

Sonderpublikation des Instituts für Stadt- und Regionalplanung der
Technischen Universität Berlin

Anja Besecke, Josiane Meier, Ricarda Pätzold, Susanne Thomaier (Hrsg.)

Stadtökonomie – Blickwinkel und Perspektiven

Ein Gemischtwarenladen



Anja Besecke, Josiane Meier, Ricarda Pätzold, Susanne Thomaier (Hrsg. | *eds.*)

**Stadtökonomie – Blickwinkel und Perspektiven
Ein Gemischtwarenladen**

*Perspectives on Urban Economics
A General Merchandise Store*

Sonderpublikation des Instituts für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin

Hrsg.: Technische Universität Berlin, Fakultät VI: Planen Bauen Umwelt
Institut für Stadt- und Regionalplanung

Anja Besecke, Josiane Meier, Ricarda Pätzold, Susanne Thomaier (Hrsg. | eds.)

Stadtökonomie – Blickwinkel und Perspektiven
Ein Gemischtwarenladen
Perspectives on Urban Economics
A General Merchandise Store

Eine kleine Buchführung für den Ladeninhaber Dietrich Henckel
A brief overview of the accounts for the shopkeeper Dietrich Henckel

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek

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

Die vorliegende Publikation wurde mit freundlicher finanzieller Unterstützung durch den „Forum Stadt- und Regionalplanung“ e.V., Berlin realisiert. Prof. Dr. Dietrich Henckel war viele Jahre dessen Vorsitzender. Weitere Informationen unter: www.forum-srp.de

Universitätsverlag der TU Berlin, 2017

<http://verlag.tu-berlin.de>

Fasanenstraße 88, 10623 Berlin

Tel.: +49 (0)30 314 76131 / Fax: -76133

E-Mail: publikationen@ub.tu-berlin.de

Diese Veröffentlichung ist unter der CC-Lizenz CC BY 4.0 lizenziert.
Lizenzvertrag: Creative Commons Namensnennung 4.0 International
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Lektorat

Henry Wilke

Layout & Satz

Henry Wilke, Magdalena Konieczek-Woger, Robert Hänsch

Druck

Digital Print Group O. Schimek GmbH, Nürnberg

Titelbild

„LEKR – Ihr Kaufmann nebenan“ im Berliner Bötzowviertel / Susanne Thomaier, 2017

ISBN 978-3-7938-2918-8 (print)

ISBN 978-3-7983-2919-5 (online)

Online veröffentlicht auf dem institutionellen Repositorium
der Technischen Universität Berlin:
DOI 10.14279/depositonce-5910
<http://dx.doi.org/10.14279/depositonce-5910>

Inhaltsverzeichnis

Index

Einleitung	<i>Introduction</i>	10
------------	---------------------	----

1. RAHMEN & RECHT *FRAMEWORK & LEGAL CONDITIONS*

Ökonomie findet Stadt	14
Einige ökonomische und unökonomische Anmerkungen zur Stadtökonomie	
<i>Guido Spars</i>	
Wer regiert Berlins metropolitanen Raum?	19
Die strategisch-relationale Konstruktion von Policy-Räumen in Berlin-Brandenburg	
<i>Enrico Gualini & Carola Fricke</i>	
Über die Notwendigkeit von nicht-rentierlichen Nutzungen und Unordnung	23
<i>Urs Kohlbrenner</i>	
Die Innenentwicklungsmaßnahme	26
Idee für ein neues Instrument zur Baulandmobilisierung	
<i>Arno Bunzel</i>	
All inclusive oder:	29
Der stadtweite Bebauungsplan zur Steuerung der Standortfindung des Einzelhandels	
<i>Gerd Schmidt-Eichstaedt</i>	
Umweltgerechtigkeit in der Stadtentwicklung	33
<i>Florian Wukovitsch</i>	
Digitalisierung – auch in der Stadtplanung?	36
<i>Elke Pahl-Weber</i>	

2. STANDORT & IMMOBILIE *LOCATIONS & PROPERTIES*

Do Urban Economics and Real Estate Economics Still Matter? A Very Tentative Bibliometric Analysis <i>Franz Fürst</i>	42
Liegenschaftspolitische Potenziale in der Bereitstellung und Sicherung von Gewerbestandorten <i>Susanne David</i>	46
Quo vadis Flächenkreislaufwirtschaft: Wer sich im Kreis dreht, verfehlt das Ziel? <i>Thomas Preuß & Christian Strauß</i>	49
Mythos Kooperation Über kooperatives Handeln in der Stadtentwicklung <i>Elena Wiezorek</i>	53
Handel, Standortfaktoren und Nachhaltigkeit <i>Busso Grabow & Beate Hollbach-Grömig</i>	56

3. ATMOSPHERE & WAHRNEHMUNG *ATMOSPHERE & PERCEPTION*

Placemaking Die Kunst, gute Orte auszubilden <i>Benjamin Herkommer & Daniel Bormann</i>	62
A Pocket Guide to Soundwalking Some Introductory Notes on its Origin, Established Methods and Four Experimental Variations <i>Antonella Radicchi</i>	70
Vorsicht Ladendiebstahl! Wie Stadtplanerinnen und Stadtplaner an Sicherheit denken <i>Jan Abt</i>	74
Landschaften der Kontrolle oder Berlin als Differenz <i>Leon Hempel</i>	78
Architectural Lighting in Berlin <i>Christopher Kyba</i>	82

4. HANDEL & HANDELSORTE *TRADE & PLACES OF TRADE*

Supermärkte und Discounter im Wandel	90
Der Einfluss von E-Commerce auf den Lebensmitteleinzelhandel	
<i>Angela Million, Laura Calbet i Elias & Andreas Brück</i>	
Der Siegeszug der Monotonie?!	93
Filialisten & Franchise-Konzepte in Handel und Gastronomie	
<i>Ricarda Pätzold</i>	
The Urban Shop	98
Ein essayistischer Fotostreifzug durch das Urbane	
<i>Toni Karge</i>	
Gemischte Gewerbestrukturen in der Moabiter Kirchstraße in Berlin	104
<i>Christoph Hoja</i>	
Shopping auf Chinesisch	112
<i>Bernhard Weyrauch</i>	

5. QUARTIER & NACHBARSCHAFT *THE NEIGHBOURHOOD*

Probleme mit der Mischung	118
<i>Nikolai Roskamm</i>	
Nutzungsmischung im Quartier	121
Vom neuen alten Paradigma der Stadtentwicklung und Planungspraxis	
<i>Christa Reicher & Julia Klein</i>	
Businesses as Neighbourhood Contact Sites	128
Some Policy Implications	
<i>Anna Steigemann</i>	
Lokale Ökonomie	133
Alternative Wirtschaftsförderung oder Sackgasse der Quartiersplanung?	
<i>Uwe Altrock</i>	
Working Area Improvement Districts	137
Perspektiven von Eigentümerstandortgemeinschaften für Industrie- und Gewerbegebiete?	
<i>Christian Diller</i>	
Klimaschutz im Quartier zahlt sich aus	141
<i>Larissa Rensing & Henry Wilke</i>	

6. WAREN & WEGE *GOODS & ROUTES*

Revealing the Temporal Profile of the City Through Mobile Phone Data <i>Paola Pucci</i>	146
Auf dem Weg zum durchgehenden Taktverkehr Ein Überblick über den öffentlichen Nachtverkehr in Deutschland <i>Robert Hänsch</i>	150
Verkehrswende von unten Der Berliner Volksentscheid Fahrrad <i>Tim Birkholz</i>	156
Bahnhof ohne Stadtanschluss Entwicklungen am Berliner Hauptbahnhof 2007–2017 <i>Anja Besecke & Josiane Meier</i>	160
Unternehmen Zero-Acreage Farming Wie es funktioniert und warum es auch für Berlin gut sein kann <i>Susanne Thomaier</i>	167

7. ZEIT & NACHT *TIME & NIGHT*

Raum und Zeit, Orte und Leben <i>Helga Zeiher</i>	174
Ökonomik der Nacht Timescapes, Chronotope und künstliche Beleuchtung <i>Martin Held</i>	177
A Spatio-Temporal Vocabulary for the Contemporary City <i>Marco Mareggi</i>	180
Kommunale Zeitpolitik im föderalen Mehr-Ebenen-System <i>Ulrich Mückenberger</i>	184
Emerging Trends in Night-Time Activities, Work and Gender Gap in Italy <i>Matteo Colleoni & Chiara Vitrano</i>	187
Öffnungszeiten in ästhetischer und zeitgeografischer Betrachtung <i>Albert Mayr</i>	190
Urbane Zeitkulturen – die Vielfalt ist mitten unter uns Plädoyer für eine dialogische Zeitpolitik <i>Jürgen P. Rinderspacher</i>	194

8. KONZEPTE & WANDEL *CONCEPTS & CHANGE*

Smart, Sustainable, Socialist Integrating Infrastructures around Urban Paradigms <i>Timothy Moss</i>	200
Von Trüffelschweinen und Zierfischen Der Wandel von Arbeit in der Stadt <i>Holger Floeting</i>	204
Komplexität als Planungsproblem Mega-Trends und ihre Überlagerungen <i>Albrecht Göschel</i>	207
Regionalökonomische Forschungslandschaft <i>Martin Gornig</i>	211
Wissenschaftliche Beratung der Städte im Wandel <i>Heinrich Mäding</i>	214
Transformative Forschung Mehr als große gesellschaftliche Herausforderungen <i>Kester von Kuckowski</i>	218
Urban Lab El Gouna – eine Zwischenbilanz <i>Rudolf Schäfer</i>	221

9. MISZELLEN *MISCELLANIES*

Nachgeholtes Verlusterleben – vermittelte Zeugenschaft – zukünftige Erinnerung <i>Gabi Dolff-Bonekämper</i>	226
--	-----

Autorinnen & Autoren <i>Authors</i>	239
--	-----

Inventur <i>Inventory</i>	243
----------------------------------	-----

Einleitung

Introduction

„Ich führe einen Gemischtwarenladen!“ – so eine häufige Antwort von Dietrich Henckel auf die Frage nach dem inhaltlichen Profil seines Fachgebiets für Stadt- und Regionalökonomie am Institut für Stadt- und Regionalplanung (ISR) der Technischen Universität Berlin. Augenzwinkernd bringt er damit auf den Punkt, was für sein Werken und Wirken vielleicht so prägend ist, wie kaum etwas anderes: eine große Offenheit und Neugier gegenüber einer breiten Vielfalt an Themen und Methoden in Lehre wie auch Forschung, gepaart mit gelebter Inter- und Transdisziplinarität – und nicht zuletzt versehen mit einer guten Dosis Bodenständigkeit und der Fähigkeit, sich selbst und fachliche Grenzen nicht allzu ernst zu nehmen.

In der Stadtökonomie, wie sie von Dietrich Henckel vertreten wird, geht es um den Umgang mit knappen Ressourcen aller Art – sei es die „klassische“ Ressource Boden, die Zeit oder auch die Dunkelheit der Nacht. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei immer auf den verschiedenen Akteuren und deren Interessen sowie den Anreizen und Wirkmechanismen, die das Handeln auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen prägen. Im Fokus seiner Lehre und Forschung steht letztlich das Ausleuchten gesellschaftlicher Entscheidungsprozesse, die unseren Lebensraum prägen. Mit dieser Herangehensweise schafft Dietrich Henckel zahlreiche Anschlussstellen der Ökonomie zur Stadt- und Regionalplanung, die gleichermaßen integriertes Denken und Arbeiten erfordert.

Bereits in seinen 25 Jahren als Wissenschaftler am Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin pflegte Dietrich Henckel eine große thematische Bandbreite, wie an den Titeln einiger seiner Publikationen abzulesen ist: „Zeitstrukturen und Stadtent-

wicklung“ (1989, mit Busso Grabow u.a.), „Telematik und Umwelt“ (1990), „Flächen sparen – Verkehr reduzieren. Möglichkeiten der Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung“ (1995, mit Dieter Apel u.a.), „Weiche Standortfaktoren“ (1995, mit Busso Grabow und Beate Hollbach-Grömig), „Zukunft der Arbeit in der Stadt“ (1999 mit Matthias Eberling, Busso Grabow).

Als Universitätsprofessor nutzte er die Freiheit der Lehre, die er als großes Privileg wahrnimmt, um gemeinsam mit Studierenden einerseits neue Blickwinkel auf bereits „etablierte“ Themen einzunehmen und andererseits Neuland zu erforschen. Gerade in seiner Lieblingslehrform, den Studienprojekten¹, kamen dadurch Themen auf die Agenda. Dazu gehörten „Die unsichtbare Stadt“ (2010), „Demografischer Wandel und Sicherheit in der Stadt“ (2012), „Lichtkonflikte und Lichtsteuerung“ (2013) und „Konflikte der Nachtökonomie“ (2015/16).

Diese kontinuierliche Pflege der Diversität, gepaart mit Dietrich Henckels genuinem Interesse an der Lehre und seiner Neugierde gegenüber den Sichtweisen von Studierenden, von denen er wiederum nicht wenige mit seinen Ideen und seiner Begeisterung ansteckte, entwickelte am ISR eine Eigendynamik: So wie Gemischtwarenläden für die Bevölkerung wichtige Funktionen übernehmen, da sie verschiedenste Bedürfnisse ansprechen und durchaus kleine Kuriositäten feilbieten, wurde das Fachgebiet eine Anlaufstelle für Studierende, deren Ideen abseits des üblichen Kanons lagen. So entstanden studentische Abschlussarbeiten, deren Themen von Crowdsourcing in der Stadtentwicklung über räumliche Sicherheitskonzepte bis zu akustischer Stadtplanung reichen. Dass die Regale im Fachgebiets-Gemischtwarenladen stets voll waren, zeigt die beachtliche Anzahl betreuter Abschlussarbeiten – unter anderem dazu gibt die „Inventur“ am Ende des Bands Aufschluss.

Die am Fachgebiet für Stadt- und Regionalökonomie durchgeführten Forschungsprojekte illustrieren das Bild der Vielfalt ein weiteres Mal. Dies gilt nicht nur für die bearbeiteten Fragestellungen – behandelt wurden u.a. Cluster in der Regionalentwicklung, Sicherheit in der Stadt, Kreativwirtschaft, der Verlust der Nacht

¹ Im Rahmen dieser Studienprojekte, die ein Schwerpunkt der Ausbildung im Studiengang Stadt- und Regionalplanung sind, bearbeitet eine Gruppe Studierender über ein oder zwei Semester intensiv und mit hohem Selbstverantwortungsgrad ein (grob) vorgegebenes Thema.



Foto: T. Hengsbach

und urbane Landwirtschaft – sondern auch für die interdisziplinär angelegten Kooperationen und die oft kombinierte Anwendung quantitativer wie auch qualitativer Methoden. Auch wenn nicht alle Forschungsprojekte unmittelbare praktische Umsetzungsrelevanz hatten, waren sie doch nie im abgehobenen Elfenbeinturm der Wissenschaft angesiedelt.

Konstituierende Idee dieses Sammelbandes ist es, das skizzierte vielfältige Interessens- und Wirkungsspektrum Dietrich Henckels zum Ausdruck zu bringen. Er vereint zahlreiche damit eng verbundene Weggefährtinnen und Weggefährten aus verschiedenen Stationen und Zusammenhängen. So ist ein Kaleidoskop mit kurzweiligen und prägnanten Beiträgen entstanden: Diese greifen in unterschiedlichen Sprachen und Formaten – von Text bis Fotoserie, von Analyse bis Essay – zahlreiche Themen, Methoden und Disziplinen auf. Der Band ist – im besten Sinne – ein Gemischtwarenladen der Stadt- und Regionalökonomie in Buchform, der zum Stöbern und Entdecken einladen soll.

