Leitfäden noch der Durchführung einer Fachtagung. Dem also, was Forschende üblicherweise so machen.

**Abbildung 1**  
Austausch mit Gästen des  
Städtenetzwerks im UrbanLab  
2017, Foto: TU Berlin



Wie also könnte es gehen? Geht es überhaupt? Um diese Frage zu beantworten, wurde im Rahmen von Migrants4Cities ein Netzwerk von Lernpartnerstädten mit bundesweit 13 Städten aufgebaut. In der 1. Projektphase haben wir rund 40 Akteure aus Stadtverwaltung, Wirtschaft und organisierter Zivilgesellschaft regelmäßig mit Zwischenergebnissen versorgt und anschließend zu Rezepti-

on, Wirkungen und Informationsbedürfnissen befragt. Ziel war herauszufinden, welche Transferformate und -kanäle den Bedarfen der belieferten Akteure am besten entsprechen.

Dabei hat sich gezeigt, dass Übertragbarkeit und Transfer solcher Reallabor-Ergebnisse von den Reallabor-Teams nur sehr bedingt beeinflusst werden können. Der Aufbau eines Städtenetzwerks sowie die Aufbereitung der Ergebnisse entlang der Informationsbedürfnisse und -routinen der Lernpartner\*innen sind notwendige, aber keine hinreichenden Bedingungen für einen gelingenden Transfer.

Entscheidend sind die Aufnahmebereitschaft und -fähigkeit, die Gelegenheitsfenster und Ressourcenausstattungen aufseiten der Lernpartnerstädte sowie die situative und strukturelle Vergleichbarkeit in Reallabor- und Lernpartnerstadt. In der 2. Phase ab Anfang 2020 haben wir interessierten Akteuren daher konkret übertragbare Ergebnisse zur Aktivierung spezieller Zielgruppen, zum UDT und zur Umsetzung ko-kreativer Lösungen mit ihrem jeweiligen Nutzen vorgestellt und angeboten, sie bei einer stadt-individuellen Erprobung zu beraten. Welche Erfahrungen wir mit Blick auf das Verhältnis von Aufwand und Nutzen gewonnen haben, wird im Folgenden vorgestellt.

#### Ziemlich voraussetzungsvoll: Den M4C-Ansatz in weiteren Städten erproben

Insgesamt haben wir im Laufe von knapp zwei Jahren knapp 30 Städte erreicht und rund 100 städtische Akteure der Bereiche Stadtentwicklung, Sozialraumplanung, Kulturamt, Klimaschutzmanagement und Wirtschaftsförderung angesprochen und über das Beratungsangebot informiert. Dabei hat das Projektteam einen erheblichen Transfer-Aufwand betrieben: für die Aufbereitung der Ergebnisse zu übertragbaren Modulen, die stadt-individuell angepasst werden können, für die Bekanntmachung und Ansprache potenzieller Transferstädte, die Konzeption und Durchführung von Kennenlernangeboten und für die Beratungen interessierter Städte.

Die Bekanntmachung erfolgte über das Städtenetzwerk, Newsletter und Fachartikel sowie Vorträge bspw. beim NRW-Netzwerk Innenstadt oder der AG Integrationsmanagement des Landes Thüringen. Interessierte konnten in einem eigens konzipierten Online-Workshop den M4C-Ansatz und die Methode UDT unaufwändig kennenlernen. Die Beratungen für interessierte Städte fanden aufgrund der Corona-Pandemie ausschließlich telefonisch und per Online-Konferenz statt. Dies hat den Transfer-Erfolg unserer Einschätzung nur gering beeinflusst, auch wenn die Kommunen pandemiebedingt natürlich personell und kapazitär stark belastet waren.

**Abbildung 2**  
Einladungskarte zum  
Transfer-Weblab,  
© Greta Gabsch, TU Berlin



Hat es sich gelohnt? Ja und nein. Ja, denn das grundsätzliche Interesse seitens der Städte war groß. Sie interessierten sich, angeregt durch die Mannheimer Erfahrungen und vorzeigbaren Ergebnisse v. a. für Urban Design Thinking und das Mobilisierungskonzept, mit dem Ziel, dass verschiedene Zielgruppen auf Augenhöhe gemeinsam an konkreten Lösungen arbeiten. Und für den Perspektivwechsel auf migrantische Innovationspotenziale anstelle von Integrationsbedarfen. In 10 Städten gab es dazu zeitlich passend erscheinende Anliegen und Projektpläne, u. a. im Bereich Quartiersentwicklung und Klimawandelanpassung, aber auch im Kulturbereich, bei denen die Anwendung des M4C-Ansatzes einen Mehrwert versprach: an Mitwirkung unterrepräsentierter Gruppen, an bedarfsgerechten Lösungen, an Zusammenhalt zwischen Stadtgesellschaft und Stadtverwaltung. So weit – so gut!

Und nein, denn die Zahl der zustande gekommenen Erprobungen rechtfertigt den Aufwand letztlich nicht: Nur in vier Städten hat die Erstberatung tatsächlich zu einem konkreten Angebot samt anschließender Erprobung geführt. Hier konnte das Transferangebot mit den städtischen Möglichkeiten in Übereinstimmung gebracht und ein zeitlich, personell und finanziell machbares Anwendungsangebot gemacht werden. Drei Städte wurden beraten, ohne ein solches Matching zwischen städtischem Anwendungsfall und M4C-Erprobung zu erreichen. Und in weiteren drei Städten steht die Erprobung trotz großen Interesses, mehrfacher projektbezogener Beratungen sowie konkreter Dienstleistungsangebote zur Anwendung des M4C-Ansatzes nach knapp zwei Jahren noch aus. Dazu kommt: In der Regel verfügen weder Forschende noch am Reallabor be-



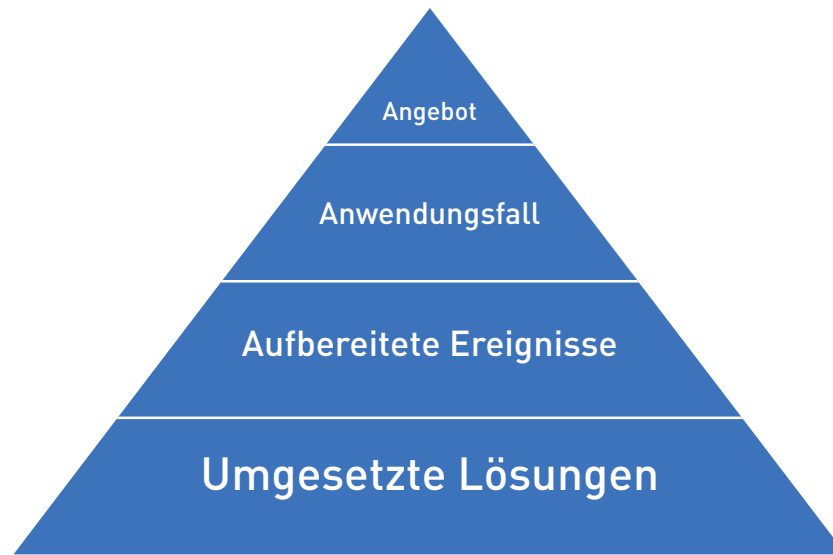
**Abbildung 3**  
Städtenetzwerk  
Migrants4Cities;  
Foto: inter 3 GmbH

teiligte Praktiker\*innen über die für den Transfer erforderlichen Kompetenzen, v. a. die Fähigkeit, Transferinhalte konsequent nutzenorientiert aufzubereiten, effizient bekanntzumachen und bei Interesse schnell und flexibel konkrete Dienstleistungsangebote zu erstellen.

Ist es also besser, wenn die Wissenschaftler\*innen sich auf das konzentrieren, was sie tun können? Wir meinen ja. Denn zusammengefasst zeigen unsere Erfahrungen, dass für einen erfolgreichen Ergebnistransfer vier Voraussetzungen erfüllt sein müssen und Projektteams in der Regel bereits alle Hände voll zu tun haben, die erste und Grundvoraussetzung zu erfüllen (siehe auch Abb. 4):

1. Umgesetzte Reallabor-Lösungen als Grundvoraussetzung für ein Interesse an der Adaption von Reallabor-Ergebnissen,
2. Zerlegung der Reallabor-Ergebnisse in einzelne Ergebnismodule, um die jeweiligen Interessen der Städte aufgreifen zu können,
3. Vorhandensein eines passfähigen und im Beratungszeitraum liegenden städtischen Anwendungsfalls, denn nur dann gelingt der Schritt vom Anwendungsinteresse zur tatsächlichen Anwendung,
4. Erstellung eines konkret machbaren Dienstleistungsangebots für die Begleitung der Anwendung, sonst versandet das Anwendungsinteresse der Stadt wieder.

**Abbildung 4**  
Transfer-Pyramide –  
Voraussetzungen für Wissens-  
und Erfahrungstransfer,  
© inter 3 GmbH



Und noch eine ernüchternde Erkenntnis: Aufbau und jahrelange Pflege eines Transfer-Netzwerks lohnen nicht, denn es kommt letztlich auf die Passfähigkeit von Transferangebot und städtischem Anwendungsfall an – und das lässt sich nicht planen oder ansteuern. Kurz: Ob eine Stadt wirklich offen für die schönen und aufbereiteten Transferergebnisse ist, ist letztendlich Zufall: Nur wenn sie ein Problem hat, das sie aktuell lösen will und kann.

#### Fazit

Ergebnistransfer aus Reallaboren braucht eigene Transfer-Akteure.

Für die Projektteams der Reallabore ist ein erfolgreicher Ergebnistransfer kaum zu schaffen. Der Aufwand ist viel zu hoch und die Tätigkeiten – Aufbereitung, Bekanntmachung, Kundenberatung und Angebotskonzeption – gehören nicht zum Kompetenzprofil der Beteiligten. Dies können Planungsbüros, Klimawandel- und Energieagenturen oder andere Innovationsmediäre im städtischen Kontext besser übernehmen.

Unsere Erfahrungen sprechen dafür, solche Transfer-Akteure gezielt und zum richtigen Zeitpunkt in den Wissens- und Erfahrungstransfer einzubinden: Nicht erst zum Projektende, sondern beispielweise schon bei der Unterstützung von Pilotanwendungen oder beim Testen der im Reallabor erprobten Lösungen. Oder bereits dann, wenn die Bedarfe der Zielgruppen analysiert werden, für die eine Lösung erarbeitet werden soll.

Aufgabe der Reallabor-Teams ist es dann nicht, den Ergebnistransfer selber zu stemmen. Wohl aber, ihn von Anfang an mit im Blick zu haben und zum richti-

gen Zeitpunkt geeignete Transfer-Akteure mit an Bord zu holen. Und vor allem: die Grundvoraussetzung für den Transfer – umgesetzte Pilotanwendungen – zu schaffen. Für beide Aufgaben hält das transdisziplinäre Innovationsmanagement mit dem Innovationskonzept ein geeignetes Instrument bereit.

Mehr Informationen zum Transferangebot unter  
<https://www.migrants4cities.de/de/transfer/>

Rebecca Nell, Fatma Cetin, Olga Izdebska, Nancy Kretschmann,  
Ronja Narr

## Neue Hilfestellung für Kommunen: Urban Governance Toolbox

### Ausgangslage

Die Resilienz in deutschen Kommunen gegenüber klimatischen Veränderungen rückt immer mehr in den Fokus, somit auch konkrete Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung. Dabei erfordern die vielfältigen Maßnahmen eine Zusammenarbeit von Akteuren aus unterschiedlichen administrativen Ebenen und Sektoren (Böcher/Nordbeck 2014: 258). Mit der Vielzahl von Perspektiven und Interessen erhöht sich entsprechend der Koordinationsaufwand in diesen Steuerungsprozessen, woraus sowohl Synergien als auch Konflikte erwachsen, die es zu lösen gilt (Gebhardt, 2019). Des Weiteren führt die Beteiligung verschiedener kommunaler Akteure oft zu langen Planungs- und Entscheidungsprozessen. In Organisationsstrukturen manifestiertem Denken und Arbeiten in klar abgegrenzter Ressorts erschwert zudem die Prozesse (Mahammadzadeh et al. 2013: 162; UBA 2016: 67) Die Vielzahl von Rahmenbedingungen und Gesetzgebungen sowie Handlungsempfehlungen, über die man sich nur schwer einen schnellen, zielführenden Überblick verschaffen kann führt dazu, dass auch Klimaschutzkoordinatorinnen und -koordinatoren dabei an Grenzen stoßen (Zettl/Pfau-Weller 2018).

### Wie kann die Urban Governance Toolbox Kommunen unterstützen?

Kommunen sehen sich somit unter anderem mit folgenden Fragen konfrontiert: Wie reagiert man auf vom Klimawandel hervorgerufene Herausforderungen wie zum Beispiel Hitzeinseln oder Starkregenereignisse? Welche Akteure sollte man bei den Themen Klimaschutz und –folgenanpassung miteinbeziehen? Welche Geodaten können genutzt werden? Um Städte und Gemeinden bei diesen und weiteren Fragen im Kontext Klimaschutz und Klimaanpassung zu unterstützen, ist ein integriertes, sozio-technisches Steuerungsmodell für die klimaresiliente Stadtentwicklung – die sogenannte „Urban Governance Toolbox“ (UGT) – im Rahmen des Forschungsprojektes SMARTilience konzipiert worden. In der kostenlosen Datenbank befinden sich zahlreiche kommunale Praxisbeispiele von Maßnahmen zur Prävention und Reaktion auf den Klimawandel. Die UGT richtet sich an Entscheidungs- und Handlungsträger\*innen, welche sich im Rahmen der klimaresilienten Stadtentwicklung informieren möchten und Interessierte im Kontext kommunaler Klimaschutz und Klimaanpassung.

Konkret bedeutet das: Die Online-Datenbank lässt mit einzelnen Filtern wie beispielsweise „Hitze“, oder „Wasser“ durchsuchen, sodass auf konkrete Probleme spezielle Lösungen gefunden werden können. Alle wurden in verschiedenen

Städten erprobt, sodass auch in der Beschreibung Herausforderungen und Tipps mitenthalten sind und die Praxis eine entscheidende Rolle einnimmt. Konkret beinhalten die Steckbriefe einen kurzen Überblick zum Projekt sowie kurze Handlungsanleitungen zur Umsetzung der entsprechenden Maßnahme. Zudem sind am Ende des Steckbriefes ähnliche Maßnahmen verlinkt, sodass Nutzer\*innen – sollten Sie nicht direkt fündig geworden sein – weiterklicken können, um die optimale Lösung zu finden.

Im Rahmen der Sammlung von Steuerungsinstrumenten konnten bisher 160 Steuerungspraktiken zur Umsetzung klimaresilienter Stadtentwicklung gesammelt werden. Die Einteilung der Steuerungsformen erfolgte in organisationale Strukturen, die Etablierung langfristiger und kurzfristiger Strukturen der Zusammenarbeit, das Setzen finanzieller Anreize oder die Sammlung und Vermittlung von Informationen. Neben der Sammlung bestehender Maßnahmen und Instrumente in Halle (Saale) und Mannheim und Überführung dieser in die Toolbox floss die Perspektive verschiedener Akteure mit ein. Das aktuelle Pandemiegeschehen machte ein Umdenken der Projektorganisation notwendig, weshalb viele Veranstaltungskonzepte neu durchdacht und teilweise digital oder mit Einhaltung der AHA-Regeln umgesetzt wurden. Dies erweiterte die Toolbox um digitale Formate.

Die Urban Governance Toolbox stellt eine große Bandbreite an Steuerungsinstrumenten für Ausgestaltung von Umsetzungsprozessen für Klimaschutz und Klimaanpassung. Das Besondere ist, Klimaschutz und Klimafolgenanpassung werden innerhalb der UGT integriert und nicht getrennt voneinander betrachtet. Hierbei werden die Herausforderungen in vier Kategorien eingeteilt: Hitze, Wasser, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Flora und Fauna. Die Instrumente der UGT decken von „Baumpatenschaften“, „Errichtung lokaler Messsensoren/-stationen“ über „integrale Entwässerungsplanung“ und „Energetische Stadtsanierung“ bis hin zu „gesamtheitliche Kosten-Nutzen-Analyse“ und „Klimagespräche“ alles ab. Folglich setzt die UGT dabei in mehrfacher Hinsicht auf smarte, sozio-technische Instrumente (Zettl/ Pfau-Weller 2018)

- Ressortübergreifende, systematische Nutzung von Daten und Wissen: Verschiedenste Daten wurden im Rahmen der Reallabore gesammelt, von Geodaten bis hin zu Prozesswissen bezüglich der Etablierung eines Hitzeaktionsplans.
- Innovative Methoden für den systematischen Wissensaustausch: Im Projekt wurde der Ansatz des Peer-to-Peer-Learning verfolgt und als Instrument für das sozio-technische Steuerungsmodell weiterentwickelt. Folglich wurden analoge und digitale Formate miteinander verknüpft.

### Fazit

Die UGT ist eine online-basierte Datenbank im Open Access-Format zur Systematisierung des Wissens hinsichtlich Steuerungspraktiken und Umsetzungsmaßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung in Städten. Die verschiedenen Maßnahmen wurden in den Reallaboren Halle (Saale) und Mannheim erprobt, entsprechend den Praxiserfahrungen und -erkenntnissen weiterentwickelt. Die Toolbox stellt für Städte und Gemeinden Werkzeuge zur Verfügung, die je nach Bedarf, Rahmenbedingungen und Voraussetzungen zur Steuerung von Strategien und Projekten zum Klimaschutz und Klimaanpassung eingesetzt werden können und dabei die verschiedenen Aspekte von Klimaresilienz adressieren (Zettl/ Pfau-Weller 2018).