Damit die Orientierung leichter fällt, haben wir die einzelnen Beiträge in Kapitel zusammengeführt. Sie beschildern quasi die Regale des imaginären Gemischtwarenladens und stellen ge-

wissermaßen unterschiedliche Dimensionen dar, die bei seiner Erkundung in den Blick genommen werden können – etwa der normative oder rechtliche Rahmen, in dem sich das Geschäft bewegt, die sinnliche Wahrnehmung des Ladens und seines Angebots, die Nachbarschaft, in der er sich befindet, oder die Rhythmen, die ihn prägen. Einige Kapitel sind umfangreicher und manche Themen stärker vertreten als andere. So spiegelt dieser Band mit seinen Schwerpunkten auch, dass bestimmte Fragen – allen voran die Auseinandersetzung mit der Zeit – Dietrich Henckel bereits seit vielen Jahren und in unterschiedlichen Ausprägungen begleiten.

Wir hoffen, dass das reichhaltige Angebot die eine oder andere Anregung oder gar neue Perspektive auf die Vielfalt der Stadtökonomie bieten kann und wünschen viel Freude bei der Lektüre!

Im Mai 2017

Die Herausgeberinnen

Rahmen & Recht

Framework & Legal Conditions

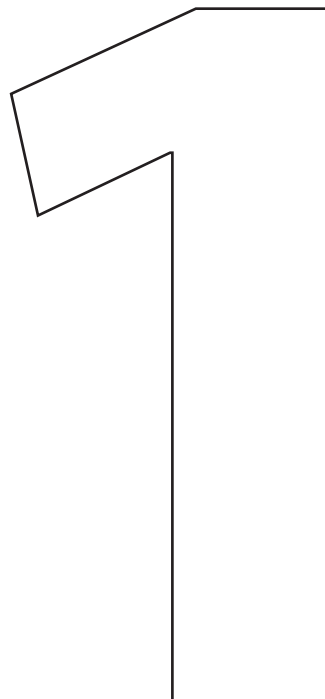




Foto: R. Pätzold

Ökonomie findet Stadt

Einige ökonomische und unökonomische Anmerkungen zur Stadtökonomie

Guido Spars

„Diet|rich, Substantiv [der], ein Werkzeug, mit dem man Schlösser öffnen kann [...]“

Dieser Beitrag versucht, einige Themenfelder aufzuzeigen, in denen sich die Stadtökonomie¹ als Teildisziplin aber auch Dietrich Henckel als Forscher im Verlauf seiner wissenschaftlichen Laufbahn profilieren konnten.

Die Stadt als Forschungsgegenstand fasziniert die Ökonomen solange es sie gibt. So findet man bereits sehr frühe Überlegungen im Hauptwerk „The Wealth of Nations“ von Adam Smith aus dem Jahre 1776 zur Rolle von Städten, ihrer Arbeitsteilung und der Funktionsweise städtischer Ökonomien. Ein zentraler Aspekt bei der ökonomischen Definition von Stadt ist der Markt(-platz), der auch nach Max Weber als notwendiges Kriterium für eine Stadt

gilt (Weber 1921). Der Austausch von Waren und Dienstleistungen auf einem Markt und eine ausdifferenzierte Arbeitsteilung, die auf engem Raum organisiert ist, sind zwei wesentliche Triebkräfte für die Entstehung von Stadt aus ökonomischer Perspektive. Hierbei wird die Ballung von Unternehmen durch Kostenvorteile räumlicher Nähe begünstigt; so hat es Dietrich Henckel in seinen Vorlesungen auch immer wieder erläutert.

Eine richtige stadtökonomische Disziplin als ein Baustein im wirtschaftswissenschaftlichen Theoriegebäude hat sich freilich erst ab den 1920er und 1930er Jahren entwickelt, der Begriff der *Urban Economics* fand erstmals Erwähnung in Wilbur Thompsons „Preface to Urban Economics“ von 1965. Evans (2003: 522) sieht die Geburt einer stadtökonomischen Forschungsagenda in den Arbeiten von William Alonso (1960; 1961; 1964) und Lowdon Wingo (1961) begründet, weil sie erstmals eine Theorie präsentierten, die vormals einzeln betrachtete Themenfelder wie Transport- und Mobilitätsfragen, Standort- bzw. Landnutzung sowie den Wohnungsbau integriert betrach-

¹ Dieser Beitrag fußt, was die stadtökonomischen Grundlagen anbelangt, auf einem Beitrag des Autors zum interdisziplinären Handbuch „Stadt“ von Harald Mieg und Christoph Heyl von 2013.

teten. Diese Geburtsstunde spiegelt sich auch in der Entstehung der ersten auf Stadtökonomie spezialisierten wissenschaftlichen Zeitschriften Anfang bis Mitte der 1970er Jahre wie z. B. „Regional and Urban Economics“ (1971) später bekannt als „Regional Science and Urban Economics“ oder das „Journal of Urban Economics“ im Jahr 1974. Zwei Jahre später schloss übrigens Dietrich Henckel (1976) seine Promotion zum Dr. rer. soc. mit dem Thema „Volkswirtschaftliche Begründbarkeit von Stadt-sanierungsmaßnahmen“ ab.

Aber was ist aus ökonomischer Perspektive eigentlich so faszinierend an den Städten und ihrer Entwicklung? In einem inzwischen als klassisch bezeichneten Artikel von Edwin Mills aus dem Jahr 1967 bat der Autor die Leser, sich eine Wirtschaft vorzustellen, in der es keine Größenvorteile oder Skalenerträge (*Economies of Scale*) in der Produktion von Gütern gäbe (McDonald 1997: 38). Dies würde bedeuten, man könnte alle Güter und Dienstleistungen auch in sehr kleinen Mengen zu Minimalkosten quasi überall produzieren. Welche Art von Ökonomie wäre das? In dieser Ökonomie gäbe es keine Städte. Sie erinnert sehr an die Art der Produktion zu Zeiten mittelalterlicher Feudalstrukturen, wo jedes der zerstreuten Ritter- oder Feudalgüter alles für den Eigenbedarf selbst produzierte und wenig Handel stattfand. Nur war diese Produktion im Verhältnis sehr teuer bzw. die Einkommen waren sehr niedrig.

Erst mit einer Produktion der Güter in größerer Stückzahl wurden die Produkte günstiger, konnten getauscht werden, sodass sich eine Arbeitsteilung einstellte, die im Ergebnis zu schnell wachsendem Wohlstand führte. Also entstanden größere Manufakturen und die einzelnen Gewerbe und Produkte bildeten sich heraus. Die wachsende Zahl der Arbeiter, die sich (aus Gründen der Zeit- und Transportkostenersparnis) in der Nähe der Manufakturen niederließen und der Marktplatz, der eingerichtet wurde, um die verschiedenen Güter und Dienstleistungen zu tauschen, ließen so etwas wie eine Stadt heranwachsen. Dieser Prozess wurde dann später im Zeitalter der Industrialisierung und der Massenproduktion immer stärker vorangetrieben und führte zu den Bevölkerungsexplosionen und dem enormen Stadtwachstum, das uns aus fast allen (europäischen) Städten bekannt ist.

Die Standortfragen haben Dietrich Henckel als Forscher immer bewegt und beschäftigt. So war er es, der, gemeinsam mit Busso Grabow und Beate Hollbach-Grömig, die erste Empirie zu den wichtigen Standortfaktoren für deutsche Unternehmen Mitte der 1990er Jahre erarbeitete und damit diesen Begriff im kollektiven Gedächtnis der Standortforschung manifestiert hat (Grabow, Henckel, Hollbach-Grömig 1995). Eine Aktualisierung der inzwischen etwas in die Jahre gekommenen Daten ist wohl leider aus vielfältigen Gründen bis heute nicht ermöglicht worden. Notwendig wäre sie allerdings und sicherlich auch im Sinne Dietrich Henckels.

Wie bereits angedeutet, widmen sich die Agglomerationstheoretischen Arbeiten den Ursachen der räumlichen Ballung als ein weiteres Argument der Stadtentstehung. Neben den beschriebenen Größenvorteilen der Produktion, die durch die städtische Ballung ermöglicht werden, sind es auch die gegenseitigen Befruchtungen oder Synergien zwischen den Unternehmen, die städtische Agglomerationen befördern. Die Stadt ermöglicht Kostenvorteile durch die Ballung von Unternehmen der gleichen (Lokalisationseffekt) oder auch verschiedener Branchen (Urbanisationseffekt) an einem Standort. Es ist der Verdienst von Alfred Marshall (1890), der in seinen „Principles of Economics“ als Erster die Bedeutung räumlicher externer Effekte (sogenannter Externalitäten) für die Ballung von Unternehmen angesprochen und begründet hat.

Durch die Ballung verschiedener Branchen an einem Ort entwickeln sich für die Unternehmen Vorteile, wie ein größeres Angebot an Arbeitskräften, ein breites Produzenten- und Dienstleistungsangebot, die schnellere Adaption und Transmission von Innovationen zwischen verschiedenen Branchen sowie größere lokale Absatzmärkte für die Produkte (Fujita, Thisse 2002). Auch wenn sich Unternehmen der gleichen Branche ballen, kommen Kostenvorteile bzw. positive externe Effekte (Lokalisationseffekte) zustande. Sie treten als größere Spezialisierung einzelner Firmen innerhalb der jeweiligen Branche, als größerer Pool von spezialisierten Arbeitskräften vor Ort, als kürzere offizielle und inoffizielle Kommunikationskanäle, die eine schnellere Adaption von Innovationen ermöglichen sowie als breiteres Spektrum spezifischer Produktionsinputs für diese Branche in Erscheinung (ebd.).

Die beschriebenen Agglomerationstheoretischen Grundlagen sind somit auch die Basis des aktuellen Forschungsasts der Stadtökonomie, der sich mit Clustertheorien und Clusterpolitik beschäftigt (Floeting 2008; Spars 2010). Eine häufig zitierte Definition von Porter beschreibt Cluster hierbei als die räumliche Konzentration von miteinander verbundenen Unternehmen bestimmter Branchen, spezialisierten Zulieferern, Dienstleistern, Unternehmen verwandter Branchen sowie unterstützenden Organisationen (Universitäten, Kammern, Verbänden u. a.), die gleichzeitig kooperieren und konkur-

rieren (Porter 2006). Es zeigt sich, dass – entgegen der mit dem Aufkommen und der Verbreitung der IuK-Techniken vermuteten Zunahme der Standortwahlfreiheit von Unternehmen – spezifische und gemeinsame Standorte nach wie vor von zentraler Bedeutung sind. Ein Ergebnis, das durch ein von Dietrich Henckel geführtes Forschungskonsortium (Difu, IZT, SFZ, Nordregio) für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durchaus bestätigt wurde (Henckel, Spars 2003).

Die Erklärung der Entstehung von Clustern auf der Basis von Agglomerationsvorteilen, Spill-over-Effekten, spezifischen Ausgangsbedingungen und historischen Zufälligkeiten hat häufig – insbesondere bei Wirtschaftspolitikern – zu der Vorstellung geführt, dass Cluster auch systematisch gefördert oder erzeugt werden können. Davor hat Dietrich Henckel immer gewarnt (Henckel et al. 2007), auch wenn er fasziniert war von den unterschiedlichen Spielarten der räumlichen Ballungsprozesse von kleinen und großen Unternehmen.

So hat er zum Beispiel in einer Studie für das BMVBS zu den Möglichkeiten und Grenzen einer länderübergreifenden Förderpolitik zur „Stärkung von wirtschaftlichen Stärken“ (Cluster) in Ostdeutschland gearbeitet. In diesem Projekt an dem – neben mir und anderen Wuppertaler Kollegen – auch Ricarda Pätzold und Utz-Ingo Küpper mitgearbeitet haben, wurde die Rolle der öffentlichen Hand bei der Entwicklung von länderübergreifenden Clusterstrategien allerdings nicht nur negativ gesehen. Insgesamt wurde deutlich, dass sich die Landesgrenzen vor allem dann als Barrieren für die Cluster-Zusammenarbeit darstellen, wenn es um das (finanzielle) Engagement der Bundesländer geht. Landesfördermittel dürfen nur innerhalb der Landesgrenzen eingesetzt werden, was eine Einbindung von Akteuren (v.a. Unternehmen) jenseits der Grenze erschwert und damit Kooperationspotenziale ungenutzt lässt. Außerdem behindern unterschiedliche wirtschaftspolitische Ausrichtungen und Schwerpunktsetzungen häufig ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Handeln. Die Untersuchungen von damals ließen den Schluss zu, dass es spezifische Defizite in den länderübergreifenden Vernetzungen – und ihrer Förderung – gibt, die zu unausgeschöpften Potenzialen der Innovations- und Produktivitäts-

steigerung führen. Um diese Defizite zu beseitigen und die Potenziale zu heben, ist ein Eingreifen von Seiten der Wirtschaftspolitik des Bundes durchaus gerechtfertigt (vgl. auch Pätzold, Spars 2008).

Der Innovations- und Wissensbezug städtischer Agglomerationen ist ein weiteres wichtiges stadtökonomisches Untersuchungsfeld. Gerade zur Erläuterung von Wachstumsprozessen von und in der Stadt ist der Zusammenhang zwischen der Stadt und den Innovationen hochinteressant. Hierbei ergibt sich ein wechselseitiges Verhältnis: Zum einen sind es viele technologische Neuerungen (Dampfmaschine, Elektrizität bzw. elektrische Eisenbahn, Fahrstühle, Bautechnologien etc.), die Städte und ihre Entwicklung erst möglich gemacht haben. Andererseits sind von Städten die wesentlichen ökonomischen, sozialen und technologischen Prozesse ausgegangen. Städte waren von jeher die Zentren des wissenschaftlichen Austausches und der Forschung, repräsentiert z.B. durch die historischen Universitätsstädte.

Das bedeutet, dass es in Städten aufgrund der Dichte ihrer Bewohner zu einer Multi-Optionalität von (ungeplanten und geplanten) Begegnungen von Menschen kommt, die in kreativen und schöpferischen Austausch miteinander treten können, sich gegenseitig befruchten und auch weiterbilden können. Viele Erfindungen sind ja eher zufällig durch z.B. ungeplante Prozesse entstanden. In der Stadt gibt es einen Wettbewerb um die besten Lösungen, der auf engstem Raum ausgetragen wird und es können kollektive Lernprozesse initiiert werden, die sich an Problemen und aktuellen Herausforderungen der städtischen Entwicklung entfalten. Die Stadt wirkt hierbei aufgrund ihrer Kosten sparenden Qualität wie ein Motor für viele innovative Prozesse, sei es auf technischem, auf sozialem oder kulturellem Gebiet.

Gerade in den letzten Jahrzehnten ist in der wissenschaftlichen Literatur verstärkt auch von kreativen Eigenschaften der Städte die Rede: „Creative City“ (Landry 2000), „Cultural Industries“ (Wynne 1992), „Creative Industries“ (O’Connor 1999) oder „Creative Class“ (Florida 2002) sind hierbei nur einige der Begriffsverbindungen von Kreativität, städtischer Lebenswelt und Wirtschaft, die sich dazu in der Literatur finden. Richard Floridas Verdienst ist es hierbei, als Erster darauf hingewiesen zu haben, dass das städtische Wachstum gerade auf den drei Voraussetzungen *Talent*, *Technology* und *Tolerance* beruht, was er empirisch am Beispiel US-amerikanischer Städte belegt hat.

Im zweiten Kulturwirtschaftsbericht Berlins hat Dietrich Henckel (mit Ricarda Pätzold und Anja Besecke) das Cluster-Thema für die Berliner Kultur- und Kreativwirtschaft detailliert untersucht (Kapitel 4) und insbesondere auf die Rolle der Kreativwirtschaft im urbanen Transformationsprozess hingewiesen (SenWTF 2008).

Insbesondere die hoch Qualifizierten stehen heutzutage besonders im Fokus der Wirtschaft und der Städte, da davon ausgegangen werden kann, dass die Bedeutung der wissensbasierten Ökonomie als Motor zukünftiger städtischer Prosperität weiter zunehmen wird (Spars, Naismith 2012).

Die Agglomerationstheorie geht davon aus, dass sowohl die Konzentration von Humankapital generell (funktionale Diversifikation) als auch die Konzentration von hoch Qualifizierten für den Interaktionsprozess und für die Attraktivität der Stadt für weitere gut ausgebildete Zuwanderer entscheidend ist (Gertler 1995; Storper 1997). Dies impliziert ebenfalls, dass sich die Unternehmer bezüglich ihrer Standortwahl zunehmend an der Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitnehmer ausrichten werden, was die Bedeutung einer auf die wichtigen Standortfaktoren der Wissensökonomie ausgerichtete Stadtpolitik wie Lebensqualität, Kultur- und Freizeitangebote, Image, ausdifferenzierte Wohnungsmärkte (Faller, Jacob, Spars 2009) etc. verdeutlicht. Damit wären wir also wieder bei den weichen Standortfaktoren angekommen, zu denen Dietrich Henckel bereits Mitte der Neunziger gearbeitet hat.