Die UGT wurde im Projektverlauf aus der Planungspraxis mithilfe von Planungs-, Umsetzung- und Bewertungsinstrumenten im Bereich Klimaschutz und Klimafolgeanpassung zusammengetragen und systematisiert. Das integrierte Systemmodell, das gemeinsam mit den Projektpartner\*innen und Expert\*innen im Rahmen einer Syntegration konzipiert wurde und Ergebnisse in Bezug auf die Systemzusammenhänge bzw. beeinflussende Faktoren des Klimahandelns von Städten liefert, füllten die UGT mit weiteren Inhalten.

### Literatur

Böcher, M. and Nordbeck, R. (2014). Klima-Governance: Die Integration und Koordination von Akteuren, Ebenen und Sektoren als klimapolitische Herausforderung. Einführung in den Schwerpunkt [Climate governance: the integration and coordination of actors, levels and sectors as a climate policy challenge. Introduction to the focus]. *dms – der moderne staat* 7 (2), pp. 253-268. DOI: 10.3224/dms.v7i2.17316

Gebhardt, C. (2019). The Impact of Participatory Governance on Regional Development Pathways: Citizen-driven Smart, Green and Inclusive Urbanism in the Brainport Metropolitan Region. *Triple Helix Journal*, pp. 1-41. DOI:10.1163/21971927-00601003

Mahammadzadeh, M., Chrischilles, E. and Biebeler, H. (2013). Klimaanpassung in Unternehmen und Kommunen. Betroffenheit, Verletzlichkeit und Anpassungsbedarf [Climate Adaption in companies and municipalities. Affectedness, vulnerabilities and adaptation needs]. Cologne: Institut der deutschen Wirtschaft Köln Medien GmbH, pp. 162.

Umweltbundesamt (UBA) (2016). Kommunen befähigen, die Herausforderungen der Anpassung an den Klimawandel systematisch anzugehen (KoBe) [Empowering municipalities to systematically address the challenges of adapting to

climate change (KoBe)]. In: *Climate Change 20/2016*, Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.

Zettl/Pfau-Weller 2018: Steuerungsmodell für eine klimaresiliente Smart City (fraunhofer.de).

Anita Engels, Kerstin Walz

### **Vertrauensaufbau, Netzwerkpflge und langfristige Kooperation: Praktische Gedanken zur Verstetigung**

Im Projekt Klimafreundliches Lokstedt haben wir eine erste Phase von drei Jahren (2016-2019) und eine zweite Phase von zwei Jahren (2020-2022) durchgeführt (Interviews, Austausch, Co-Produktion - akteursbasierte Kommunikationsformate im Vergleich). An dieser Stelle diskutieren wir den Übergang von der ersten zur zweiten Projektphase sowie den Ausblick auf Ausbau und Absicherung des Erreichten über das Projektende hinaus.

#### **Grundproblematik: Das transformative Projekt im Fluss der Zeit**

Orte haben eine Geschichte. Wechselnde Einzelpersonen und Gruppen entwickeln Bezüge zu den Orten, sie verorten sich – geographisch, politisch, kulturell, ökonomisch. Aus dem Zusammenwirken von Stadtplanung, lokalen Initiativen und anderen ortsbezogenen Aktivitäten entstehen jahrzehntelange historische Sequenzen von städtebaulichen Tendenzen, politischen Konflikten, Rückzügen und Wiederaneignungen. Wenn ein Transformationsprojekt auf einen solchen Ort trifft, sollten zwei Einsichten vorangestellt werden: Erstens ermöglicht ein zeitlich eng begrenztes Projekt noch keine Transformation, und zweitens startet das Projekt nicht in einem leeren Ort, der neu beschrieben werden kann. Im Gegenteil: die Akteure im Projekt werden von den vielfältigen Akteuren, die bereits vor Ort sind, nach Möglichkeit für ihre eigenen Ziele eingespannt oder aber in ihrem Wirken abgeblockt. Sachthemen, die im Projekt bearbeitet werden sollen, werden häufig vor dem Hintergrund einer ortsspezifischen Entwicklungsgeschichte interpretiert. Die bereits vor Ort existierenden und Deutungsmuster prägen die Voraussetzungen für jegliche Transformationsversuche.

#### **Wichtigste Herausforderung: Vertrauensaufbau und Ermöglichung langfristiger kooperativer Beziehungen**

In einer solchen Konstellation trifft man in Bezug auf eine mögliche transformative Stadtteilentwicklung auf eine eher unübersichtliche Gemengelage. Es gibt die Verwaltung mit Stadtentwicklungszielen, Planungsvorhaben und damit befassten unterschiedlichen Fachabteilungen. Es gibt politische Akteure mit parteipolitischen und lokalen Interessen sowie lokale Initiativen mit wiederum eigenen Vorstellungen für die Entwicklung des Viertels. Oft finden sich verhärtete Konfliktlinien durch enttäuschte Erwartungen oder unterschiedliche Anspruchshaltungen vergangener Prozesse im Stadtteil genauso wie Allianzen zwischen den Akteuren oder eine vorsichtig-misstrauisch bis antagonistisch-abwehrende Haltung zwischen Einzelpersonen. Darüber hinaus gibt es lokale Institutionen und eine Vielzahl weiterer lokaler Akteuren, die sich bislang nicht für eine transformative, nachhaltige Entwicklung des Stadtteils interessiert haben. Teils kennen

sie sich nicht und wissen nichts voneinander, teils fehlen die Ressourcen, um in den Austausch zu gehen. Und natürlich gibt es auch interessierte Bürger\*innen, die einfach ihren Stadtteil mitgestalten wollen. Alle Akteure sind mit sehr unterschiedlichen Ressourcen ausgestattet, vieles geschieht im Ehrenamt oder zusätzlich zu alltäglichen Arbeitserfordernissen und Kernaufgaben.

Was wir im Projekt Klimafreundliches Lokstedt daher versucht haben, ist eine möglichst dauerhafte und konstruktive Vernetzung der vor Ort aktiven Gruppen, Institutionen und Einzelpersonen zu erreichen, damit die im Projekt erarbeiteten Transformationspfade auch eine Chance auf Umsetzung erfahren. Wir haben den Aufbau von Vertrauen als eine wichtige Aufgabe wahrgenommen. Das ist von außen als scheinbar unbeteiligte Akteurin nicht leicht zu erreichen. Zunächst einmal muss die Wahrnehmung der eigenen Position durch die anderen Akteure als integer gelingen. Dann können gemeinsame Maßnahmen durchgeführt werden, die das Vertrauen auch zwischen sehr unterschiedlichen Partner\*innen allmählich erhöhen können. In der Fachsprache nennen wir das auch den Aufbau von sozialem Kapital, der Fähigkeit der Akteure, über mögliche Interessensunterschiede hinweg konstruktiv miteinander umzugehen. Die Kenntnis und die Anerkennung der jeweiligen Sichtweisen und Handlungslogiken (wie ticken die anderen?) ist eine wichtige Voraussetzung dafür. Es braucht Zeit und eine Instanz, die über die Dauer ein Prozessgedächtnis aufbauen kann. Wir beschreiben hier erstens, wie wir das im Übergang von der ersten zur zweiten Projektphase versucht haben, und zweitens, welche Möglichkeiten sich mit den Erfahrungen der verlängerten Projektlaufzeit am Ende der zweiten Projektphase abzeichnen.

#### **Übergang von der ersten zur zweiten Projektphase**

Die Leitinitiative Zukunftsstadt hat den beteiligten Projekten eine Verlängerungsphase ermöglicht, die eine starke Betonung auf Transfer und Ergebnissicherung legen sollte. Während wir in unserem Projekt in der ersten Phase in den Bereichen Haushaltsenergie, Mobilität und Abfallwirtschaft verschiedene Transformationsideen gemeinsam mit den Projektpartner\*innen und Akteuren vor Ort entwickelt haben (Interviews, Austausch, Co-Produktion - akteursbasierte Kommunikationsformate im Vergleich), sollten in der zweiten Phase einige Ideen aus dem Bereich Mobilität konkret aufgegriffen und experimentell ausprobiert werden. Dabei sollten z. B. Personen vor Ort für die Durchführung von autofreien Monaten gewonnen werden und ein Verkehrslabor zur Verkehrsberuhigung in einer zentralen Straße in Lokstedt begleitet werden. Letzteres umfasste sowohl das Schaffen neuer Aufenthaltsflächen durch das gemeinsame Bauen einer Sitzlandschaft und Spielfläche (Parklet) durch die temporäre Umwidmung von Parkplätzen als auch eine Begleitforschung.