Die stadtökonomische Forschung ist ein heterogenes Feld und Dietrich Henckel hat es als Lehrender, Forscher und Kollege vermocht – wie das Zitat zu Beginn des Beitrages angedeutet – viele Schlösser zu vielen Türen in diesem Forschungsfeld zu öffnen und seinen Zuhörern und Lesern zugänglich zu machen. Viele StadtökonomInnen verstehen sich – ähnlich wie Dietrich Henckel – ganz bewusst als Generalisten. Sie sind ja ohnehin im Kreis der Volkswirte eine ganz besondere „Spezies“, die sich von der Breite des Faches VWL in die Spezialabteilung der städtischen und regionalen und somit der räumlichen Ökonomik begeben hat. Der thematische „Gemischtwarenladen“ Stadt – so wie er in dieser Sammelband vorgetragen wird – ist allerdings auch nur für die Volkswirte interessant, die sich in diese Richtung spezialisieren wollen. Zwar gibt es bei den Finanzwissenschaftlern auch diejenigen, die sich – ohne Stadt- und RegionalökonomInnen zu sein – nur mit den kommunalen Finanzen beschäftigen. Oftmals ist aber der Weg zu Fragen der kommunalen Infrastruktur und der Organisation der städtischen Verwaltung und somit zu weiteren Fragen der Stadt- und Regionalökonomie nicht weit. Ähnlich verhält es sich mit den Spezialisten, die zu städtischen Immobilienmärkten forschen. Auch die müssen sich nicht zwangsläufig als Stadt- und RegionalökonomInnen verstehen. Die Immobilienwirtschaft hat sich inzwischen schon als eigenständiges Forschungsfeld etabliert, dennoch sind die Bezüge in die anderen stadt- und regionalökonomischen Themenfelder sehr stark (Spars 2006).

Das heterogene Feld der stadtökonomischen Forschung wird sich weiterhin vielfältig entwickeln, nicht zuletzt, weil die Städte und

die Prozesse der Urbanisierung auch in Zukunft immer stärker an Bedeutung gewinnen werden und insbesondere die Ökonomie als Treiber dieser Entwicklungen eine wichtige Rolle spielen wird. Die Komplexität der ökonomischen Einflüsse auf Raum- und Stadtentwicklung, die internationale Dimension der städtischen Arbeitsteilung wird ebenfalls weiter zunehmen (sofern sich die nationalistisch-protektionistischen Tendenzen in Amerika und Europa nicht die Oberhand gewinnen), sodass die Disziplin der Stadtökonomie gefordert ist, mit weiterentwickelten Methoden und Theorien diese Prozesse zu beschreiben und – wenn möglich – auch stadtwirtschaftliche Handlungsempfehlungen auszusprechen. Hierbei wird sicherlich der Bedarf an institutioneller und anwendungsorientierter Stadtforschung einerseits wachsen, wie auch die weitere Ausdifferenzierung von Modellen zur Beschreibung komplexer Verhältnisse an räumlichen Märkten (z.B. Immobilienmärkten) und bei der Standortentwicklung zunehmen. Auch die stadtplanerische Ausbildung kann meines Erachtens ohne ein grundlegendes Verständnis von ökonomischen Prozessen und Erklärungsansätzen nicht funktionieren, zumindest nicht, wenn sie auf einer analytisch-wissenschaftlichen Grundausrichtung beruht.

Den politischen Anspruch einer nachhaltigen Stadtentwicklung, wie sie nicht nur, aber auch gerade für internationale Megacities gefordert wird, einzulösen, bedarf auch von stadtökonomischer Seite allerdings noch erheblicher Anstrengungen und eine gewisse Offenheit für transdisziplinäre Forschungsansätze.

QUELLEN

Alonso, William (1960): *A model of the urban land market: location and densities of dwellings and business*. Ph.D. dissertation, University of Pennsylvania.

Alonso, William (1961): *A theory of the urban land market, Papers and Proceedings*. In: *Regional Science Ass.* 6, S. 149–157.

Alonso, William (1964): *Location and Land Use. Towards a General Theory of Land Rent*. Harvard University Press, Cambridge, MA.

Evans, Alan W. (2003): *The Development of Urban Economics in the Twentieth Century*. In: *Regional Studies*, 37/5, S. 521–529.

Faller, Bernd; Jacob, Patricia; Spars, Guido (2009): *Der Wohnungsmarkt Berlin als Standortfaktor*. Studie im Auftrag der Investitionsbank Berlin. Endbericht, Berlin.

Floeting, Holger (Hrsg.) (2008): *Cluster in der Wirtschaftsförderung. Vom Marketingbegriff zum Prozessmanagement*. Edition Difu, Berlin.

Florida, Richard (2002): *The Rise of the Creative Class*. Basic Books, New York.

Fujita, Masahisa; Thisse, Jacques-François (2002): *Economics of Agglomeration. Cities, Industrial Location and Regional Growth*. Cambridge University Press.

Gertler, Meric S. (1995): *“Being there”: Proximity, organization, and culture in the development of advanced manufacturing technologies*. In: *Economic Geography*, 71, S. 1–26.

Grabow, Busso; Henckel, Dietrich; Hollbach-Grömig, Beate (1995): *Weiche Standortfaktoren*. Schriften des Difu, Band 89, Berlin.

Henckel, Dietrich; Spars, Guido; Pätzold, Ricarda; Wukovitsch, Florian; Besecke, Anja; Wagner, Andrea; Heinze, Michael; Busch, Roland; Naismith, Inès-Caroline; Küpper, Utz Ingo (2007): *Möglichkeiten und Grenzen einer länderübergreifenden Förderpolitik zur Stärkung von wirtschaftlichen Stärken (Cluster) in Ostdeutschland*. Endbericht des Forschungsprojektes, Berlin.

Henckel, Dietrich; Spars, Guido (2003): *Technologisch-ökonomischer Strukturwandel – Räumliche Auswirkungen und regionale Anpassungsstrategien*. Ergebnisbericht zum Forschungsprojekt. In: BBR (Hrsg.) Werkstatt: Praxis Nr.1.

Landry, Charles (2000): *The Creative City. A Toolkit for Urban Innovators*. Comedia, London.

Marshall, Alfred (1890): *Principles of Economics*. Macmillan, London. Zitiert als 8. Auflage von 1966.

McDonald, John F. (1997): *Fundamentals of Urban Economics*. Prentice-Hall, Upper Saddle River, New Jersey.

O'Connor, Justin (1999): *The Definition of „Cultural Industries“*. <http://www.mipc.mmu.ac.uk>, letzter Zugriff: 12. Februar 2017.

Pätzold, Ricarda; Spars, Guido (2008): *Möglichkeiten und Grenzen einer länderübergreifenden Förderpolitik zur Stärkung von wirtschaftlichen Stärken*. In: Floeting, Holger (Hrsg.): *Cluster in der Wirtschaftsförderung. Vom Marketingbegriff zum Prozessmanagement*, Edition Difu, Berlin.

Porter, Michael E. (2006): *Unternehmen können von regionaler Vernetzung profitieren*. In: *Harvard Business Manager*, 1, S. 51–63.

SenWTF – Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen; Der Regierende Bürgermeister von Berlin, Senatskanzlei – Kulturelle Angelegenheiten; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2008): *Kulturwirtschaftbericht Berlin*. Bearbeitet durch ISR, TU Berlin, Berlin.

Spars, Guido (2006): *Die Immobilienwirtschaft aus der Sicht regionalökonomischer Theorien. Das Beispiel Berlin*. Regioverlag, Berlin.

Spars, Guido (2010): *Cluster*. In: Henckel, Dietrich; von Kuczowski, Kester; Lau, Petra; Pahl-Weber, Elke; Stellmacher, Florian (Hrsg.): *Planen, Bauen, Umwelt. Ein Handbuch*. Springer, Berlin.

Spars, Guido; Naismith, Inès-Caroline (2012): *The German City System*. In: Just, Tobias; Maennig, Wolfgang (Hrsg.): *Understanding German Real Estate*, S. 57–72.

Storper, Michael (1997). *Regional economies as relational assets*. In: Lee, Roger; Wills, Jane (Hrsg.): *Geographies of Economies*. Arnold, London. S. 248–258.

Weber, Max (1921): *Die nichtlegitime Herrschaft (Typologie der Städte)*. Erstabdruck im Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik, 47. Band, 1921 unter dem Titel: Die Stadt.

Wingo, Lowdon (1961): *Transportation and Urban Land*. Resource for the Future, Inc., Washington D.C.

Wynne, Derek (1992): *The Culture Industry: Arts in Urban Regeneration*. Avebury, Aldershot/Hants/Brookfield.

Wer regiert Berlins metropolitanen Raum?

Die strategisch-relationale Konstruktion von Policy-Räumen in Berlin-Brandenburg

Enrico Gualini & Carola Fricke

METROPOLITANER RAUM ALS STRATEGISCH-RELATIONALES KONSTRUKT

In den letzten Jahren erfährt die ‚metropolitane Frage‘ erneut Aufmerksamkeit als Gegenstand von Raumentwicklungspolitik auf unterschiedlichen Ebenen. Verweise auf ‚Metropolregionen‘ gehören erneut zum Vokabular regionaler, nationaler und selbst supranationaler Politikansätze – zum Beispiel in der Politikarena der Europäischen Union. Jedoch bleiben die metropolitane Dimension und abgeleitete Begriffe wie ‚metropolitaner Raum‘ weitgehend unbestimmt und bestenfalls semantisch polyvalent. Ähnliches gilt für deren politische Aneignung: auch sie ist oft mehrdeutig.

In den Raumwissenschaften werden traditionell unterschiedliche Ansätze zur Definition des ‚metropolitanen Raumes‘ herangezogen – statistische, administrative, oder funktionale – deren Logiken sich nicht selten gegenüberstehen, wenn nicht sogar widersprechen. In neuerlichen Entwicklungen der Thematik tritt jedoch zunehmend ein Verständnis von ‚metropolitanem Raum‘ auf, das ausdrücklich auf raumentwicklungspolitischen Strategieansätzen beruht. Somit definiert sich ‚metropolitaner Raum‘ als ein diskursives Konstrukt (siehe Fricke, Gualini 2017), als ein Begriff, der von spezifischen Policy-Ansätzen geprägt wird und nur in Zusammenhang mit ihren spezifischen strategisch-relationalen Bedingungen zu verstehen ist.

Die Konstruktion metropolitanen Raumes kann in dieser Hinsicht als ein Prozess des *rescaling* verstanden werden, d.h. als Neudefinition des räumlichen Referenzrahmens für Politikansätze im Zusammenhang mit selektiv wahrgenommenen raumpolitischen Entwicklungsfragen. In einer Perspektive der *political economy of scale* werden dabei verschachtelte territoriale Beziehungen in Frage gestellt und Governance-Praktiken entwickelt, die über bestehende institutionelle Räume hinweg neue räumliche Skalen staatlichen Handelns definieren (Jessop 2002: 199). Der Begriff

scale geht dabei über territoriale Auffassungen von Regierungsebenen hinaus und bezeichnet die spezifischen geografisch-relationalen Bezüge, die unterschiedliche, relativ stabilisierte und institutionalisierte sozial-räumliche Beziehungsmuster ausmachen. Brenner (2009: 127) definiert den Begriff *scale* dementsprechend nicht „als generisches Label für Ebenen der räumlichen Organisation des Staates – z.B. die globalen, nationalen, regionalen und lokalen Skalen eines modernen zwischenstaatlichen Systems [...] [sondern als] Bezeichnung der skalaren Selektivität des Staates, die Ausdruck, Medium und Ergebnis von politischen Strategien ist“.

Im Kontext metropolitaner Politik beinhaltet die Konstruktion neuer Skalen „den Prozess, durch welchen besondere institutionalisierte sozial-räumliche Bezüge [*institutional fixes*] im metropolitanen Umfeld gebildet werden“ (Cox 2010: 219). Dieser Prozess kann zur Schaffung neuer räumlicher Konfigurationen, zur Entstehung neuer Policy-Räume als Ausdruck staatlicher *scalar projects* führen (Brenner 2004). Jedoch sind solche *scalar projects* nicht notwendigerweise Ergebnis einer expliziten politisch-institutionellen Logik. Räumliche Politik wird zunehmend von experimentellen Praktiken geprägt (Gualini 2004), die räumliche Rahmen staatlichen Handelns umdefinieren. Umso wichtiger ist es, staatliches Handeln über die Fehlannahmen eines ‚methodologischen Territorialismus‘ hinaus zu greifen. Das erfordert, Staatsräume nicht nur im engeren Sinne zu verstehen, d.h. als „eine für den Staat charakteristische Form der räumlichen Organisation, mit eigenständigem, räumlich zentralisiertem,

in sich geschlossenem und innerlich differenziertem Apparat“, sondern auch im integralen Sinne, als „die territorial-, orts- und skalen-spezifischen Formen der Mobilisierung staatlicher Institutionen zur Regulierung sozialer Beziehungen und zur Beeinflussung deren Standortgeografie“ (Brenner 2004: 78). Somit umfassen Prozesse des *state rescaling* auch „die indirekten sozialräumlichen Auswirkungen, die von scheinbar nichträumlichen Politiken ausgehen“ (ebd.: 78–79). Staatliche *scalar projects* können also eher Ergebnis strategischer Selektivität denn Ausdruck eines dezidiert räumlichen Policy-Designs sein.

BERLIN-BRANDENBURG: VON METROPOLITANER REFORM ZU FUNKTIONAL-STRATEGISCHER ZUSAMMENARBEIT

Auf den ersten Blick erscheint die Metropolregion Berlin alles andere als ein einheitlicher Policy-Raum und ebenso wenig als ein prägnantes Beispiel für metropolitanes *rescaling*. Einerseits wurde das wiedervereinigte Berlin zum Gegenstand institutioneller Initiativen zur Schaffung eines Metropolraumes und zur Erprobung umfassender Ansätze länderübergreifenden Regierens. Andererseits wurden territoriale Reformen zunehmend durch policy-basierte intergouvernementale Zusammenarbeit ersetzt, wobei das politische Konzept ‚Metropolregion‘ nicht zum Anlass für spezifische Initiativen der Institutionenbildung geworden ist.

Entsprechend äußert sich die räumliche Entwicklung des metropolitanen Raumes Berlins nicht in Form eines umfassenden, expliziten politisch-institutionellen Projektes. Umso bedeutsamer ist es jedoch, dass *rescaling* als ein implizites Projekt stattfindet. Die Konstruktion metropolitanen Raumes erfolgt dabei durch eine Vielzahl politischer Praktiken und Diskurse, die ein eigenes, wenn auch implizites, räumliches Verständnis mit sich bringen. Daraus entsteht ein emergentes Konstrukt, das sich aus einem strategisch-relationalen Wechselspiel zwischen öffentlichen und privaten Akteuren und deren policy-spezifischen, interessenbedingten Raumauffassungen ergibt. Die Entwicklung der gemeinsamen Wirtschaftspolitik Berlin-Brandenburgs, und insbesondere deren „Gemeinsame Innovationsstrategie“, sind ein Beispiel dafür, wie metropolitaner Raum als ein implizites Projekt konstituiert wird. Nach der Wiedervereinigung entwickelte sich die metropolita-

tane Frage für Berlin rasch zu einer Frage der länderübergreifenden Zusammenarbeit, verstärkt durch hohe Erwartungen an die wirtschaftliche Entwicklung des Berliner Agglomerationsraumes. Seit den frühen 1990er Jahren entstanden Ansätze zum *rescaling* des metropolitanen Raumes entlang zweier Hauptlinien – von Schnittpunkten und auch von unterschiedlichen Verständnissen geprägt:

- der Zusammenschluss der Gebietskörperschaften Berlin und Brandenburg;
- die Entwicklung gemeinsamer norm-orientierter bzw. funktional-instrumentell ausgerichteter Planungs- und Governance-Aktivitäten.

Nach dem Scheitern der Länderfusion Mitte der 1990er Jahre überwog eine normen-orientierte Form der Zusammenarbeit in der ‚Gemeinsamen Landesplanung‘. Berlin und Brandenburg sind seitdem eine Zusammenarbeit zwischen bestehenden territorialen Einheiten eingegangen, die eher durch lose institutionalisierte – und daher flexible – funktionale ad-hoc Praktiken charakterisiert ist.

Das Konzept der ‚Europäischen Metropolregionen‘ führte einen neuen politischen Diskurs ein. Mitte der 1990er Jahre im Zuge von Debatten über die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Städte und Regionen entwickelt (Brenner 2000), war der Begriff vor allem Ausdruck einer stärker strategischen, leistungs- und wettbewerbsorientierten Raumplanung. Der Bezug auf eine ‚Metropolregion‘ wurde in Berlin-Brandenburg jedoch weder Anlass für eine räumliche Reform noch für ein umfassendes *rescaling*-Konzept. Der offene politische Handlungsrahmen einer ‚Europäischen Metropolregion‘ und deren Prinzipien der zweck- und leistungsorientierten Selbstorganisation legitimierten vielmehr eine flexible, anpassungsfähige Zusammenarbeit der Länder zur selektiven Mobilisierung von Interessen und Ressourcen. Die Ausweisung Berlin-Brandenburgs als ‚Hauptstadtregion‘ bildete somit einen diskursiven Rahmen, der die institutionelle und territoriale Verfassung des metropolitanen Raumes nicht in Frage stellte.

Während sich ab Mitte der 1990er bis Anfang der 2000er Jahre Aufstieg und Fall des metropolitanen *rescaling* als explizites politisch-institutionelles Projekt vollzogen, konsolidierte sich zugleich eine Vielzahl lose gekoppelter Formen institutioneller Zusammenarbeit. Diese vermieden politisch-institutionelles *rescaling* zwar formell, leiteten aber dennoch eine bedeutende skalare Neudefinition metropolitaner Politikansätze ein.

CLUSTERBILDUNG IN DER „GEMEINSAMEN INNOVATIONS-STRATEGIE“ BERLIN-BRANDENBURGS

2004 reformierte das Land Brandenburg seine Regionalpolitik durch eine räumlich fokussierte strategische Ausrichtung öffent-

licher Ressourcen zur Wirtschaftsentwicklung. Entsprechend dem Motto ‚Stärken stärken – Wachstum fördern‘ erhielt die Förderung wirtschaftlich stärkerer Regionen zur Steigerung des regionalen Wirtschaftspotenzials Priorität.

Bald wurde der Fokus auf regionale ‚Wachstumskerne‘ zum Grundprinzip der Zusammenarbeit in der gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburgs. Das gemeinsame Leitbild von 2006 weitete den Paradigmenwechsel auf die ‚Hauptstadtregion‘ aus und schaffte die Grundlage für dessen Aufnahme in die gemeinsamen Landesentwicklungsdokumente von 2008–2009. 2011 führten die Landesregierungen die „Gemeinsame Innovationsstrategie InnoBB“ ein. Ziel war es, erweiterte politische Rahmenbedingungen zur Entwicklung der Hauptstadtregion als international wettbewerbsfähigen Raum über Landesgrenzen hinaus zu schaffen (Länder Berlin und Brandenburg 2011).

Hinsichtlich der Konstruktion des metropolitanen Raumes ist die InnoBB aus zwei Gründen bedeutend:

- die Etablierung von Clustern als Kernbegriff und -anliegen der gemeinsamen metropolitanen Politik Berlin-Brandenburgs;
- die Einführung von Verfahren und Arenen zur Mobilisierung und Vertretung wirtschaftlicher Interessen in der Definition von Wirtschaftsklustern.

Die Ausrichtung der InnoBB auf Innovationspotenziale und deren Förderung durch regionale Zusammenarbeit in Wirtschaftsklustern stand im Einklang mit EU-weiten neoregionalistischen Trends zu innovationsorientierten Entwicklungsstrategien. Die Verantwortung für die Entwicklung der Politik lag formal beim Arbeitskreis gemeinsame Innovationsstrategie unter Aufsicht der Staatssekretäre für Wirtschaft, Wissenschaft und Technologie Berlins und Brandenburgs. Die Entwicklung des Politikansatzes wurde jedoch in bedeutendem Maße von Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung geprägt, sowohl durch ihre direkte Beteiligung am Agenda-Setting in den dafür vorgesehenen deliberativen Arenen, als auch in der Delegation vieler Aktivitäten an von Wirtschaftsakteuren geleiteten Kompetenzzentren. Zwischen 2008 und 2010 wurde im Rahmen jährlicher ‚Innovationsgipfel‘ eine Reihe von Kompetenzfeldern identifiziert, die nachfolgend größtenteils in die InnoBB übernommen wurden. Anscheinend formalisierten somit die Landesregierungsabkommen die Übereinkünfte und Initiativen, die Akteure in spezifischen ökonomischen Netzwerken vorab informell gebildet hatten. Daraufhin wurden zwei bedeutende Maßnahmen ergriffen und 2011 in den Politikansatz der InnoBB übernommen. Erstens wurde das Konzept der Wirtschaftskluster formalisiert und mit einer räumlich-funktionalen und operationalisatorischen Infrastruktur von Kompetenzzentren zwecks

Operationalisierung und Koordination versehen. Zweitens wurden ‚Clusterdialoge‘ zur Förderung der Beteiligung spezifischer Akteursnetzwerke aus Wirtschaft, Forschung und Technologietransfer an der Entwicklung von Strategien und Projekten innerhalb jedes einzelnen Clusters eingeführt (Landtag Brandenburg 2011: 5 ff.).

CLUSTERBILDUNG UND METROPOLITANER RAUM

InnoBB institutionalisiert die gemeinsame länderübergreifende Innovationspolitik als leistungsorientierten Politikansatz mit dem Ziel, die ‚Hauptstadtregion‘ zu einem integrierten regionalen ‚Wettbewerbsraum‘ zu entwickeln. Sie steht somit auch für die institutionalisierte Abkehr vom Grundsatz einer räumlichen Ausgleichspolitik, die bereits mit der Reform der Regionalpolitik Brandenburgs begonnen wurde.

Als Konsequenz folgen Cluster einer spezifisch funktionalen, räumlichen und relationalen – und weniger einer territorialen – Logik. Sie bauen auf Muster wechselseitiger wirtschaftlicher Abhängigkeit auf, die als solche grundsätzlich selektiv sind. Ihre strategisch-relationale Selektivität kommt durch das Zusammenspiel wirtschaftlicher Interessen in der Festlegung von Clustern zum Ausdruck. Mit der InnoBB wird die strategische Orientierung des metropolitanen Raumes – deren Ziele und räumliche Reichweite – auf die Entwicklung von Clusternetzwerken, Cluster-Masterplänen sowie deren Prioritäten und ‚Flaggschiff‘-Projekte ausgerichtet. Diese Orientierung findet im Rahmen von Prozessen statt, die maßgeblich von der Beteiligung und Einflussnahme relevanter Wirtschaftsakteure geprägt sind (Länder Berlin und Brandenburg 2011: 16).

Damit verfolgen Clusterpolitiken – wenn auch implizit – eine Form der skalaren Selektivität. Cluster definieren sich eher durch funktionale als durch räumlich-skalare Eigenschaften, da sie lose Zusammenschlüsse von Wirtschaftsakteuren in Handlungsfeldern sind, die durch die strategischen Schwerpunkte der Entwicklungspolitik Berlin-Brandenburg definiert werden. Dennoch stellen Kriterien der Clusterbildung ein komplexes Zusammenspiel funktionaler und räumlicher Integration dar (vgl. Berlin, Brandenburg 2011: 6). Deren skalare Defini-

tion hängt somit auch von der Definition der politischen Maßgaben für ein Cluster ab – was wiederum weitgehend ein Ergebnis der deliberativen Einflussnahme von Wirtschaftsakteuren und deren strategischer Interessen ist.

Die skalare Konfiguration des metropolitanen Raumes ergibt sich somit als implizite Dimension der strategisch-relationalen Definition von Clustern als politische Gegenstände. Um Latour (2005: 34) zu paraphrasieren, kann man sagen, dass *scale* als kontingente sozialräumliche Formation „nicht Gegenstand einer *ostensiven* Definition [...] sondern nur einer *performativen* Definition ist“. Anders ausgedrückt: Cluster ko-konstituieren *scales* auf performative Weise.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Im politisch-institutionellen Ansatz der InnoBB stehen zwei skalare Logiken in einem Spannungsverhältnis. Einerseits besteht die ‚Hauptstadtregion‘ als Raum der Zusammenarbeit entsprechend einer institutionellen Logik. Dieses territorial geprägte Verständnis der *scale* von Innovationspolitik wird durch die zwingende Forderung nach länderübergreifenden und grenzüberschreitenden Clusterstrukturen und -projekten bestärkt (Länder Berlin und Brandenburg 2011: 17). Andererseits entwickeln Cluster als Muster strategisch-relationaler Beziehungen offensichtlich ihre eigenen skalaren Eigenschaften. Sie erzeugen eine ‚variable Geometrie‘ der regionalen Zusammenarbeit, die zur Bildung eines an sich multi-skalaren und potenziell inkohärenten Geflechtes von Policy-Räumen führt.

Bedeutet dies, dass die Region Berlin als metropolitaner Raum eines staatlichen *scalar project* entbehrt? Auf den ersten Blick: ja – aber nur, wenn wir die räumliche Dimension staatlichen Handelns im engeren Sinne betrachten.

Die Gemeinsame Innovationsstrategie Berlin und Brandenburg ist insofern räumlich, als Cluster, als wirtschaftsgeografisches Policy-Konzept, ein Verständnis der Beziehungsmuster wirtschaftlicher Aktivitäten im Raum vermittelt. Dementsprechend sind deren skalare Darstellungen des metropolitanen Raums bestenfalls implizit. Dennoch sind ihre Auswirkungen bedeutend. Dies macht eine Analyse der geografischen Muster strategischer Integration

und selektiver Verteilung von Ressourcen hinter der Bezeichnung von ‚Clustern‘ deutlich.

Das führt wiederum zur Frage, wer Berlins metropolitanen Raum regiert. Die Analyse impliziter *scalar projects* zeigt den Einfluss wirtschaftlicher Akteure und Interessen bei der Definition von Zielen und Skalen metropolitaner Entwicklungspolitik. Dieser Einfluss scheint im Zuge des raumpolitischen Wandels Berlin-Brandenburgs direkter und strategisch selektiver geworden zu sein. Gemeinschaftliche Politikansätze, die auf die Bildung wettbewerbsfähiger metropolitaner Räume ausgerichtet sind, scheinen dabei die Kohärenz zwischen *spaces of dependence* und *spaces of engagement* wirtschaftlicher Akteure zu fördern (siehe Cox 1998). Die somit konstituierten Policy-Räume stellen ein metropolitanes Projekt dar – ein implizites, aber ein diskursiv und materiell bedeutendes.

QUELLEN

- Brenner, Neil** (2000): *Building 'Euro-Regions': Locational Politics and the Political Geography of Neoliberalism in Post-unification Germany*. In: *European Urban and Regional Studies*, 7/4, S. 319–345.
- Brenner, Neil** (2004): *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford University Press, Oxford.
- Brenner, Neil** (2009): *Open Questions on State Rescaling*. In: *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 2/1, S. 123–139.
- Cox, Kevin R.** (1998): *Spaces of Dependence, Spaces of Engagement and the Politics of Scale or: Looking for Local Politics*. In: *Political Geography*, 17/1, S. 1–23.
- Cox, Kevin R.** (2010): *The Problem of Metropolitan Governance and the Politics of Scale*. In: *Regional Studies*, 44/2, S. 215–227.
- Fricke, Carola; Gualini, Enrico** (2017): *Metropolitan Regions as Contested Spaces: The Discursive Construction of Metropolitan Space in Comparative Perspective*. In: *Territory Politics Governance*, im Erscheinen.
- Gualini, Enrico** (2004): *Regionalization as "Experimental Regionalism": The Rescaling of Territorial Policy-making in Germany*. In: *International Journal of Urban and Regional Research*, 28/2, S. 329–353.
- Jessop, Bob** (2002): *The Future of the Capitalist State*. Polity Press, Cambridge.
- Länder Berlin und Brandenburg** (2011): *Gemeinsame Innovationsstrategie der Länder Berlin und Brandenburg (InnoBB). The German Capital Region. Excellence in Innovation*. Beschlossen am 21. Juni 2011 vom Senat von Berlin und der Regierung des Landes Brandenburg.
- Landtag Brandenburg** (2011): *24. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft*. Protokoll P-AW 5/24. Landtag Brandenburg.
- Latour, Bruno** (2005): *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network Theory*. Oxford University Press, Oxford.



Foto: A. Besecke

Über die Notwendigkeit von nicht-rentierlichen Nutzungen und Unordnung

Urs Kohlbrenner

Die folgenden beiden skizzenhaften Ausführungen sind als Anregung und Fragestellung für eine vertiefte Betrachtung zu den beiden Themen nicht-rentierliche Nutzungen und Unordnung gedacht. Anhand von konkreten Beobachtungen in Stadträumen werden Fragen aufgeworfen, zu denen die intensive Suche nach Antworten noch aussteht.

ÜBER CITY-FOLGE- UND -ERGÄNZUNGSFUNKTIONEN

Die Überlegungen über City-Folge- und Ergänzungsfunktionen gehen auf eine Erfahrung in der Basler Altstadt zurück. Bei der Be-

standsaufnahme des Projektes wunderten wir uns, dass in kaum einem der Häuser die in der Nähe des Marktplatzes standen, im Erdgeschoss Läden waren. Vielmehr fanden wir leer stehende Abstellräume vor. Bei einer zweiten Begehung am späteren Nachmittag waren die Räume belegt: mit den Marktwagen und demontierten Teilen der Marktstände. Da wurde uns klar, dass für den Betrieb des, nur am Vormittag stattfindenden, Marktes in unmittelbarer Nähe Lagerflächen benötigt wurden. Die – auf den

ersten Blick – wenig rentierliche Nutzung als Lagerfläche war Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit der höherwertigen Marktnutzung.

Doch beginnen wir mit einer gängigen Definition von City: Diese ist der Ort, wo sich hochrangige zentrale Funktionen des tertiären und quartären Sektors, deren Standorte vielfältig miteinander in Beziehung stehen, d.h. sogenannte Standort- und Funktionsgemeinschaften bilden, räumlich konzentrieren. Ausgehend von dieser Definition ist es das vorrangige planerische und ökonomische Ziel, die hochrangigen Funktionen weiter auszubauen und Angebote für die in Zukunft dafür zu erwartenden quantitativen und qualitativen Anforderungen an die Arbeitsplätze, den Standort sowie die Immobilien zu schaffen. Cities unterliegen deshalb besonders schnellem Wandel. Folgen sind Abriss und Neubau, Verdrängung von Bestandsnutzungen, Eigentümerwechsel und Mietpreissteigerungen.

Damit wird zwar einer weiteren Konzentration hochrangiger zentraler Funktionen entsprochen, aber ist das allein ausreichend für die Zukunfts- und Funktionsfähigkeit einer City? Ist es nicht so, als ob Institutionen nur aus dem Chef bestehen würden – würden sie aber funktionieren, wenn es nur den Chef gäbe? Ist es nicht vielmehr so, dass gerade in einer City auf allen Hierarchieebenen eng verzahnt Tätigkeiten ausgeübt werden müssen und dass dafür auch Raum zur Verfügung stehen muss? Ist es nicht so, dass gerade in der City viele Menschen mit unregelmäßigen Arbeitszeiten, durchschnittlichem oder geringem Einkommen auch Dienstleistungen in der Nähe ihres Arbeitsplatzes, wie Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomie rund um die Uhr, auch Orte zur Erholung („Pausenräume“) im öffentlichen Raum benötigen? Oder reicht es, wenn die zahlreichen dienstbaren Geister ihre Stulle mitbringen und diese am Arbeitsplatz aus der Dose futtern?