Im Folgenden sind einige praktische Übergangsprobleme und unsere jeweiligen Umgangsweisen aufgeführt.

#### ■ Nichtfinanzierte Übergangszeit zwischen Phase 1 und Phase 2

Obwohl die Verlängerung frühzeitig beantragt wurde, ergab sich eine nicht finanzierte Zwischenphase von neun Monaten, was in der projektorientierten Förderlandschaft durchaus ein normaler Vorgang ist. An der Universität bedeutet das in mehrfacher Hinsicht eine Unterbrechung, die mit Verwaltungsproblemen einhergehen kann. Personalverträge können nicht einfach mit der Aussicht auf eine zukünftige Projektverlängerung weitergeführt werden. Da es von Vorteil ist, das eingearbeitete Personal auch für die Phase 2 zu beschäftigen, statt für eine relativ kurze Laufzeit neues Personal auswählen und einarbeiten zu müssen, müssen kreative Wege der Zwischenfinanzierung gefunden werden, die oft wenig attraktiv für die Beteiligten sind. Auch Büroarbeitsplätze sind normalerweise an Universitäten rares Gut, sodass eine Sondergenehmigung eingeholt werden muss, damit die Projektunterlagen nicht für wenige Monate zwischengelagert werden müssen, weil die Büroräume anderweitig vergeben werden. Auch für die entstandenen Netzwerke vor Ort ist es oft schwierig zu verstehen, ob und wann es nun in dem Projekt weitergeht – diese Beziehungen können sich daher auch leicht wieder abschwächen oder ganz aufhören, bis die zweite Phase endlich starten kann.

#### ■ Wissenschaftliche Mitarbeit sichern oder neu aufbauen

Im Falle unseres Projekts war die Verlängerungsphase für die Koordinatorin aus Phase 1 insofern vorteilhaft, als sie mit einer reduzierten Stelle in Phase 2 die bisher erhobene Datenfülle vertieft auswerten und für eine Dissertationsschrift verwenden konnte. In anderen Fällen haben die Mitarbeitenden in andere Projekte oder ganz zu anderen Arbeitgebern gewechselt, wodurch neue wissenschaftliche Mitarbeiter\*innen gewonnen werden mussten. Auch dies ist ein normaler Prozess im Wissenschaftsalltag, der aber für den Aufbau langfristiger Kooperationsbeziehungen nicht gerade förderlich ist. In der zweiten Projektphase stand außerdem die verstärkte Zusammenarbeit mit einem Bürgerhaus im Forschungsstadtteil an. Um eine optimale Fortführung und noch stärkere lokale Verankerung anzustreben, sollte eine Person, die zuvor ehrenamtlich im Bürgerhaus tätig war, die lokale Koordination auf einer Projektstelle an der Universität übernehmen. Bei solchen Wechseln ist die zeitliche Synchronisation von gesicherter Finanzierung der zweiten Phase und der persönlichen beruflichen Laufbahn eine besondere Herausforderung. Wie im Laufe der Anschlussfinanzierung immer wieder deutlich wurde, erfordert der Wechsel vom Ehrenamt in die bezahlte wissenschaftliche Mitarbeit außerdem eine besondere Aufmerksamkeit

und Begleitung, u. a. im Hinblick auf die Erwartungen der weiterhin ehrenamtlich tätigen Partner\*innen vor Ort.

#### ■ Veränderte Partnerstruktur des Projekts: Neue Kennenlern-Phase

Zwischen Phase 1 und Phase 2 haben sich nicht nur Thematik und Zugangsweise verändert, sondern auch die Zusammensetzung der Projektpartner\*innen. Die beteiligte Umweltbehörde konnte sich nicht an einem konkreten Umsetzungsprojekt beteiligen und zog sich deshalb aus der Verbundpartnerschaft zurück; eine zweite Universität hatte bereits Transfertätigkeiten in Phase 1 umgesetzt und war daher nicht mehr beteiligt. Das Bürgerhaus, das in Phase 1 an vielen Aktivitäten teilgenommen hatte, rückte zum offiziellen Verbundpartner auf, das Bezirksamt baute seine Aktivitäten aus und eine weitere Professorin mit einschlägiger thematischer Erfahrung ebenso wie mehrere Praxispartner\*innen vor allem aus der organisierten Zivilgesellschaft konnten hinzugewonnen werden. Diese Veränderungen waren für uns konsequente Anpassungen aus den gewonnenen Erfahrungen der ersten Phase, haben jedoch eine neue Kennenlernphase erfordert, so dass mit dem Start der Projektphase 2 nicht nahtlos an die etablierten Kooperationen aus Phase 1 angeknüpft werden konnte.

#### ■ Von ortsverteilten Büros zum Projektbüro vor Ort

Während in der ersten Phase alle Verbundpartner jeweils in ihren eigenen Häusern Projektbüros nutzten und die Koordination vom Büro an der Universität ausging, war in der zweiten Phase vorgesehen, die meisten Aktivitäten von einem Büro direkt vor Ort durchzuführen, in der Straße, in der auch das Verkehrslabor stattfinden sollte. Dieses Büro, Ideenwerkstatt genannt, sollte ständige Anlaufstelle für alle Interessierten werden, für die bereits beteiligten Akteure wie auch für neue Gruppen und Einzelpersonen. Diese Maßnahme stellte für uns eine zentrale Lehre aus der ersten Phase dar: wenn es darum geht, Vertrauen aufzubauen und möglichst konkret zusammenzuarbeiten, ist die räumliche Verankerung unmittelbar vor Ort ein ganz wichtiger Faktor. Da der Projektstart in die erste Phase der Covid 19-Pandemie fiel, ist dieser Faktor zwar nicht wie geplant zum Einsatz gekommen, da viele Monate Homeoffice nötig wurden und die Kooperation weitgehend ins digitale verlegt wurde. Aber immer, wenn es doch möglich ist, sich vor Ort in der Ideenwerkstatt oder auf dem umgewidmeten Parkraum davor zu treffen, zeigt sich, wie wichtig die Präsenz am Platz ist.

#### Ausblick auf dauerhafte Kooperation über die Projektdauer hinaus

Da eine weitere Projektverlängerung im laufenden Förderprogramm nicht möglich ist, stellt sich die Frage nach der Absicherung des bisher erreichten Kooperationsniveaus oder gar nach der Ausweitung der gemeinsamen Aktivitäten auf

neue Weise. Es braucht einen zentralen Knotenpunkt, von dem aus die Elemente des (noch fragilen) Netzwerkes immer wieder neu verknüpft und auf gemeinsame Aktivitäten bezogen werden können. Auch ist unklar, wie ein Prozessgedächtnis aufgebaut werden kann, damit nicht in fünf Jahren neue Akteursgruppen den Eindruck gewinnen, sie müssten bei Null anfangen. Wo wären Instanzen, die eine solche Aufgabe erfüllen können? Dauerhaft Beteiligte sind in diesem Fall das Bürgerhaus und das Bezirksamt. Alle anderen Beteiligten haben entweder nicht den spezifischen Stadtteil im Fokus ihrer Aktivitäten oder sind zu klein oder informell organisiert, um eine solche Rolle einnehmen zu können. Sowohl das Bürgerhaus als auch das Bezirksamt laufen jedoch Gefahr, auch schnell wieder in antagonistische Konfliktlager zu zerfallen und haben keine dafür vorgesehenen personellen, zeitlichen oder finanziellen Ressourcen. Die neutrale und vermittelnde Position der Universität kann hier möglicherweise einen wichtigen Beitrag leisten. In bescheidenem Umfang können Haushaltsmittel einer Professur dafür eingesetzt werden, einige wenige weiterlaufende Aktivitäten zu unterstützen. Aber normalerweise sind solche Aktivitäten davon abhängig, dass neue Projektmitte eingeworben werden können. Neue Projekte können jedoch typischerweise nur zu neuen Themen und für neue Projektorte mit Chancen auf Förderungen rechnen.

Wenn nur dieses eine Projekt betrachtet wird, erscheint der Wunsch nach einer Verlängerung allzu banal. Richtet man den Blick aber auf eine bundesweite Forschungslandschaft, in der immer wieder solche und ähnliche transformative und transdisziplinäre Projekte gefördert werden, stellt sich das Bild anders dar – es entsteht ein Muster.

Insgesamt zeichnet sich bei vielen Reallaboren inzwischen ab, dass es eine nächste Förderphase geben müsste, die auch mit einem neuen Förderformat einhergeht, um auf den aufgebauten Netzwerken und Erkenntnissen die angestoßenen transformativen Dynamiken weiter zu unterstützen. Es geht darum, die Fülle an Aktivitäten vor Ort jeweils über mehrere Jahre zu bündeln und eine zentrale Anlaufstelle und einen gemeinsamen Lernort für solche Aktivitäten zu schaffen. Insgesamt kann so ortsbezogenes soziales Kapital aufgebaut und Erfahrungswissen weitergegeben werden. Denn Transformationen brauchen Zeit.