Und ist es nicht auch so, dass auch in der teuersten Immobile mal eine Sicherung durchbrennt, eine Glühlampe den Geist aufgibt, der Wasserhahn tropft, die Druckerpatrone ersetzt werden muss und ein Handfeger oder ein Putzlappen fehlt? Hat man in der City wirklich im Internet zu bestellen, einen Lieferservice zu kontaktieren oder ist es nicht

effizienter, beim Elektriker oder im Haushaltswarengeschäft um die Ecke Ersatz zu besorgen, vielleicht sogar schnell einen Handwerker vorbeikommen zu lassen?

Wenn wir als Planende diese Anforderungen sichern wollen: Wie schafft man es, ein Bewusstsein für die Notwendigkeit von Folge- und Ergänzungsfunktionen bei Eigentümern und Bauherren zu schaffen? Was sind unsere Instrumente, um deren Verdrängung im Bestand zu verhindern und bei Neubauten dafür Vorsorge zu treffen? Wie groß ist der Bedarf? Was sind die Standortanforderungen und die ökonomischen Bedingungen? Fragen über Fragen! Um Antworten sollten wir uns stärker bemühen.

ÜBER KÜCHENSCHUBLADEN

Ausgangspunkt für die zweite Skizze ist die Beschäftigung mit der Großsiedlung Hellersdorf in Berlin. Am Rand dieser durch und durch rational geplanten und rationell gebauten Siedlung war in kleinen Gebäuden und Remisen des ehemaligen Gutes Hellersdorf eine Ansammlung von unterschiedlichsten Nutzungen vorzufinden. Es war ein Ort der informellen Ökonomie oder konkreter: die Küchenschublade der Großsiedlung.

Planerinnen und Planer haben es sich zur Aufgabe gemacht, die Erdoberfläche ordentlich einzuteilen und jedem Fleck eine Aufgabe zuzuweisen und dafür die jeweiligen Rahmenbedingungen zu definieren. Dafür sind Methoden und Instrumente entwickelt und immer weiter perfektioniert worden. Die zu erfüllenden Aufgaben eines Ortes wurden immer weiter präzisiert und die zu berücksichtigenden jeweiligen Rahmenbedingungen in Regelwerke gefasst. Je präziser die Vorgaben wurden, desto mehr Kategorien mussten gebildet werden, um die reale Vielfalt zu erfassen und zu „schubladisieren“. Dieses System ist inzwischen in hohem Maße perfektioniert und oft nur noch von Spezialisten im Bau- und Planungsrecht sowie unter Einsatz von Sonderfachleuten für zahlreiche Fragestellungen und verschiedenste Belange zu handhaben.

Gehen wir aber mit offenen Augen durch die Stadt und erforschen auch die letzten Winkel, müssen wir feststellen, dass wir mit dem Ordnen und Zuordnen, Beschreiben und Bemessen regelmäßig scheitern. Gerade an unerwarteten Stellen, oft an städtischen Nahtstellen, finden wir ungeordnet nebeneinander einen Auto- oder – politisch korrekt – Fahrradschrauber neben einem Computerfreak in einer Garage, den Verkauf von Blumentöpfen und Flugdrachenzubehör oder eine umgenutzte Remise, in der eine Band probt, einen Wohnwagen mit einer Aussteigerfamilie, die vom Hundeausführen lebt...

Eingedenk unserer bisherigen planerischen Ordnungsgewohnheiten sind wir versucht, das, was wir nicht zuordnen können, als

quantité négligable zu vernachlässigen. Aber ist es nicht so, dass wir gerade an diesen Orten jemanden finden, der einem bei Alltagsproblem helfen kann, das nötige Know-how hat oder die Schraube mit dem englischen Gewinde für das Raleigh-Fahrrad aus einer Ecke klaubt? Es sind Orte wie die Küchenschublade zu Hause. Unaufräumbare! Lauter Einzelteile, vom Gummiband über den Sparschäler, der Zettel mit der Notarzt Nummer, Filzfüße, *last but not least* der Dosenöffner und der Korkenzieher. Mit andern Worten: Wenn wir nicht mehr weiter wissen, schauen wir in der Küchenschublade nach. Oft ist sie unsere letzte Rettung.

Über die Küchenschubladen in der Stadt gibt es keine Planungsrichtwerte: Wie viele brauchen wir? Wo müssen sie vorgesehen werden? Welche Umweltauflagen gelten? Was muss unbedingt ausgeschlossen werden? Wie wird ihre ökonomische Bedeutung erfasst bzw. haben sie überhaupt eine? Vielleicht sollten wir uns einfach eingestehen, dass es – einmal mehr – Grenzen der Planbarkeit gibt, aber dass die Küchenschubladen für die Funkti-

onsfähigkeit der Stadt wichtig sind, auch wenn sie sich dem üblichen ordnenden und wahrscheinlich auch dem ökonomischen Zugriff entziehen.

Weiter gedacht: Küchenschubladen sind ja nur ein Element in einer Kategorie, die auf allen räumlichen Ebenen vorkommt: Nischen. Vielleicht sollten wir uns doch noch mit dieser Kategorie beschäftigen und eine Nischentheorie erarbeiten? Sie müsste räumlich von der Wohnung bis zur Region alle Ebenen umfassen, den öffentlichen und privaten Raum einbeziehen und auch zu rechtlichen und ökonomischen Fragestellungen Aussagen beinhalten.

Übrigens: Es lohnt sich, für beide Themen erst einmal bei Jane Jacobs' „Tod und Leben großer amerikanischer Städte“ nachzulesen. Aber besonders hilfreich ist sicher ein Gespräch mit Dietrich Henckel.



Foto: R. Pätzold

Die Innenentwicklungsmaßnahme

Idee für ein neues Instrument zur Baulandmobilisierung

Arno Bunzel

GEMEINWOHLORIENTIERTE BODENNUTZUNG

Die Nutzung von Grund und Boden an den Erfordernissen des Gemeinwohls auszurichten, ist seit jeher die zentrale Herausforderung einer gemeinwohlverträglichen Stadt- und Raumentwicklung. Dies haben schon die Väter des Grundgesetzes erkannt, indem sie das Recht am Eigentum nicht nur als Grundrecht ausgestalteten, sondern es zugleich unter die Bindung an das Gemeinwohl stellten. Artikel 14 Abs. 2 Grundgesetz: „Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen.“ Das Bundesverfassungsgericht hat dies 1967 folgendermaßen zum Ausdruck gebracht:

„Die Tatsache, dass der Grund und Boden unvermehrbar und unentbehrlich ist, verbietet es, seine Nutzung dem unübersehbaren Spiel der freien Kräfte und dem Belieben des Einzelnen vollständig zu überlassen; eine gerechte Rechts- und Gesellschaftsordnung zwingt vielmehr dazu, die Interessen der Allgemeinheit beim Boden in weit stärkerem Maße zur Geltung zu bringen als bei anderen Vermögensgütern“ (BVerfG, Beschl. v. 12.01.1967 – 1 BvR 169/63).

Dementsprechend wird im Baugesetzbuch (BauGB) gefordert, dass die „Bauleitpläne [...] eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten“ sollen (§ 1 Abs. 5 BauGB). Artikel 14 Grundgesetz bringt aber zugleich das Dilemma zum Ausdruck, dem sich die Städte bei der Umsetzung einer am Gemeinwohl ausgerichteten, sozial gerechten und nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung gegenüber sehen. Denn das Eigentumsrecht ist zwar sozial gebunden, gewährt aber zugleich einen privatrechtlichen Gebrauch. Die Gemeinwohlbindung muss deshalb durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes konkretisiert und belastbar begründet werden. Die Bauleitplanung schafft dementsprechend einen Rahmen, innerhalb dessen die Grundstücke baulich oder auf sonstige Weise genutzt werden können. Eine Realisierungspflicht ist damit nicht verbunden.

DAS AKTIVIERUNGSPROBLEM

Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass es in vielen Städten Baulücken und Brachflächen in großer Zahl gibt (BBSR 2013: 98), auf denen trotz vorhandenem Baurecht keine Bebauung stattfindet (hierzu Bock, Hinzen, Libbe 2012). Dies ist umso bemerkenswerter, als in den Planungsämtern heute das Ziel einer vorrangigen Innenentwicklung aus ökologischen (natürliche Ressourcen), wie auch aus ökonomischen (z.B. Effizienz der Infrastruk-

tur) und sozialen Gründen (z. B. soziale Mischung) weitgehend unbestritten ist. Die Aktivierung von Brachflächen, Baulücken, aber auch von Flächen, die sich für eine Nachverdichtung eignen, stellt allerdings eine schwierige bzw. häufig kaum lösbare Herausforderung für die Städte dar. Oft fehlt es bei den Eigentümern von Grundstücken – auch bei und trotz einer starken Nachfrage – an der notwendigen Bereitschaft, die Grundstücke zu bebauen oder zu verkaufen. Die Gründe hierfür sind vielfältig und nicht immer rational, zumal der Anteil privater Kleineigentümer in Deutschland besonders hoch ist. Eigentümer halten Flächen für ihre Kinder oder Enkel vor oder sehen angesichts des historisch niedrigen Zinsniveaus keine ökonomisch sinnvollere Anlagevariante. Eine Aktivierung der Flächen findet auch deshalb nicht statt, weil Grundstücke in der Hand von verstreuten Erbengemeinschaften liegen, Eigentümer wirtschaftlich oder mental überfordert sind. Der Erwerb von Boden findet auch als Spekulationsgeschäft statt. Vor allem in den großen Städten treten zunehmend auch globale Anleger mit entsprechender Zielsetzung auf, die von vornherein kein Interesse an einer baulichen Nutzung haben. Divergierende Interessenlagen, aber auch eine disperse räumliche Verteilung stehen so häufig einer zeitnahen Mobilisierung und baulichen Nutzung von Brachflächen, Baulücken oder anderen Nachverdichtungsflächen entgegen (vgl. BMUB 2015: 3).

Das bestehende städtebaurechtliche Instrumentarium erweist sich bei genauerer Betrachtung als unzureichend, um die skizzierten Aktivierungsprobleme zu überwinden. Das Baugebot (§ 176 BauGB) und die Enteignung (§ 85 Abs. 1 BauGB) sind zwar theoretisch für entsprechende Aufgabenstellungen gedacht, allerdings an enge Voraussetzungen gebunden, auf besondere Einzelfälle beschränkt und deshalb in der Regel mit unverhältnismäßig großem Aufwand und erheblichen rechtlichen Risiken verbunden. Das gesetzliche oder durch Satzung begründete Vorkaufsrecht bleibt häufig wirkungslos, weil es davon abhängt, dass Grundstücke veräußert werden. Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen – das schärfste Schwert des Städtebaurechts – erlauben die Entwicklung großer Areale als Gesamtmaßnahme auf der Basis kommunalen Zwischenerwerbs. Für die Festlegung solcher Bereiche sind die Voraussetzungen ebenfalls sehr hoch und die Durchführung ist mit finanziellen Risiken verbunden (hierzu Bunzel, Lunebach 1994). Bei kleineren, in den Siedlungsbestand eingestreuten Brachflächen und Baulücken scheidet die Anwendung des städtebaulichen Entwicklungsrechts derzeit aus.

DIE IDEE EINER INNENENTWICKLUNGSMASSENMAßNAHME

Vor diesem Hintergrund hat die AG *Aktive Liegenschaftspolitik* im Rahmen des *Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen* die Prüfung eines neuen Instruments des Besonderen Städtebaurechts vorgeschlagen, mit dem dispers liegende Grundstücke aktiviert

und einer Bebauung zugeführt werden sollen (BMUB 2015: 2 und 16 f.). Ähnlich dieser Idee wurde bereits früher eine Investitionsvorrangregelung für nicht aktivierbare Baugrundstücke diskutiert (vgl. Apel, Henckel 1995: 80). Der aktuelle Vorschlag wurde im BMUB aufgegriffen und zu einem Regelungskonzept für eine so genannte Innenentwicklungsmaßnahme (IEM) weiterentwickelt (BBSR 2017). Das neue Instrument soll sich am bestehenden Entwicklungsrecht (§§ 165–171 BauGB) orientieren, enthält aber wichtige Erweiterungen.

So sollen mit der IEM innerhalb eines durch Satzung („IEM-Satzung“) festzulegenden Gebiets (IEG) dispers liegende Potenzialflächen („Aktivierungsgrundstücke“) in der Weise einheitlich und zügig aktiviert werden, dass sie entsprechend der erwünschten Bebauung auch tatsächlich bebaut werden. In Anlehnung an die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme soll die IEM mit einer vorgezogenen Prüfung des enteignungsrechtlichen Allgemeinwohlerfordernisses ausgestattet sein, um auch im Falle fehlender Mitwirkungsbereitschaft die Bebauung der Aktivierungsgrundstücke sicherzustellen. Die Festlegung eines IEG setzt nach dem Konzept voraus, dass ausreichend gewichtige Gründe des Allgemeinwohls den Einsatz dieses besonderen Instrumentariums rechtfertigen. Dementsprechend kann eine IEM insbesondere an einen dringenden Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten anknüpfen. Hierfür sollen Innenentwicklungspotenziale (Brachflächen, Baulücken, untergenutzte Grundstücke und andere Nachverdichtungspotenziale) genutzt werden. In räumlicher Hinsicht soll daher eine „besondere Bedeutung für die Innentwicklung der Gemeinde“ ausreichend sein.

Mit der IEM sollen nicht nur Baulücken und Brachflächen erfasst werden, auf denen bereits passendes Baurecht (§ 30 Abs. 1 oder § 34 BauGB) besteht. Daneben sollen auch solche Grundstücke aktiviert werden können, für die das erwünschte Baurecht durch ein Bebauungsplan- oder Bebauungsplanänderungsverfahren („IEM-Bebauungsplan“) erst zu schaffen ist. Auf diese Weise kann das gesamte Flächenpotenzial für die Innenentwicklung berücksichtigt werden, und für die Kommunen besteht die Chance, im Wege der Bauleitplanung Vorgaben für eine auch qualitativ hochwertige Innenentwicklung zu setzen.

Zentrales Element der Aktivierung soll die Begründung einer Bauverpflichtung sein. Dabei kann sich die Bauverpflichtung unmittelbar aus der IEM-Satzung oder aus dem IEM-Bebauungsplan ergeben. Eine Anordnung im Sinne eines Baugebotes soll nicht erforderlich sein. Dementsprechend würde die bei einem Baugebot erforderliche einzelfallbezogene Prüfung der subjektiven und objektiven Zumutbarkeit entfallen. In Einzelfällen soll die Bauverpflichtung auch eine Beseitigungsverpflichtung bezüglich vorhandener baulicher Anlagen mit umfassen können (vgl. § 176 Abs. 5 BauGB).

Die erhebliche Eingriffsintensität der Bauverpflichtung macht ein mehrstufiges Vorgehen erforderlich, um den Anforderungen des Verhältnismäßigkeitsgebotes zu entsprechen. Nach dem derzeitigen Stand des Regelungskonzeptes entfällt die Bauverpflichtung, wenn sich der Grundstückseigentümer in einem städtebaulichen Vertrag zur Bebauung verpflichtet. Soweit ein Grundstückseigentümer der Bauverpflichtung nicht nachkommt, hat die Gemeinde ihm ein angemessenes Angebot zum freihändigen Erwerb zu unterbreiten. Der Grunderwerb kann durch die Gemeinde am Ende auch erzwungen werden, wenn der Grundstückseigentümer das Angebot zum freihändigen Erwerb zu den angebotenen angemessenen Konditionen

nicht annimmt. Dieses Vorgehen entspricht dem geltenden Enteignungsrecht (§ 87 BauGB). Dementsprechend soll auch eine Entschädigung mit Ersatzland (vgl. § 100 BauGB) angeboten werden.