#### Weiterführende Literatur

Kohler, M., Engels, A., Koury, A. P., & Zengerling, C. (2021). Thinking Urban Transformation through Elsewhere: A Conversation between Real-World Labs in São Paulo and Hamburg on Governance and Practical Action. *Sustainability*, 13(22), 12811.

Torka, M. (2006). Die Projektförmigkeit der Forschung. *Die Hochschule: Journal für Wissenschaft und Bildung* 15: 1, S. 63-83.

Jens Libbe

#### Lessons learned – Projektdesign, Akteure und Methoden in Reallaboren der BMBF-Zukunftsstadtforschung

Die Projekte der BMBF-Zukunftsstadtforschung sind ganz überwiegend dem Modus der transdisziplinären Nachhaltigkeitsforschung und insbesondere der transformativen Nachhaltigkeitsforschung zuzurechnen (etwa Bergmann u. a. 2021, Delfila und Di Giulio 2018). Die in ihnen angelegten Reallabore können auch als ein spezifisches Format transdisziplinärer und transformativer Forschung begriffen werden. Normativ waren sie auf das Ziel der Nachhaltigen (Stadt-) Entwicklung hin ausgerichtet. Ziel war es, städtische Transformationsprozesse anzustoßen, zu begleiten und in Hinblick auf ihre Wirkungen zu erfassen (vgl. Libbe/Marg 2021).

Charakteristisch für Projekte der transformativen Nachhaltigkeitsforschung ist die reflexive Wissensproduktion über verschiedene Phasen der Problemkonstitution und des Ko-Design, der Ko-Produktion und der Re-Integration gemeinsam entwickelten Wissens. Dies zeigen auch die in diesem Sammelband vorgestellten Projekte und ihren Reallaborkontexten. In allen Projekten wurden die unterschiedlichsten Akteure mit ihren jeweiligen Perspektiven auf das behandelte Thema zusammengeführt. Dies betraf nicht allein professionelle Akteure, etwa aus der (kommunalen) Verwaltung, der Wissenschaft und Wirtschaft, sondern insbesondere auch zivilgesellschaftliche Gruppen sowie sogenannte Intermediäre und Change Agents oder auch neue Marktakteure. Im Fokus standen gemeinsame wissenschaftliche wie gesellschaftliche Lernprozesse, das Thematisieren von Wissen und Nicht-Wissen sowie ein kritischer Umgang mit Nicht-Nachhaltigkeit, Ungleichheit oder ungleicher Verteilung. Die Abgrenzung zwischen Reallabor und darin angelegtem Realexperiment war nicht immer eindeutig. Entscheidender war die Vernetzung und gemeinsame Reflexion, um letztlich Transformationen anzustoßen und zu gestalten.

Ein besonderes Merkmal urbaner Reallabore ist ihr zumeist recht genauer Bezug auf einen Ort. Themen wie Klimaresilienz, die Hitzeanpassung urbaner Gebäude- und Siedlungsstrukturtypen oder urbane Produktion werden jeweils an einem exemplarischen Gebiet angegangen. Zumeist bezogen sich die BMBF-Projekte auf bestimmte Quartiere oder Kieze und knüpften dabei an konkrete lokale Problemlagen an. Die Zukunftsstadtforschung des BMBF war schon von ihrer Bekanntmachung her darauf angelegt. Für die Projekte und ihre Reallabore war dies Chance und Herausforderung zugleich. Der Bezug auf lokale Lebenswelt und Problemlagen bildete einen guten Einstiegspunkt für die Reallabore. Die Ausstrahlungskraft auf die gesamte Stadt und die Übertragbarkeit der Ergebnisse war hingegen darin noch nicht automatisch mit angelegt.



Die von den Zukunftsstadt intendierten Wirkungen bezogen sich auf drei übergeordnete Wirkungskategorien (vgl. Marg/Kress-Ludwig/Lux 2019):

- 1 Soziale und individuelle Wirkungen in Form von Lernprozessen, Veränderungen im Verhalten oder bei sozialen Praktiken, Netzwerkeffekten oder auch den Dimensionen von Nachhaltigkeit zuzurechnenden Wirkungen in Form von verbesserter Lebensqualität, sozialem Zusammenhalt oder Umweltgerechtigkeit.
- 2 Veränderungen in der Governance, insbesondere bezogen auf kommunale Politik und Verwaltung, aber auch neuen Konzepten der (lokalen) Ökonomie.
- 3 Physische Veränderungen durch Anpassung der Siedlungsstruktur oder einzelner Gebäude, durch Stärkung blau-grüner Infrastrukturen insbesondere im Kontext der Klimaanpassung oder durch den Umbau von stadttechnischen Infrastrukturen.

All diese über die Reallabore angestrebten Veränderungen waren zu Beginn der jeweiligen Projekte erst einmal potenzielle Wirkungen, also solche, die zwar in den Zielbeschreibungen und im Projektdesign angelegt waren, zugleich aber als ergebnisoffen (Stoltenberg/Schmidt/Emanuel) angesehen werden mussten. Das tatsächliche Erreichen dieser Wirkungen bzw. das Ausschöpfen der Potenziale war abhängig von zahlreichen, entweder dem jeweiligen Vorhaben intern zuzurechnenden oder auch von äußeren, also dem Umfeld des Reallabors abhängigen Rahmenbedingungen.

Die Beiträge dieses Sammelbands und die dokumentierten Erfahrungen drehen sich zentral um diese Rahmenbedingungen und auch deren Beeinflussung. Sie konzentrieren sich dabei neben der Frage des Projektdesigns insbesondere auf die Wechselwirkungen von angewendeten Methoden und der Einbeziehung bzw. Adressierung verschiedener Akteure.

Transdisziplinäre und transformative Nachhaltigkeitsforschung lebt von der Kooperation von Wissenschaft und Praxis von Beginn an. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass diese beiden Seiten nicht immer klar voneinander abgrenzbar sind. So ist in den Kommunen nicht nur wissenschaftliche Expertise im Personal vorhanden, sondern es finden teilweise auch wissenschaftliche Erhebungen statt. In den an den Projekten mitwirkenden Forschungseinrichtungen wiederum ist teilweise auch praktische Expertise gegeben, zumindest dort, wo diese Einrichtungen explizit anwendungsorientierte Forschung und Beratung verfolgen. Praxis in den Zukunftsstadt-Projekten meint dabei die konkreten Pro-

zesse und Projekte der (integrierten) Stadtentwicklung auf der Ebene der Kommunen Ebene.

Das Forschungsprojekt ebenso wie das in dieses eingebettete Reallabor bedarf einer sorgfältigen Vorbereitung und Sondierung (Engbers a, Zölch/Erlwein u. a.). Im besten Fall kann das Reallabor auf bereits laufenden Prozessen aufsetzen und diese verstärken (Selzer/Schwerdtfeger u. a.). Von großer Bedeutung sind ausreichend zeitliche und personelle Ressourcen für die Zusammenarbeit im Allgemeinen, für die Vorbereitung und Durchführung der Reallabore im Besonderen (Bauer/Rupp u. a.). So ist beispielweise zu berücksichtigen, dass die Mitwirkungsmöglichkeiten gerade bei kleineren Kommunen aufgrund geringer Freiräume abseits der Pflichtaufgaben der Verwaltung deutlich eingeschränkt sein können, sofern nicht durch das Projekt selbst etwa Personalstellen geschaffen werden können (Mitchell/Tebken/Jacob b, Zölch/Erlwein u.a.).

In Hinblick auf das Projektdesign verdeutlichen die Beiträge die Bedeutung eines frühzeitigen gemeinsamen Verständnisses über die Ziele und die inhaltliche Ausgestaltung der Vorhaben. Die in der Vorhabensbeschreibung diesbezüglich getroffenen Festlegungen sollten gemeinsam zwischen allen am Projekt Mitwirkenden (re-)formuliert und auf dieser Basis die künftigen Projektaktivitäten abgestimmt werden. Wichtig erscheint zudem, dass die Reallabore tatsächlich auch der Ort der transdisziplinären und Arbeitspaket übergreifenden Zusammenarbeit im Projekt sind und nicht Orte parallel von einzelnen Partnern bespielt werden (Bauer/Rupp u. a.).

Eine besondere Herausforderung besteht im Umgang mit potenziellen Rollenkonflikten. Insbesondere die Projektleitung bzw. -koordination finden sich regelmäßig in mehreren Rollen wieder. Neben ihrer originären Aufgabe der wissenschaftlichen Beobachtung und Analyse sind sie mit vielerlei organisatorischen Aufgaben konfrontiert. Da die Projekte explizit auch intervenierenden Charakter haben, zeigen sich Rollenkonflikte auch dort, wo die Projektverantwortlichen quasi selbst zum Change Agent werden und damit letztlich auch politisch agieren. Mit Blick auf das Zusammenspiel der Einbindung von Akteuren und den hierbei verwendeten Methoden werden vielfältige Erfahrungen dokumentiert. So erweist es sich als hilfreich, wenn in der Vorbereitung eines Reallabors eine umfassende Analyse der Akteurskonstellationen erfolgt: Wer sind die Betroffenen? Welche Akteure werden für eine möglichst erfolgreiche Durchführung des Labors gebraucht? In welchem Verhältnis stehen die jeweiligen Akteure zueinander? Die Klärung dieser und andere Fragen hilft, alle relevanten Akteure zu erkennen und sachgemäß auf ihre mögliche Mitwirkung hin anzusprechen (Deffner/Stieß/Traut). Die sorgfältige Akteursanalyse ist ein wichtiger Schritt für die Ansprache von Zielgruppen sowie strategische Netzwerkbildung. So waren viele Zukunftsstadt-Pro-

jekte nicht nur bestrebt, unterschiedliche Akteure mit ihrem jeweiligen Wissen zusammenzuführen, sondern letztlich auch über die bei einzelnen Schlüsselakteuren vorhandenen Netzwerke das Vorhaben in der Breite der Bevölkerung bekanntzumachen, auch die nicht organisierte Öffentlichkeit zum Mitmachen zu aktivieren und zu guter Letzt Netzwerkeffekte i.S. der breiten Einbindung der Bevölkerung auszulösen. Ein Beispiel für einen solch Multiplikator mit eigenem Netzwerk ist das lokale Quartiersmanagement (Hölsgens/Bund u. a. a).

Bedeutsam ist auch die Analyse des konkreten Orts des Reallabors bzw. des Modellgebiets. Eine sorgfältige Analyse des Ist-Zustands bildet die Basis für alle weiteren Aktivitäten. Hier muss nicht alles selbst erhoben werden, vielmehr kann auf vorhandene Datenpools (etwa in Hinblick auf eine sachliche oder rechtliche Einordnung des Untersuchungsgebiets) (Herbeck/Born u. a.) zurückgegriffen werden, eine Möglichkeit, die in kleineren Kommunen aber unter Umständen auch eingeschränkt ist (Mitchell/Teebken/Jacob b). Zugleich kann es aber auch hilfreich sein, vertiefende Befragungen, etwa mit den Bewohner\*innen eines Quartiers durchzuführen, um mehr über deren Problemsichten, Alltagsroutinen etc. zu erfahren und auch auf diese Weise die Aufmerksamkeit der Interviewpartner\*innen auf das Projekt zu lenken (Walz/Engels, Rozynek, Selzer/Schwerdtfeger u. a.).

Beteiligungsprozesse haben in den Projekten maßgeblich zu einer genauen Problemanalyse und dem Erkennen von Gefährdungssituationen beigetragen. Auf dieser Basis lassen sich die Ziele gemeinsam festlegen (Mitchell/Teebken/Jacob a). Handlungsbedarfe konnten abgewogen und Maßnahmen priorisiert werden. Es ist wichtig, frühzeitig über das Vorhaben zu informieren und die Zielgruppen über Beteiligungsformate zu informieren und in Aktionen einzubinden. Der mögliche Mehrwert der Beteiligung sollte für die Zielgruppen erkennbar sein (Nell/Cetin u. a.). Je ausgeprägter die Mitwirkungsmöglichkeiten, desto ausgeprägter auch die Motivation der Mitwirkenden bei der Umsetzung von Maßnahmen (Herbeck/Born u. a.). Dem entsprechend intensiv sollte die das Reallabor begleitende Öffentlichkeits- und Informationsarbeit in Form von öffentlichen Veranstaltungen, Internetauftritt, Newsletter usw., aber auch Informationsstände im Stadtteil, gemeinsame Spaziergänge im Quartier, Aktionen oder andere niedrigschwellige Formate sein. (Herbeck/Born u. a., Hölsgens/Bund u. a. a, Mitchell/Teebken/Jacob c). Insbesondere bei den Veranstaltungsformaten zeigten sich aber auch Spannungsverhältnisse, da das einzelne Projekt auch auf lokale Problemlagen außerhalb des eigentlichen Themenstellung trifft. Je besser die Kenntnisse zu den lokalen Verhältnissen, desto eher können die Projektverantwortlichen in der Moderation der Veranstaltungen auch „Störgeräusche“ abfangen (Walz/Engels) und weniger artikulationsstarke Gruppen im Prozess mitnehmen, so die Erfahrung (Mitchell/Teebken/Jacob a).

Eine andere Frage ist, wer die jeweiligen Zielgruppen anspricht. Dies kann von den Verantwortlichen im Projekt, also einzelnen wissenschaftlichen Partnerinnen und Partnern ausgehen, im Einzelfall mag es aber auch hilfreich sein, dass dieses durch Dritte erfolgt. Erfolgt etwa die Ansprache durch den/die Oberbürgermeister\*in, so wird dadurch sowohl die besondere Wertschätzung einer Zielgruppe zu dokumentiert, als auch das Interesse der Kommune an dem Vorhaben (Möller/Wendt-Schwarzburg).

In jedem Fall gilt: die Zusammenarbeit und der ko-kreative Prozess sollte auf Augenhöhe erfolgen (Möller/Wendt-Schwarzburg, Schröder/Schnitz/Wüstenhagen), sodass die beteiligten gesellschaftlichen Gruppen ihre Perspektiven und Interessen eintragen können. Mehr noch, gilt es auch die Praktikabilität sowie die intendierten oder auch nicht intendierten Wirkungen von Maßnahmen unter Berücksichtigung der gemeinsamen Ziele zu überprüfen. Dabei kann es hilfreich sein, sich über die gewählte Methode (etwa Planspiele, partizipative Szenarien) sich auch in die Perspektiven anderer gesellschaftlicher Akteure hineinzudenken. Komplexität und Abhängigkeiten werden so erfahrbar (Hoffmann/Schöpflin u. a., Engbers b).

Visionen und Narrative sind dort geeignet, wo es darum geht, nicht allein Sichtweisen zusammenzuführen, sondern insbesondere auch gemeinsame Interessen zu erkennen und darauf aufbauend gemeinsame, auch emotionale Zukunftsbilder zu entwickeln und Gestaltungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Methoden die in diesem Zusammenhang eine Anwendung finden können sind Szenariotechniken des Forecasting und Backcasting, das integrierte Roadmapping, das Storytelling oder das Entwerfen von Zukunftsbildern (Hölsgens/Bund u. a. b, Rupp/Schöpflin/Wutz.)

Eine Herausforderung bei der Durchführung der urbanen Reallabore stellte seit dem Frühjahr 2020 die Covid19-Pandemie mit wiederholtem Lock-down und damit dem Herunterfahren des öffentlichen Lebens dar. Die Beteiligungsprozesse waren dadurch massiv betroffen und das Design der Projekte musste entsprechend angepasst werden (Hunecke/Hüppauff). Sofern Projekte nicht von vorn herein auf einen Mix aus analogen und digitalen Mitwirkungsmöglichkeiten gesetzt hatten (Günther/Lessi u. a.), musste dieser Schritt im Zuge der Pandemie vollzogen werden, da analoge Formate mit direkter Begegnung nicht mehr möglich waren. Zumindest galt dieses für Veranstaltung in geschlossenen Räumen. Hingegen bot das Ausweichen ins Freie bzw. nach Draußen durchaus Optionen (Flade/Jeutner/Möller), sofern die Abstandsregeln beim Outdoor Format eingehalten werden konnten. Bei den digitalen Beteiligungsformaten in Form von Videokonferenzen, digitalen Whiteboards u. a. wurde - wie auch sonst in der Gesellschaft - eine steile Lernkurve vollzogen. Dies unter notwendiger Überwin-

derung von technischen Barrieren und betrieblichen Datenschutzbestimmungen. Ähnliches gilt für die zunehmende Digitalisierung der Informations- und Kommunikationsarbeit in den Projekten (Esser). Vieles, jedoch nicht alles konnte so aufgefangen werden, denn die Arbeit in den Reallaboren lebt nicht zuletzt auch von persönlichen Kontakten und dem Entstehen einer Gruppenidentität (Huncke/Hüppauff).