Offen ist, ob auch die Abschöpfung der entwicklungsbedingten Bodenwertsteigerungen greifen und zur Finanzierung der Maßnahme genutzt werden soll. Diese Möglichkeit könnte insbesondere in den Fällen sinnvoll sein, in denen neues Baurecht erst geschaffen wird. In diesem Fall müsste der Grundstückseigentümer entweder das Grundstück zum entwicklungsunbeeinflussten Wert an die Gemeinde verkaufen oder aber bei Umsetzung der Bauverpflichtung die entwicklungsbedingten Bodenwertsteigerung an die Gemeinde abführen. Diese könnten zur Finanzierung der Maßnahme genutzt werden. Überschüsse wären den Eigentümern zu erstatten (vgl. § 171 Abs. 1 BauGB).

AUSBLICK

Das Regelungskonzept für die IEM trifft den aktuellen Bedarf der Städte, die bestehenden Aktivierungsprobleme bei Brachen, Baulücken und anderen für die Nachverdichtung geeigneten Flächen zu überwinden. Ob es am Ende zu durchschlagenden Erfolgen führt, wird auch von der Konfliktbereitschaft und vom (politischen) Willen der Kommunen abhängen. Ohne diesen Rückhalt sind die vorgesehenen harten Eingriffe durch Gebote und als letzte Option Enteignung nicht umsetzbar. Wenn dieses neue Instrument kommen sollte, ist es deshalb nicht mehr als eine Handlungsoption, deren Nutzung nicht unerheblichen kommunalpolitischen Zündstoff in sich birgt.

QUELLEN

Apel, Dieter; Henckel, Dietrich; Bunzel, Arno; Floeting, Holger; Henkel, Michael J.; Lehmbrock, Michael; Sander, Robert (1995): *Flächen sparen. Verkehr reduzieren, Möglichkeiten zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung*. Difu-Beiträge zur Stadtforschung, Band 16, Berlin.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2017): *Leistungsbeschreibung zur Ausschreibung „Planspiel zur Einführung einer ‚Innenentwicklungsmaßnahme‘ („Innenentwicklungsmaßnahmegebiet“) in das Baugesetzbuch mit Durchführung einer Auftakt- und Diskussionsveranstaltung“ vom 19. Januar 2017*.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2013): *Innenentwicklungspotenziale in Deutschland, Ergebnisse einer bundesweiten Umfrage und Möglichkeiten zur automatisierten Abschätzung*. Bonn.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2015): *Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen, Empfehlungen der Arbeitsgruppen; AG aktive Liegenschaftspolitik*. Verfügbar unter http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Wohnungswirtschaft/buendnis_arbeitsgruppen_handlungsempfehlungen_bf.pdf, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.

Bock, Stephanie; Hinzen, Ajo; Libbe, Jens (Hrsg.) (2012): *Nachhaltiges Flächenmanagement – Ein Handbuch für die Praxis*. Berlin.

Bunzel, Arno; Lunebach, Jochem (1994): *Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen – ein Handbuch*. Difu-Beiträge zur Stadtforschung, Band 11, Berlin.



Foto: J. Meier

All inclusive oder: Der stadtweite Bebauungsplan zur Steuerung der Standortfindung des Einzelhandels

Gerd Schmidt-Eichstaedt

DAS ERGÄNZTE INSTRUMENTARIUM DES BAUGESETZBUCHS

Mit der Novelle 2007 zum Baugesetzbuch (BauGB) hat der Gesetzgeber den Städten und Gemeinden ein neues Instrument zur Steuerung des Einzelhandels in die Hand gegeben, nämlich den neuen § 9 Abs. 2a BauGB. Danach gilt folgendes:

(2a) Für im Zusammenhang bebaute Ortsteile (§ 34) kann zur Erhaltung oder Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche, auch im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung und der Innenentwicklung der Gemeinden, in einem Bebauungsplan festgesetzt werden, dass nur bestimmte Arten der nach § 34 Abs. 1 und 2 zulässigen baulichen Nutzungen zulässig oder nicht zulässig sind oder nur ausnahmsweise zugelassen werden können; die Festsetzungen können für Teile des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans unterschiedlich getroffen werden.

Dabei ist insbesondere ein hierauf bezogenes städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 zu berücksichtigen, das Aussagen über die zu erhaltenden oder zu entwickelnden zentralen Versorgungsbereiche der Gemeinde oder eines Gemeindeteils enthält.

In den zu erhaltenden oder zu entwickelnden zentralen Versorgungsbereichen sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für Vorhaben, die diesen Versorgungsbereichen dienen, nach § 30 oder § 34 vorhanden oder durch einen Bebauungsplan, dessen Aufstellung förmlich eingeleitet ist, vorgesehen sein.

Auf den ersten Blick scheint ein Bebauungsplan, der dieses neue Instrument benutzt, auf den unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) beschränkt zu sein. Denn der Bebauungsplan nach § 9 Abs. 2a BauGB darf nach dem Gesetzeswortlaut nur „für im Zusammenhang bebaute Ortsteile (§ 34) [...]“ aufgestellt werden. Neben den unbeplanten Innenbereichsflächen i.S. des § 34 BauGB gibt es aber in den meisten Städten und Gemeinden in bunter Mischung auch viele beplante Innenbereichsflächen, also Flächen mit Bebauungsplänen, die nach

Rechtsgrundlagen zur Steuerung des Einzelhandels

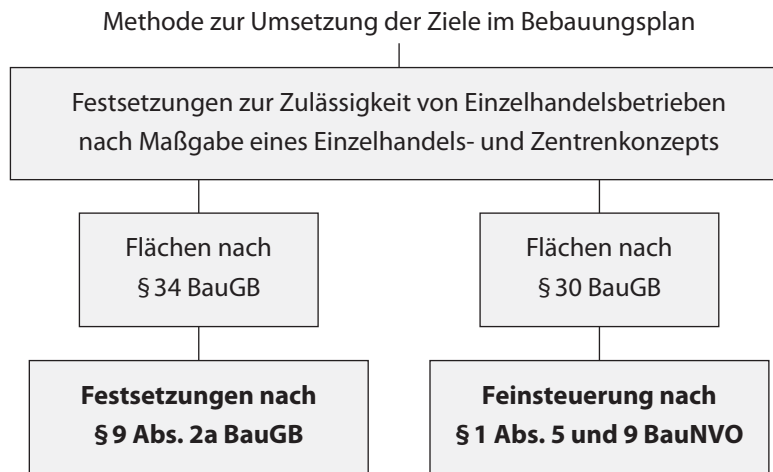


Abbildung 1: Rechtsgrundlagen zur Steuerung des Einzelhandels (Grafik: G. Schmidt-Eichstaedt)

§ 30 BauGB zu beurteilen sind. Bei strikter Trennung der Planungsaufgabe müssten die nach § 30 BauGB zu beurteilenden Flächen einerseits und die nach § 34 BauGB zu beurteilenden Flächen andererseits jeweils getrennt beplant werden. Die bestehende Vielzahl von Bebauungsplänen würde um ein weiteres Bündel kleinteiliger Pläne ergänzt. Es würde ein Flickenteppich von Plänen entstehen. Das wäre keine gute Lösung.

Wer die Standortfindung des Einzelhandels steuern will, muss dies gemeindeweit bzw. stadtweit tun. Das Instrument dafür steht nunmehr zur Verfügung, indem die seit 2007 geltenden neuen Festsetzungsmöglichkeiten geschickt mit den traditionellen Festsetzungsmöglichkeiten des § 1 Abs. 5 bis 10 der BauNVO verknüpft werden.

Das Rezept lautet: Man nehme die Rechtsgrundlage des § 9 Abs. 2a BauGB für die im Zusammenhang bebauten Gebiete sowie die Rechtsgrundlage des § 1 Abs. 5, 6, 8 und 9 BauNVO für bereits überplante Gebiete (vgl. Janning 2005: 1093; ders. 2006: 1723) und fertige auf dieser Grundlage einen strategischen Gesamtplan für das gesamte Stadtgebiet an. Die Festsetzungen auf der Grundlage des § 9 Abs. 2a BauGB sind strukturell vollständig identisch mit den Festsetzungen auf der Rechtsgrund-

lage des § 1 Abs. 5, 6, 8 und 9 BauNVO zur Steuerung des Einzelhandels; wie auch aus Abbildung 1 deutlich wird, handelt es sich um eine „Parallelermächtigung“ (so Gaentzsch 2008: § 9 Rn. 73f.; im Ergebnis ebenso: Söfker 2007: § 9 Rn. 242 f.).

Es wäre eine ungerechtfertigte Einengung der gesetzlichen Festsetzungsermächtigung, wenn man behaupten würde, dass die Rechtsgrundlage des § 9 Abs. 2a BauGB nur in einem Bebauungsplan angewendet werden dürfe, der seinen Geltungsbereich auf einen (oder mehrere) im Zusammenhang bebaute Ortsteile beschränkt, für die es noch keinen Bebauungsplan gibt. Es ist zwar richtig, dass die Rechtsgrundlage des § 9 Abs. 2a BauGB nur auf Flächen anwendbar ist, die nach § 34 BauGB zu beurteilen sind. Ein neu aufzustellender Bebauungsplan darf jedoch sowohl noch unbeplante als auch bereits geplante Flächen erfassen. Für noch unbeplante Flächen kommt dann die Rechtsgrundlage des § 9 Abs. 2a BauGB zum Einsatz, für bereits geplante Flächen kann man auf die bewährten Regelungsmöglichkeiten des § 1 Abs. 5 bis 10 BauNVO zurückgreifen. Gaentzsch (2008: § 9 Rn. 73f.) weist zu Recht darauf hin, dass es zur Verwirklichung eines schlüssigen Konzepts rechtlich geboten ist, ergänzend zur § 9 Abs. 2a BauGB-Planung Änderungspläne nach §§ 1 Abs. 5, 9 BauNVO für bereits überplante Bereiche aufzustellen. Es ist völlig normal, dass in einem Bebauungsplan Festsetzungen sowohl nach mehreren Ziffern des § 9 BauGB als auch nach mehreren Absätzen dieser Vorschrift zu finden sind, häufig nach § 9 Abs. 1 und nach Abs. 1a (Zuordnungsfestsetzungen) oder nach Abs. 1 und Abs. 4 (in Verbindung mit den zugehörigen landesrechtlichen Ermächtigungen).

Die Planurkunde des strategischen Plans zur Steuerung des Einzelhandels darf nach alledem aus einem einheitlichen Plan bestehen, in dem der gesamte Siedlungsbereich der Stadt erfasst wird. In der Planurkunde sind die Geltungsbereiche rechtsverbindlicher Bebauungspläne deutlich zu machen. Zudem ist der oder sind die zentralen Versorgungsbereiche räumlich abzugrenzen. Es hängt von den Bedingungen des Einzelfalls ab, ob der Plan Festsetzungen auch für die zentralen Versorgungsbereiche enthält (z. B. den Ausschluss bestimmter Nutzungen oder Unterarten von Nutzungen wie Sexshops etc.) oder ob der Plan insoweit keine Festsetzungen trifft, weil keine Einschränkungen erforderlich sind.

Vorsichtige Bauleitplanerinnen und Bauleitplaner können die beiden Aufgaben „Überplanung der nach § 34 BauGB zu beurteilenden Ortsteile“ einerseits und „Änderung/Ergänzung bereits vorhandener Bebauungspläne“ andererseits auch trennen und dazu zwei getrennte Planverfahren betreiben. Dann erfasst der eine Plan nur die im Zusammenhang bebauten Ortsteile, der andere ändert als Sammelbebauungsplan alle vorhandenen Pläne, die noch keine einschlägigen Regelungen enthalten.

ANWENDUNGSERFAHRUNGEN

Das vom Autor im Jahr 1996 gegründete Stadtplanungsbüro *Plan und Recht GmbH* hat mittlerweile zehn Jahre Erfahrungen mit dem neuen Plantyp machen können. Die erste Anwendung fand ab 2007 vor den Toren Berlins in der Kleinstadt Nauen statt. Nauen hat eine recht gut erhaltene Altstadt, die sich aber der Konkurrenz an nicht integrierten Standorten erwehren muss. Daher war die Stadt an der Aufstellung des strategischen Bebauungsplans zur rechtssicheren Umsetzung ihres Einzelhandelskonzepts interessiert. Zur Überraschung der Bearbeitenden stieß der Plan selbst bei den gern auch außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche operierenden Matadoren der Nahversorgung (Aldi, Edeka, REWE etc.) nicht auf Gegenwehr. Im Gegenteil: Der Einzelhandel unterstützte die Planung, weil damit Rechts- und Planungssicherheit geschaffen wurde. Der Konkurrenzkampf um vielleicht geeignete Flächen wurde damit ausgeschaltet. Die Einzelhandelsunternehmen müssen nun nicht mehr auf jede potenzielle Fläche zugreifen, damit sie nicht von der Konkurrenz belegt wird. Der Plan sagt, was geht und was nicht geht.

Größere Städte folgten nach: Eberswalde, Lutherstadt Wittenberg, Pirna in Sachsen, Wissen in Rheinland-Pfalz. Der stadtweite Plan hat überall zur Beruhigung der Flächenkonkurrenz beigetragen. Die Ausschlusswirkungen des Plans müssen ergänzt werden durch eine aktive Förderung des oder der zentralen Versorgungsbereiche. Gerade im Umfeld von Berlin zeigt sich, dass dies nicht leicht ist. Das prosperierende Neuenhagen bei Berlin geht mit gutem Beispiel voran. Auch die Fontanestadt Neuruppin hat sich auf den

Weg gemacht; hier wird der Tourismus als unterstützendes Moment genutzt.

Aktuell folgt Marzahn-Hellersdorf als erster Bezirk Berlins dem Konzept des strategischen Bebauungsplans, indem die Ortsteile des Bezirks abschnittsweise überplant werden. Man darf gespannt sein, wie sich diese erste Anwendung des strategischen Planwerks in einer Millionenstadt auswirken und – hoffentlich – bewähren wird.

MEILENSTEINE BIS ZUM INKRAFTTRETEN

Bevor ein strategischer Bebauungsplan in Kraft tritt, müssen einige Meilensteine passiert werden. Diese sind:

- Wahl des Verfahrens,
- Abgrenzung des Geltungsbereichs,
- Abwägung im großen Geltungsbereich,
- Umgang mit laufenden Planverfahren,
- Berücksichtigung bereits bestehender Betriebe sowie
- Notwendigkeit von Ausnahmeregelungen (erweiterter Bestandschutz).

Nach § 13 Abs. 1 BauGB darf ein Plan, der ausschließlich Festsetzungen nach § 9 Abs. 2a BauGB enthält, im **vereinfachten Verfahren** aufgestellt werden. Beim strategischen Plan zur Steuerung der Standortfindung des Einzelhandels kann diese Vorschrift schon wegen der Einbeziehung anderer Festsetzungen nicht zur Anwendung kommen. Dies wäre auch allgemein nicht zu empfehlen, weil der Geltungsbereich schlicht zu groß für das vereinfachte Verfahren ist. Der im Regelverfahren notwendige Umweltbericht stellt kein Problem dar, weil von der Ausschlusswirkung des Plans nur wenige Schutzgüter betroffen sind.

Bei der **Abgrenzung des Geltungsbereichs** muss zum Ausdruck gebracht werden, dass sich der Geltungsanspruch des Plans nur auf Flächen erstreckt, die nach § 30 und nach § 34 BauGB zu beurteilen sind. Der Außenbereich scheidet aus. Die Grenzziehung ist an manchen Stellen nicht einfach. Nicht ohne Grund hat der Gesetzgeber die Klarstellungssatzung nach § 34 Abs. 4 Nr. 1 und die Ergänzungssatzung nach § 34 Abs. 4 Nr. 3 BauGB bereitgestellt, um die Grenzziehung zwischen dem Innenbereich und dem Außenbereich deklaratorisch und bedingt auch

konstitutiv durch Satzung zu ermöglichen. Der strategische Bebauungsplan wäre wiederum tatsächlich und rechtlich überfordert, wenn er diesen Abgrenzungsprozess mit übernehmen sollte. Aus diesen Gründen muss die Abgrenzung zwischen Innen- und Außenbereich im strategischen Bebauungsplan sowohl zeichnerisch als auch durch Text erfolgen.