Der Erfolg eines Reallabors hängt nicht zuletzt ab von der Umsetzung der partizipativ entwickelten Konzepte und Maßnahmen. Erfolgt diese zeitnah zum Beteiligungsverfahren, so ist dieses zugleich ein zentraler Baustein für den langfristigen Erfolg (Herbeck/Born, Mitchell/Teebken/Jacob a). Wichtig ist es zudem, sich in die Abläufe und Routinen von kommunaler Verwaltung und Politik hineinzusetzen um zu verstehen, an welchen Stellen von Entscheidungsprozessen sich Ergebnisse aus den Reallaboren platzieren lassen, damit diese auch entscheidungsrelevant werden können (Dehnhardt/Herbeck/Grothmann). Gelingt dieses, ist damit auch ein wichtiger Schritt zur Verstetigung getan. Darüber hinaus bleibt die Frage, welche Einrichtung in einer Stadt eigentlich das langfristige Gedächtnis eines sein kann, damit die Erfahrungen und Ergebnisse auch später noch weitergetragen werden können (Engels/Walz).

Die dokumentierten Erfahrungen in Hinblick auf die Übertragbarkeit der Ergebnisse zeigen, dass sich Transferkonzepte einerseits erst im Verlauf des Projekts entwickeln lassen, andererseits dieses eine Aufgabe von Beginn an sein sollte. Die Übertragbarkeit kann sich dabei beziehen auf andere Quartiere, die Gesamtstadt oder den Transfer in andere Kommunen hinein. Die Projekte haben vielfach Werkzeuge in Form von Leitfäden, Arbeitshilfen, Fact Sheets, Toolboxes (Nell/Cetin u. a.) u. a.m. entwickelt, um darüber anderen kommunalen Akteuren handlungsorientierte Arbeitshilfen an die Hand zu geben. Der Auftritt auf Tagungen und anderen Veranstaltungen wurde genutzt, um Ergebnisse einem breiteren Publikum bekannt zu machen. Gestützt wurde dieses durch zielgruppenspezifische Kommunikationsarbeit (Esser). Doch auch die Anwendung einer neuen Methode, zumal wenn sie sich im Reallabor als erfolgreich erwiesen hat, kann für eine einzelne Stadt oder auch andere Kommunen wertvoll für die spätere Anwendung auch in anderen Kontexten sein (Möller/Wendt-Schwarzburg). Allerdings, ob die Ergebnisse in anderen Städten auch aufgegriffen werden, ist stark vom jeweiligen Kontext abhängig und lässt sich von daher auch durch noch so gute Transferarbeit nicht garantieren. Erfolgversprechender erscheint die Einbindung professioneller Transferagenturen mit deren Netzwerken (Wendt-Schwarzburg/Schön).

#### Literatur:

Bergmann, Matthias/Niko Schöpke/Oskar Marg/Franziska Stelzer/Daniel J. Lang/Michael Bossert/Marius Gantert/Elke Häußler/Editha Marquardt/Felix M. Piontek/Thomas Potthast/Regina Rhodius/Matthias Rudolph/Michael Ruddat/Andreas Seebacher/Nico Sußmann (2021): Transdisciplinary sustainability research in real-world labs: success factors and methods for change. Sustainability Science. <https://doi.org/10.1007/s11625-020-00886-8>

Delfila, Rico/Antoniette Di Giulio (Hrsg.) (2018): Transdisziplinär und transformativ forschen. Eine Methodensammlung. Wiesbaden.

Libbe, Jens/Oskar Marg (2021). Urbane Reallabore und Stadtentwicklung: Erfahrungen und Perspektiven für Forschung und Praxis urbaner Transformation (Synthese Paper Nr. 3). Berlin. <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/581663>  
Marg, Oskar/Michael Kreß-Ludwig/Alexandra Lux (2019): Wirkungen transdisziplinärer Stadtforschung in den Projekten der Förderlinien „Leitinitiative Zukunftsstadt“ und „Nachhaltige Transformation urbaner Räume“. Werkstattbericht SynVer\*Z. [https://www.nachhaltige-zukunftsstadt.de/downloads/SynVerZ\\_2019\\_Werkstattbericht\\_Wirkungen\\_transdisziplinärer\\_Stadtforschung.pdf](https://www.nachhaltige-zukunftsstadt.de/downloads/SynVerZ_2019_Werkstattbericht_Wirkungen_transdisziplinärer_Stadtforschung.pdf)

## Autorinnen und Autoren aus den Projekten

### Bottrop 2018plus

Nick Esser (Stadt Bottrop)

### BREsilient

Manfred Born (ecolo – Agentur für Ökologie und Kommunikation), Alexandra Dehnhardt (IÖW – Institut für ökologische Wirtschaftsforschung), Torsten Grothmann (Carl von Ossietzky Universität Oldenburg), Luisa Herbeck (Freie und Hansestadt Bremen, Senatsverwaltung), Esther Hoffmann (IÖW – Institut für ökologische Wirtschaftsforschung), Rainer Müller (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik), Nikolai Resnikov (ecolo), Patrick Schöpflin (IÖW)

### ClimSmartLok

Anita Engels (Universität Hamburg), Kerstin Walz (Universität Hamburg)

### Going Vis

Nicole Mitchell (Freie Universität Berlin), Klaus Jacob (FU Berlin), Julia Teebken (FU Berlin)

### Grüne Stadt der Zukunft

Amelie Bauer (Ludwig-Maximilians-Universität München), Werner Lang (Technische Universität München), Simone Linke (TU München), Andrea Skriba (TU München), Sabrina Erlwein (TU München), Werner Lang (TU München), Simone Linke (TU München), Stephan Pauleit (TU München), Andreas Putz (Landeshauptstadt München), Johannes Rupp (IÖW – Institut für ökologische Wirtschaftsforschung), Patrick Schöpflin (IÖW), Sarah Wutz (IÖW), Teresa Zölch (Landeshauptstadt München)

### iResilience

Stephanie Bund (TU Dortmund), Jens Hasse (Difu – Deutsches Institut für Urbanistik), Rick Hölsgens (TU Dortmund), Christine Linnartz (Stadt Köln, Umwelt- und Verbraucherschutzamt und Stadtentwässerungsbetriebe Köln), Anne Roth (Difu), Ann-Cathrin Welling (Stadt Dortmund, Koordinierungsstelle „nordwärts“)

### Migrants4Cities

Kilian Flade (Technische Universität Berlin), Markus Jeutner (INSAR Consult), Claudia Möller, Susanne Schön (inter3 Institut für Ressourcenmanagement), Helke Wendt-Schwarzburg (inter3)

### NUMIC – Neues urbanes Mobilitätsbewusstsein in Chemnitz

Madlen Günther (Technische Universität Chemnitz), Anikó Lessi (Technische Universität Chemnitz), Bjarne Lotze (Stadtverwaltung Chemnitz), Simone Martinetz (Fraunhofer-Institut für Arbeitswissenschaft und Organisation – IAO)

### Quartier Mobil

Sina Selzer, Stefanie Schwerdtfeger, Franziska Kirschner, Martin Lanzendorf (alle Universität Frankfurt)

### re-produktive Stadt und FLEXILITY

S. Schröder (Wolfen Nord e.V.), M. Schnitz (Fraunhofer IMWS), Sven Wüstenhagen (Fraunhofer IMWS)

### Social2Mobility

Moritz Engbers (Region Hannover), Franziska Kesper (Universität Kassel), Caroline Roszynek (Universität Frankfurt)

### SMARTilience

Fatma Cetin (Universität Stuttgart), Olga Izdebska (HCU - HafenCity Universität Hamburg), Nancy Kretschman (HCU Hamburg), Rebecca Nell (Fraunhofer IAO), Marcel Philippe Schneider

### SuPraStadt

Jutta Deffner (ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung), Marcel Hunecke (Fachhochschule Dortmund), Tilmann Hüppauff (FH Dortmund), Immanuel Stieß (ISOE), Nico Traut (ISOE)

### TransZ

Luise Stoltenberg (HCU - Hafen City Universität Hamburg), Jaqueline Schmidt (HAWK - Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst, Hildesheim/Holzminden/Göttingen), Ruth Emanuel (HAWK)