Je größer der Geltungsbereich wird, desto komplexer ist die **Abwägung**. Sie muss gestützt werden von einem Einzelhandels- und Zentrenkonzept. Wenn rechtsverbindliche Pläne durch Einbeziehung geändert werden, muss dies pro Plan gesondert begründet werden. **Laufende Planverfahren** müssen ausgespart werden, denn pro Fläche soll es nur ein Aufstellungsverfahren für einen Bebauungsplan geben. Ein besonders wichtiger Belang ist die

Berücksichtigung **bestehender Betriebe** außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen. Wenn sie ordnungsgemäß genehmigt sind, genießen sie Bestandsschutz. In der Regel wollen sie mehr – nämlich die Chance zur Erweiterung oder auch zum Umzug auf ein benachbartes Grundstück. Das kann wiederum den einschränkenden Leitsätzen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts widersprechen. Die Festsetzung eines **erweiterten Bestandsschutzes** im strategischen Bebauungsplan ist möglich, muss aber konzeptionell sorgfältig eingepasst werden.

FAZIT

Der strategische Bebauungsplan zur Steuerung des Einzelhandels bringt die vielerorts vorhandenen Einzelhandels- und Zentrenkonzepte zur Rechtswirksamkeit. Wie die Konzepte, muss auch dieser Plan stadt- bzw. gemeindeweit wirken. Der Einzelhandel sperrt sich dem nicht – im Gegenteil, er erkennt die Vorteile. Investitionssicherheit ist wichtiger als der Wettlauf um zweitklassige Standorte.

QUELLEN

Janning, Heinz (2005): *Ausschluss und Beschränkung des Einzelhandels nach § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO (in der neueren Rechtsprechung, insbesondere des OVG Münster)*. In: *BauR* 2005, S. 1093–1109.

Janning, Heinz (2006): *Der Ausschluss des zentrenschädigenden Einzelhandels im unbeplanten Innenbereich*. In: *BauR* 2006, S. 1723–1733.

Gaentzsch, Günter (2008): *§ 9 Rn. 73 f. (Lfg. 10, April 2008)*. In: *Berliner Kommentar zum BauGB*, 3. Auflage (Loseblatt), Heymanns, Köln.

Söfker, Wilhelm (2007): *§ 9 Rn. 242 f. (Lfg. 83, März 2007)*. In: Ernst, Werner; Zinkahn, Willy; Bielenberg, Walter; Krautzberger, Michael: *Baugesetzbuch, Kommentar* (Loseblatt), C. H. Beck, München.

Umweltgerechtigkeit in der Stadtentwicklung

Florian Wukovitsch

Der Zusammenhang zwischen Umweltqualität, sozialer Ungleichheit und Gesundheit ist nicht nur ein klassisches Thema der öffentlichen Gesundheitsvorsorge, er prägte auch früh die stadtplanerische Diskussion. So war Ebenezer Howards Gartenstadtidee Ende des 19. Jahrhunderts nicht zuletzt um die Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen der Slumbewohnerinnen und Slumbewohner in den britischen Großstädten bemüht. Das gleiche Ziel wurde nach dem ersten Weltkrieg mit den durchgrünten Superblöcken des kommunalen Wohnungsbaus im „Roten Wien“ und ein wenig später mit Le Corbusiers Charta von Athen verfolgt. In sämtlichen Beispielen sollte der direkte Zusammenhang zwischen sozioökonomischem Status, Wohnbedingungen und Gesundheitschancen weitestgehend aufgebrochen werden. Dass der Zusammenhang zwischen Gesundheitschancen und Planung heute auch in Europa und im deutschen Sprachraum wieder an Bedeutung gewinnt wird, ist nicht zuletzt auf die Diskussion zu *Environmental Justice* in den USA zurückzuführen.

Mit *Environmental Justice* wird in den USA seit den 1980er Jahren problematisiert, dass gesundheitsschädliche Umweltbelastungen sozial-räumlich sehr ungleich verteilt sind. Aufbauend auf der schwarzen Bürgerrechtsbewegung der 1960er Jahre und der Anti-Giftmüll-Bewegung der 1970er Jahre haben zunächst zivilgesellschaftliche Initiativen gegen die Ansiedlung von gesundheitsschädlichen Anlagen im Wohnumfeld von sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen mobilgemacht. Später wurde die Diskussion von Politik und Wissenschaft aufgegriffen. So müssen heute prinzipiell sämtliche Bundesbehörden die Auswirkungen ihrer Aktionen auf Gesundheit und Umweltbedingungen benachteiligter Personengruppen prüfen (siehe beispielsweise Preisendörfer 2014). Auch die empirische Forschung zur Verteilung wohnortnaher Umweltbelastungen nach Einkommen und ethnischer Zugehörigkeit hat in den USA mittlerweile eine gewisse Tradition (siehe beispielsweise Boyce et al. 2015).

Im Unterschied zu den USA ist die Diskussion zu *Environmental Justice* in Europa nicht von der Zivilgesellschaft ausgegangen, sondern von unterschiedlichen Kooperationen zwischen Politik, Verwaltung und Wissenschaft. In Schottland wurde das Thema um die Jahrtausendwende beispielsweise in einer Allianz zwischen der Labour Regierung und *Friends of the Earth* vorangetrieben. Die deutsche Diskussion wurde insbesondere im Kontext der Gesundheitswissenschaften initiiert. Dabei ging es zunächst um eine thematische Öffnung der „Public Health“-Forschung; diese war zu diesem Zeitpunkt auf das individuelle Risikoverhalten fokussiert, während die systematische Untersuchung des Einflusses wohnortnaher Umweltbedingungen auf die Gesundheit keinen großen Stellenwert hatte (Mielck, Bolte 2004). Mit Begriffen wie „Umweltgerechtigkeit“ oder „umweltbezogene Gerechtigkeit“ sollten „Unterschiede bei den Umweltbelastungen in Wohnung und Wohnumgebung nach Bildungsniveau, beruflichem Status und Einkommen“ (ebd.: 10) stärker thematisiert werden.

Unter Einbindung des deutschen Umweltbundesamtes und des Bundesumweltministeriums wurden in den folgenden Jahren planungspraktische Überlegungen vertieft und in ersten Konferenzbänden bzw. Themenheften der beteiligten Institutionen veröffentlicht. Im Kontext der Stadtplanung – nicht zuletzt an der TU Berlin – erlangte das Berliner Modellvorhaben zu Umweltgerechtigkeit besondere Aufmerksamkeit (Klimeczek 2014): In einem sogenannten „Umweltgerechtigkeitsmonitoring“ werden dabei auf kleinräumiger Ebene Umweltdaten –

Lärm, Luftbelastung, Grünflächenversorgung und bioklimatische Belastung – mit Sozialdaten und weiteren Indikatoren wie Stadtstruktur und Adipositas bei Schulkindern verschnitten. Darauf aufbauend sollen ausgleichende Maßnahmen geplant und schließlich umgesetzt werden. Im Vordergrund steht dabei die Reduktion der Umweltbelastung bei den Betroffenen, zumindest unter diesem Aspekt sollen die Ergebnisse auch in klimapolitische Konzepte der Stadt Eingang finden. Die Analyse der Verteilung kleinräumiger Belastungen ist allerdings nur eine mögliche Interpretation von Umweltgerechtigkeit im städtischen Kontext.

Wehrspaun (2009) thematisiert nicht nur die Unschärfe des Konzepts, sondern auch andere Lesarten im Diskursfeld zu Umwelt und Gerechtigkeit; darunter würden auch die Diskussion zur Kostengerechtigkeit umwelt- und klimapolitischer Maßnahmen und der Begriff „ökologische Gerechtigkeit“ – mit dem das gesellschaftliche Naturverhältnis umfassend analysiert werden soll – fallen. Dabei sieht er ein Spannungsfeld zwischen der – im deutschen Sprachraum im Wesentlichen akademisch geführten – Diskussion zu Umweltgerechtigkeit und den Wünschen einer Bevölkerung, für die eine überdurchschnittliche individuelle Umweltbelastung nur ein Randthema in der Wahrnehmung sozialer Benachteiligung ist. Er vermutet, dass sich die Idee durch eine stärkere Öffnung für die Zusammenhänge zwischen ökologischer Modernisierung und Lebensqualität sowie Synergien zwischen Umwelt- und Sozialpolitik besser kommunizieren ließe. Entsprechende Schwerpunkte würden Energieeffizienzförderungen für einkommensschwache Haushalte oder den Bereich nachhaltiger Mobilitätssysteme umfassen und im besten Fall im Rahmen breiter Beteiligungsprozesse umgesetzt.

Damit sind entscheidende Aspekte eines weiteren Verständnisses umweltbezogener Gerechtigkeit im urbanen Raum benannt. Auch die Deutsche Umwelthilfe hat sich in einer im Jahr 2009 veröffentlichten Broschüre mit dem Titel „Umweltgerechtigkeit. Handlungsmöglichkeiten für mehr soziale Gerechtigkeit durch kommunalen Umweltschutz“ auf ein breiteres Konzept bezogen. Die Frage der wohnortbezogenen Gesundheitschancen stellt im Themenspektrum der umweltbezogenen Gerechtigkeit

insofern zwar einen relevanten Aspekt dar. Angesichts der klimapolitischen Herausforderungen wird zukünftig aber verstärkt eine Diskussion darüber zu führen sein, was unter einer gerechten Verteilung der Kosten und Nutzen von Umwelt- und Klimapolitik zu verstehen ist – und das umfassend. Dass sich die deutschsprachige Diskussion zu Umweltgerechtigkeit weiter in diese Richtung öffnet, zeigt ein aktueller Sammelband, in dem die „sozialen Herausforderungen der großen ökologischen Transformation“ (Emunds, Merkle 2016) unter diesem Schlagwort beleuchtet werden.

Wie im Falle lokaler Umweltbelastungen fallen auch bei Klimawandel und -politik Verursachende und Betroffene oft auseinander – und das nicht nur bei globaler Betrachtung. So zeigen Minx et al. (2013) in einer raumsensiblen Analyse von konsumbasierten Treibhausgasemissionen im Vereinigten Königreich, dass sich sowohl die Gegenden mit dem höchsten *Carbon Footprint* pro Kopf als auch jene mit dem niedrigsten in London befinden. Auch aus anderen Studien ist bekannt, dass der individuelle Beitrag zum Klimawandel entscheidend vom Einkommen (und wohl auch Vermögen) bestimmt wird (siehe beispielsweise Prettenhaler et al. 2008). Demgegenüber können die Kosten der „Energiewende“ gerade arme Haushalte überproportional treffen, wodurch Armutslagen zusätzlich verschärft werden (siehe beispielsweise Jones 2016). Im Lichte des klimapolitischen Ziels, die westliche Wirtschafts- und Lebensweise in relativ naher Zukunft zu dekarbonisieren, werden sich Städte noch viel systematischer den damit verbundenen sozialen und ökologischen Herausforderungen stellen müssen.

Das zeigt sich nicht zuletzt im Bereich der klimapolitisch höchst relevanten Versorgung mit Energie und Mobilität. Sollen Kosten und Nutzen des Wandels hin zu einer weniger klimaschädlichen Gesellschaft gerecht verteilt werden, kommt Städten – wenn auch notwendigerweise gemeinsam mit anderen Akteuren – in diesen Politikfeldern ein hoher Stellenwert zu. Im Bereich der Mobilität stehen die Leistbarkeit und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Vordergrund. Je besser der ÖPNV diese Kriterien erfüllt, desto mehr kann sich integrierte Lärm- und Emissionsminderung darum bemühen, das motorisierte Individualverkehrsaufkommen sozial ausgewogen zu reduzieren, statt beispielsweise durch Schallschutzmaßnahmen primär die Effekte des Lärms zu bekämpfen. Ebenso lassen sich durch die Ermöglichung energieeffizienter und klimaschonender Heizungssysteme – gerade auch für einkommensschwache Haushalte, die sich oft finanziellen und mietrechtlichen Barrieren gegenübersehen – gleichzeitig die Wohnbedingungen und die Klimabilanz verbessern.

Die klimaneutrale Gesellschaft wird aber darüber hinaus einen grundlegenden wirtschaftlichen Strukturwandel erfordern. Vor diesem Hintergrund bringen sich die Gewerkschaften seit einiger

Zeit mit der Forderung nach einer *Just Transition* in die internationale Klimapolitik ein. Damit ist gemeint, dass die Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bzw. verteilungs- und beschäftigungspolitische Ziele auf dem Weg in eine dekarbonisierte Wirtschaft im Kern berücksichtigt werden müssen. Nicht zuletzt in den angesprochenen Politikfeldern bestehen auf städtischer Ebene Potenziale, die Verteilungs-, Beschäftigungs- und Umweltsituation gleichzeitig zu verbessern. Umso entscheidender wird es sein, neben der Verteilungsgerechtigkeit auch die in den schottischen

und US-amerikanischen Diskussionen zu *Environmental Justice* thematisierte Verfahrensgerechtigkeit (Maschewsky 2012) ernst zu nehmen. In diesem Sinne wären bei umwelt- und klimapolitisch motivierten Regulierungen bzw. Abgabenänderungen und Subventionen auch Verteilungs- und Beschäftigungseffekte vorab zu evaluieren und die Interessen betroffener Gruppen in der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen.

QUELLEN

Boyce, James K.; Zwickl, Klara; Ash, Michael (2015): *Three measures of environmental inequality*. Political Economy Research Institute, Working Paper Series, Working Paper 378. Verfügbar unter <https://pdfs.semanticscholar.org/bd99/6004941af6c07802bd41ae71a7c49cd47b89.pdf>, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.

Deutsche Umwelthilfe (2009): *Umweltgerechtigkeit – Handlungsmöglichkeiten für mehr soziale Gerechtigkeit durch kommunalen Umweltschutz*. Radolfzell. Verfügbar unter http://www.duh.de/uploads/tx_duhdownloads/Dokumentation_Umweltgerechtigkeit.pdf, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.

Emunds, Bernhard; Merkle, Isabell (Hrsg.) (2016): *Umweltgerechtigkeit. Von den sozialen Herausforderungen der großen ökologischen Transformation*. Die Wirtschaft der Gesellschaft, Band 2. Metropolis, Marburg.

Jones, Sian (2016): *Social causes and consequences of energy poverty*. In: Csiba, Katalin (Hrsg.): *Energy Poverty Handbook*. European Union, S. 21–37. Verfügbar unter <http://meszerics.eu/pdf/energypoverthyhandbook-online.pdf>, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.

Klimeczek, Heinz-Josef (2014): *Umweltgerechtigkeit im Land Berlin – Zur methodischen Entwicklung des zweistufigen Berliner Umweltgerechtigkeitsmonitorings*. In: UMID 2/2014, S. 16–22. Verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/umweltgerechtigkeit_im_land_berlin_16-22.pdf, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.

Maschewsky, Werner (2012): *Umweltgerechtigkeit – Erfahrungen aus den USA und Schottland*. In: Bolte, Gabriele; Bunge, Christiane; Hornberg, Claudia; Köckler, Heike; Mielck, Andreas (Hrsg.): *Umweltgerechtigkeit. Chancengleichheit bei Umwelt und Gesundheit: Konzepte, Datenlage und Handlungsperspektiven*. Hans Huber, Bern, S. 159–172.

Mielck, Andreas, Bolte, Gabriele (2004): *Die soziale Verteilung von Umweltbelastungen: Neue Impulse für Public Health Forschung und Praxis*. In: Bolte, Gabriele; Mielck, Andreas (Hrsg.): *Umweltgerechtigkeit. Die soziale Verteilung von Umweltbelastungen*. Juventa, Weinheim und München, S. 7–28.

Minx, Jan; Baiocchi, Giovanni; Wiedmann, Thomas; Barrett, John; Creutzig, Felix; Kuishuang, Feng; Förster, Michael; Pichler, Peter-Paul; Weisz, Helga; Hubacek, Klaus (2013): *Carbon footprints of cities and other human settlements in the UK*. In: Environmental Research Letter 2013/8.

Preisendörfer, Peter (2014): *Umweltgerechtigkeit – Von sozial-räumlicher Ungleichheit hin zu postulierter Ungerechtigkeit lokaler Umweltbelastungen*. In: Soziale Welt 65, S. 22–45.