## Schlagwortverzeichnis

- Abfall** 32, 36, 198  
**Adaptationspraktiken** 52, 198  
**Akteure** 4, 7, 9, 12, 15, 19, 21-22, 25, 48-50, 56, 69-70, 76, 85, 87-88, 102, 116, 130, 134-137, 157-160, 174-175, 178-181, 184-185, 187, 189-193, 198, 200  
**Akteurskonstellation** 48, 198  
**Alltag** 33-35, 45-46, 49-51, 87, 100, 164, 168, 198  
**Alltagspraktiken** 4, 45-46, 50, 125, 198  
**Anpassungsmaßnahmen** 5, 20, 22-23, 26, 69, 71, 74-77, 131, 198  
**Armut** 5, 58, 62-66, 68, 79-80, 84, 108-109, 111, 198  
**Aufenthaltsqualität** 13, 51, 109, 148, 150, 198  
**Bestandsentwicklung** 116, 150, 198  
**Bestandsquartier** 16, 119-120, 135, 198  
**Bürgerbeteiligung** 141-142, 145, 148-149, 198  
**Dichte** 12, 198  
**Digitalisierungsprozesse** 157, 198  
**Effizienz** 45, 198  
**Ehrenamt** 40, 185-186, 198  
**Eigenvorsorge** 20, 22-25, 198  
**Entwicklungskonzept** 114, 198  
**Ernährung** 46-48, 69-70, 198  
**Ernährungswirtschaft** 69, 198  
**Experimentierräume** 50, 96, 98, 117, 198  
**Extremwetterereignisse** 69-70, 198  
**Fahrrad** 47, 49, 80, 198  
**Fairtrade-Town** 157, 198  
**Förderphasen** 150, 198  
**Fußinfrastruktur** 148, 198  
**Gatekeeper** 36, 198  
**gesellschaftliches Engagement** 51, 198  
**Großwohnsiedlung** 6, 113-115, 198  
**Grün** 12, 15-17, 76, 134, 136-137, 141, 148, 198  
**Grünausstattung** 134, 137, 198  
**Haushaltsenergie** 32, 34-35, 37, 185, 198  
**Hitze** 12-14, 52, 87, 130, 181, 198  
**Hochwasser** 19, 198  
**Hochwasserschutz** 19, 22, 198  
**Incentive** 64, 198  
**Innovationspotenzial** 40, 142, 198  
**Kleinstadt** 5, 51, 53, 55-56, 100, 198  
**Klimaanpassung** 5, 12-13, 51-52, 55, 70, 74, 89, 103-104, 108, 130, 134, 140, 180-183, 190, 199  
**Klimaanpassungsexperimente** 101, 199  
**Klimafolgen** 12, 19, 30, 70, 87, 130, 199  
**Klimafolgenanpassung** 28, 30, 90, 180-181, 199  
**klimaresiliente Stadtentwicklung** 85, 181, 199  
**Klimaresilienz** 12, 133, 150, 182, 189, 199  
**Klimarisiken** 51-52, 69, 100, 102, 199  
**Klimaschutz** 32, 76, 88-89, 107-109, 111, 134, 140, 163-164, 171, 180-182, 199  
**Klimawandel** 4-5, 27, 40, 51, 55, 69, 72, 74, 100-103, 117, 130, 134, 178, 180-181, 183, 199-200  
**Klimawandeladaptation** 100, 199  
**Klimawandelanpassung** 4, 51-52, 55-56, 101, 176, 199  
**Klimawandelfolgen** 51, 69, 71, 134, 199  
**Klimawandelrisiken** 101, 199  
**Klimawirkungsprüfung** 102, 199  
**Ko-Evaluation** 58, 199  
**Ko-Kreation** 6, 42, 149-151, 154, 199  
**kommunale Verwaltung** 24, 55, 199  
**Konsistenz** 45, 199  
**Kontaktnetzwerk** 63, 199  
**Kooperation** 7, 16, 43, 60, 97, 103, 157, 160-161, 184, 187, 190, 199  
**Ko-Planungsprozesse** 31, 130, 199  
**Ko-Produktion** 199  
**Ko-Produktion** 30, 48, 58, 94, 189, 199  
**Kosten-Nutzen-Analyse (KNA)** 74, 199  
**Leitbildentwicklung** 116, 199  
**Lernpartnerstädte** 175, 199  
**Lernprozesse** 78, 85-86, 89-90, 126, 170, 189, 199  
**Logistik** 69-70, 196, 199  
**Mobilisierung** 4, 27-30, 40, 199  
**Mobilisierungskonzept** 176, 199  
**Mobilität** 5, 32, 34-36, 45, 58-63, 66, 68, 76, 79-80, 83-84, 108, 111-112, 116, 119, 121, 123-127, 134, 137, 140-142, 147-149, 185, 199  
**Mobilitätsverhalten** 140-142, 199  
**Multiplikatoren** 49, 87, 155, 199  
**Multiplikator\*innen** 17-18, 28, 31, 36, 87, 199  
**nachhaltige Stadtentwicklung** 41, 114, 140, 142, 199  
**Nachhaltigkeit** 47, 55, 97, 116, 122, 161, 164-165, 168, 171, 189-190, 199  
**Nachverdichtung** 103, 135, 199  
**Narrative** 137, 193, 199

**Netzwerke** 27-28, 101, 186, 192, 200  
**Neubauquartier** 122, 125, 135, 137, 200  
**ÖPNV** 60-61, 64, 67, 108-109, 148, 200  
**Partizipation** 12, 62, 130, 159, 171, 200  
**Planspiel** 5, 69-73, 200  
**Planung** 34-36, 49-50, 58, 75, 86, 108-109, 111, 126, 145, 157, 200  
**Plattform** 5, 47, 58, 89, 100-102, 142, 146, 157-158, 160-161, 164, 200  
**Prozessgedächtnis** 185, 188, 200  
**Quartier** 4, 11-18, 27, 29-30, 45-47, 49, 114-115, 119-120, 122-126, 130-134, 136-137, 145, 165-166, 192, 197, 200  
**Raumnutzungskonflikte** 121-122, 200  
**Resilienz** 85, 89, 117, 161, 180, 200  
**Ressourcenverbrauch** 45, 200  
**Risikobewusstsein** 20, 23, 200  
**Schlüsselmaßnahmen** 74-75, 200  
**Smart City** 32, 85, 183, 200  
**soziale Exklusion** 63, 79, 200  
**soziale Teilhabe** 5, 45, 58-59, 63, 79, 108, 111, 140, 200  
**Sozialplanung** 58, 79, 108-112, 200  
**Stadtentwicklung** 4, 9, 40-41, 44, 51, 76, 85, 100, 114, 117, 134, 140, 142, 145, 149-150, 175, 181, 191, 195, 199-200  
**Stadtgesellschaft** 4, 12, 15, 17-18, 40, 55-56, 134-135, 176, 200  
**Stadtquartiere** 41, 45, 200  
**Stadt(teil)zentren** 94-95, 99, 200  
**Stakeholder** 7, 20, 27-28, 155-159, 161, 200  
**Starkregen** 4, 19-22, 70, 130, 200  
**Strategie zur Anpassung an den Klimawandel (KAS)** 74, 200  
**strukturschwach** 57, 200  
**Sturmfluten** 19-21, 24, 26, 200  
**Suffizienz** 45, 49, 163-164, 167, 200  
**Syntegeation** 182, 200  
**Systemwissen** 56, 85, 87, 200  
**Szenarien** 193, 200  
**Teilhabe** 5, 45, 58-60, 63, 68, 79-80, 108-111, 113, 140, 144, 200  
**Teilträume** 80, 124, 150, 200  
**transdisziplinäre Entwicklungsarbeit** 55, 200  
**transdisziplinäre Prozesse** 85, 200  
**Transfer-Akteure** 178-179, 200  
**Transformation** 3, 5, 9, 39, 57, 94, 97-99, 119, 124-126, 171, 184, 188, 195, 200  
**Transformationsprozesse** 55, 57, 124, 141, 189, 200  
**Transformationswissen** 85, 87, 200  
**Transparenz** 33-34, 65, 78, 143, 200

**Trockenheit** 71, 130, 201  
**Unternehmen** 5, 12, 15-17, 21, 69-70, 72-73, 87, 114, 156-159, 161, 183, 201  
**Urban Design Thinking (UDT)** 42, 150, 174, 201  
**Verhalten** 35, 125, 140-141, 164, 190, 201  
**Verkehrsplanung** 83, 108-110, 201  
**Vernetzung** 4, 24, 27, 59, 61, 84, 89, 97, 101, 109, 166, 185, 189, 201  
**Vertrauensaufbau** 7, 56, 184, 201  
**Verwaltung** 20-21, 24, 26, 34, 42-43, 55-56, 69-70, 75-76, 78, 86-88, 94, 100-102, 111, 113, 124-125, 136, 155, 184, 189-191, 194, 199, 201  
**Visionsbildung** 6, 15, 129, 134, 201  
**widerstandsfähige Stadt** 51, 201  
**Wirtschaftsförderung** 155, 159-160, 162, 175, 201  
**Wissensgenerierung** 86, 88, 201  
**Wissenstransfer** 75, 201  
**Wissensvermittlung** 20, 22, 24, 77, 89, 143, 165-166, 201  
**Zentrenentwicklung** 97-98, 201  
**Zielgruppenansprache** 155, 201  
**Zielkonflikt** 104, 201  
**Zielwissen** 85, 201  
**Zivilgesellschaft** 4, 27-28, 30-31, 48, 51-52, 56, 94, 100, 109, 117, 126, 134, 150, 155, 174, 187, 201  
**Zukunft** 4-6, 12, 16-17, 19, 27, 34, 49, 52, 69-70, 100-101, 103, 107, 119, 130-131, 134, 137, 162, 196, 201  
**Zukunftsbild** 130, 132-135, 137, 201

SynVer<sup>\*</sup>Z