Prettenthaler, Franz; Habsburg-Lothringen, Clemens; Sterner, Cornelia (2008): *Soziale Aspekte von Climate Change Impacts in Österreich*, Studie im Auftrag von GLOBAL 2000. Verfügbar unter https://www.global2000.at/sites/global/files/Studie_Arm%20und%20Reich_08.pdf, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.

Wehrspaun, Michael (2009): *Umweltgerechtigkeit und Ökologische Gerechtigkeit*. In: Hornberg, Claudia; Paoli, Andrea (Hrsg.): *Umweltgerechtigkeit – die soziale Verteilung von gesundheitsrelevanten Umweltbelastungen*. Dokumentation der Fachtagung vom 27. bis 28. Oktober 2008 in Berlin, S. 59–70. Verfügbar unter http://www.apug.de/archiv/pdf/Tagungsdokumentation_Umweltgerechtigkeit.pdf, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.



Foto: S. Thomaier

Digitalisierung – auch in der Stadtplanung?

Elke Pahl-Weber

„Digitalisierung ist in vollem Gange. Sie betrifft uns alle – und sorgt für einen tiefgreifenden Wandel in jedem Lebensbereich.“ (BMW i o.J.)

Wir leben im Jahrhundert der Städte und der Urbanisierung. Obwohl sich die Möglichkeiten der Kommunikation in den vergangenen 30 Jahren explosiv verändert haben und eine über digitale Möglichkeiten hergestellte Vernetzung von Dingen und Menschen vorhanden ist, die es in dieser Ausdehnung und Intensität nie zuvor gegeben hat, werden Städte noch immer in erster Linie als Orte und stationäre Gegebenheiten wahrgenommen. Schon seit der Chicagoer Schule in den 1920 Jahren wissen wir, dass Städte zugleich Orte und Kommunikationsräume sind, in denen menschliches Handeln und physische Umwelt sich gegenseitig beeinflussen und den Raum prägen. Vor diesem Hintergrund bildet sich eine neue Wissenschaft der Städte heraus, die Städte als komplexe Systeme sieht, deren Muster

und Prozesse analysiert und dabei die human-materielle Interaktion in den Blick nimmt.

Die These dabei ist, dass das Funktionieren von Städten auf multiplen Prozessen beruht, die sowohl ort- als auch zeitbasiert sind und sich in der räumlichen Wahl von Individuen und Gruppen innerhalb der Bevölkerung ausdrücken; dabei nehmen sie Bezug aufeinander und ihre weiteren Aktivitäten, was sich schließlich in einem Typ von Land- oder Flächennutzung niederschlägt (Batty 2013: 29).

Wenn sich die Städte in ihrer räumlichen Ausprägung stark verändern, ist auch die Veränderung der funktionalen Nutzungen und Abläufe in der Stadt zu erwarten. Diesem hochkomplexen Gefüge der Stadt muss auch der Planungsprozess zur Entwicklung, Veränderung oder Neuerrichtung von Städten entsprechen. Wenn die Stadt sich aufgrund der digitalen Kommunikation und Vernetzung verändert, kann dann der Planungsprozess soweit analog bleiben, wie er gegenwärtig ist? Die räumliche Prägung durch Digitalisierung findet sich bereits an vielen Orten in der Stadt, Digitalisierung

ist präsent. Dabei lassen sich mehrere Themenfelder beschreiben, in denen die Digitalisierung zu veränderten Nutzungsmustern in der Stadt führt, die aber nicht abschließend sind und sich angesichts der Dynamik städtischer Entwicklung schnell verändern werden.

Die Nutzung von digitalen Kommunikationsgeräten ist heute weitgehend gegeben. Deutschland hat im Jahr 2017 ca. 51 Millionen Smartphone-Nutzer, 2019 werden 55 Millionen vorausgesagt (eMarketer 2017 zitiert nach Statista 2017a). 2017 haben in den Altersgruppen zwischen 14 und 64 Jahre ca. 88 bis 95 Prozent ein Smartphone, der Anteil bei den über 65-jährigen liegt dagegen unter 30 Prozent (Bitkom 2017 zitiert nach Statista 2017b). Die Nutzung von Mobiltelefonen bestimmt heute das Bild der im öffentlichen Nahverkehr reisenden Personen, Kopf geneigt, Blick auf das digitale Gerät gerichtet. Genauso wichtig wie ein guter Sitzplatz ist eine Verbindung zum Internet oder zumindest zum Telefonnetz, um aus jeder Situation – sitzend, gehend, parallel zu anderen Tätigkeiten – das Mobiltelefon zu nutzen. Das Smartphone wird aber zunehmend auch für andere Aktivitäten genutzt, beispielsweise ist die Nutzung für mobiles Bezahlen (*Mobile Payment*) von 2015 bis 2017 von ca. 35,5 Millionen EUR Transaktionsvolumen auf ca. 202 Millionen EUR angestiegen und das Volumen soll sich in den nächsten vier Jahren noch einmal mehr als verdoppeln. Dabei liegt Deutschland im Vergleich zu den USA und vor allem China noch sehr weit zurück (Statista 2017c). Global zeichnet sich ab, dass das Mobiltelefon das Werkzeug mit der stärksten transformativen Kraft ist, das großen Teilen der Bevölkerung überhaupt erst die Teilnahme an Bildung und Arbeit ermöglicht (Townsend 2013: 178).

Dieses Beispiel kann sichtbar machen, dass Digitalisierung im Bereich der persönlichen Kommunikation und der persönlichen Lebensgestaltung, etwa mobil zu sein oder einzukaufen, bereits eine sehr große Verbreitung hat und die Menschen sich zunehmend darauf einstellen, sie zur Umsetzung ihrer Lebensgestaltung auch zu nutzen. Dies wird unterstützt von der Entwicklung bei den Computern für die individuelle Nutzung. Die Ausstattung der Haushalte in Deutschland mit Computern zeigt, dass in den vergangenen fünf Jahren die Zahl von Computern auf mehr als zwei Geräte pro Haushalt deutlich angestiegen ist, dabei ist die Zahl der stationären Geräte abnehmend, die der mobilen Geräte zunehmend (Destatis o. J.). Laptops und mobile Computer bestimmen heute das Bild von auf Fluren arbeitenden Studierendengruppen, von Managerinnen und Managern im Flugzeug und im Zug, aber auch in Cafés, wo Personen nicht nur zum Kaffeetrinken hinkommen, sondern dabei am Laptop arbeiten oder ihrem Vergnügen nachgehen. Der Charakter der Nutzung des Raumes verändert sich durch diese Entwicklungen. Ob und wie sich auch die physischen Bedingungen – beispielsweise die Gestaltung oder Infrastrukturen – der Räume verändern, ist zwar unklar, aber doch zu erwarten.

Die Digitalisierung der Arbeitsprozesse in Produktion und Dienstleistung hat begonnen. In der vierten industriellen Revolution (Industrie 4.0) verzahnt sich die Produktion mit modernster Informations- und Kommunikationstechnologie. Dabei finden sich Anwendungen in den unterschiedlichen Branchen in sehr verschiedener Ausbreitung, am intensivsten in den Branchen Fahrzeugbau, Maschinenbau und Herstellung von Datenverarbeitungs-, Daten- und Optikerzeugnissen (Bitkom 2016: 15). Dabei ist nur ein Teil der Anwendungsfälle bekannt und zugänglich, weil die Bewahrung als Betriebsgeheimnis der Veröffentlichung entgegensteht. Am häufigsten ist die Industrie 4.0 in der Automatisierung von Produktion zu finden (Dorst 2016: 19). Neuere Entwicklungen zeigen sich auch im Bereich von Service, beim E-Commerce und im Einsatz von Robotik bei Pflege und Distribution. Die Notwendigkeit, eine ressortübergreifende Innovations-, Forschungs-, und Transferstrategie „Arbeiten 4.0“ zu entwickeln, ist erkannt (BMAS 2017: 193). Die räumlichen Voraussetzungen und Folgen sind weitgehend noch nicht thematisiert. Die Veränderung der Produktion, die im Zuge der Automatisierung auch Dezentralisierung erlaubt und zudem eine starke Abnahme von Emissionen erwarten lässt, hat für die räumliche Entwicklung verschiedene Auswirkungen. Das räumliche Vernetzen von Arbeitsstätten und Wohnen könnte sich als sehr viel einfacher erweisen. Dies könnte trotz der bleibenden Notwendigkeit physischer Nähe von Personen in Forschung und Praxis eine Dezentralisierung mit sich bringen, die veränderte Wegebeziehungen und möglicherweise auch veränderte Standortanforderungen nach sich zieht.

Die Digitalisierung der Steuerung und Vernetzung technischer Infrastrukturen ist heute bereits weit verbreitet. So kann beispielsweise die Energiegewinnung aus regenerativen Rohstoffen, durch die die Netze nicht wie üblich konstante, sondern schwankende Strommengen aufnehmen müssen, durch Digitalisierung unterstützt werden, etwa beim Lastenmanagement der Energieverbräuche. Digitalisierung ist aber insbesondere bei der Vernetzung von Infrastrukturen, etwa der Abwärmegewinnung und -speicherung sowie Raumheizung nicht wegzudenken. Mengen, Temperaturen und Management der Bedarfe und Abrufe lassen sich analog nicht mehr steuern. Die Vernetzung von Personen,

Dingen und Services ist vielerorts bereits sichtbar, Bestellvorgänge und Lieferung, gesteuert über das Internet, verlangen nach innovativen Distributionsformaten. Dies wird bereits in zahlreichen Pilot- und Forschungsvorhaben untersucht.

Auch die zeitlichen Strukturen von Räumen werden sich mit der Digitalisierung verändern. Erkennbar ist bereits eine Veränderung der Arbeitswelten, mit einem wachsenden Anteil an Selbstorganisation, temporärer Vernetzung von Projekten und variablen Raum- und Zeitstrukturen (ias-Gruppe 2016: 6).

Eines wird aus der bereits vorhandenen Digitalisierung in den Lebensbereichen sehr deutlich: Die Stadt von morgen ist nicht die Stadt von gestern mit Internetanschluss. Sie wird sich in ihren Grundstrukturen verändern. Wie sich die Funktionen in der Fläche anordnen, ist noch nicht absehbar, wie die Infrastrukturnetze in einer Kombination aus zentralen und dezentralen Netzen strukturiert sein werden, ist in der Auswirkung auf die Räume noch

nicht zu beschreiben. In diesem Transformationsprozess ist die Frage, ob und wie sich auch die Planung der Städte und Gemeinden wandelt, folgerichtig. Die Digitalisierung des Planungsprozesses hat aber bereits begonnen.

Die Digitalisierung der Lebenswelten macht auch deutlich, dass Digitalisierung ohne Menschen, die die digitalen Geräte nutzen und zu nutzen wissen, nicht denkbar ist. Digitalisierung kann sogar als Kombination aus sozialem Verhalten und technischer Infrastruktur verstanden werden (Günthner 2017: 8).

In den bereits vorhandenen Ansätzen für die Digitalisierung von Planung zeigen sich zuerst die auf die Mitwirkung von Menschen orientierten Planungsabschnitte, nämlich die der Bürgerbeteiligung. Zahlreiche Städte haben inzwischen ihre Plangrundlagen, sowohl Pläne als auch Planungsvorhaben und dazugehörige Daten, online gestellt und ermöglichen so jeder Person, die online Daten abrufen will, dies auch zu tun. Das übermitteln von Daten zur Planung betrifft auch die Träger öffentlicher Belange. Hier gibt eine Blitzumfrage der DIHK (Abb. 1) Auskunft darüber, wie viele IHKs im Rahmen der Beteiligung mit elektronischen Informationen

52 IHKs erhalten elektronische Informationen/Unterrichtungen seitens der planenden Behörden

... mit elektronischen Informationen

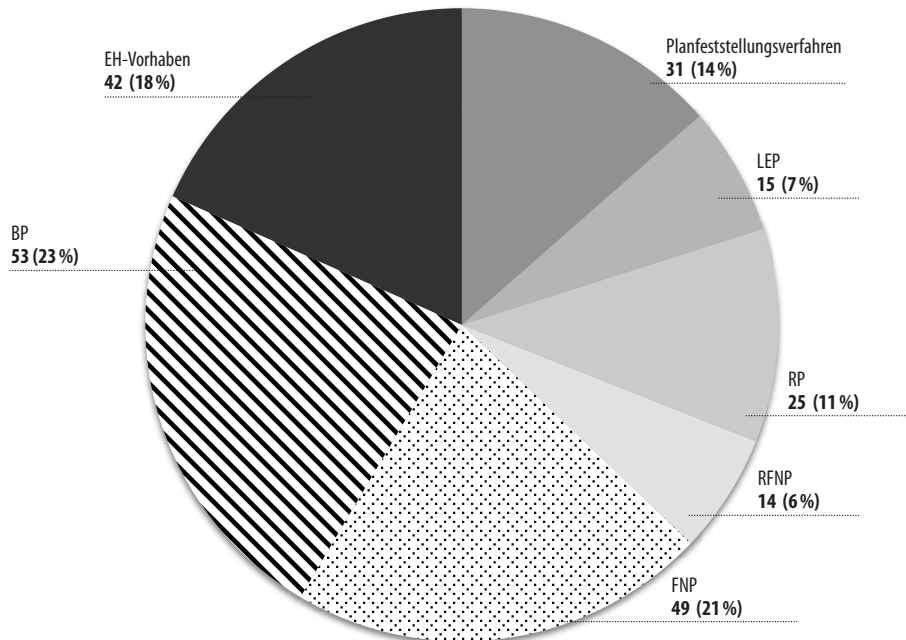


Abbildung 1: Blitzumfrage 2016 zur digitalen Bauleitplanung (Darstellung nach T. Fuchs, DIHK 2016, unveröffentlicht)

versorgt werden. Die Zahl ist bei einigen Plantypen sehr hoch, bei fast allen in den letzten zwei Jahren deutlich gewachsen.

Die Frage, ob Digitalisierung sich auch in der Stadtplanung findet, kann – zumindest für die Bürgerinformation – bereits positiv beantwortet werden. Aber Information ist nur ein sehr kleiner, wenn auch sehr wichtiger Teil des Planungsprozesses. Die Digitalisierung des fachlichen Gesamtprozesses selbst ist noch nicht erfolgt.

In dem sich so schnell und dynamisch vollziehenden Transformationsprozess der Städte mutet die aktuelle Dauer der Planungsprozesse anachronistisch an. Das umfangreiche Zusammenstellen aller notwendigen Unterlagen, Bedingungen, Vorschriften, rechtlichen Rahmensetzungen, aber auch innovativer Lösungsmöglichkeiten erfolgt heute für jedes Vorhaben neu, es wäre aber vorstellbar, in einem System die notwendigen Daten jederzeit abrufen zu können und für den konkreten Fall anzuwenden. Eine Kombination aus humaner Arbeitskraft und digitaler Intelligenz könnte

Planungsgrundlagen, vorhandene Lösungsmöglichkeiten, Chancen und Risiken abschätzen und so die Folgen unterschiedlicher Planungsvarianten im Raum visualisieren. Die bereits vorhandenen Labore für interaktive Prozesse bei der Planung sind Beispiel für einen weiteren Schritt der Digitalisierung von Planung. Hier geht es nicht mehr um Information, sondern um fachübergreifende Grundlagen. Die Vernetzung mit digitalen Karten und die Sichtbarmachung von Wirkungen auf zuvor festgelegte Kriterien können die Entscheidung über Pläne und Projekte transparenter machen, den Abwägungsvorgang beschleunigen und möglicherweise Spielraum für die dynamischen Veränderungen im Laufe der Umsetzung lassen. Dies ist eine These – sie zu verifizieren ist Aufgabe der laufenden und noch anstehenden Forschung zur Digitalisierung in der Stadtplanung.

QUELLEN

Batty, Michael (2013): *The New Science of Cities*. MIT, Massachusetts.

Bitkom – Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien (Hrsg.) (2016): *Industrie 4.0, Status und Perspektiven*. Berlin.

BMAS – Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2017): *Arbeit weiter denken, Arbeiten 4.0, Weissbuch*. Berlin.

BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (o.J.): *Den digitalen Wandel gestalten, Dossier Digitalisierung*. <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/digitalisierung.html>, letzter Zugriff: 20. April 2017.

Destatis – Statistisches Bundesamt (o.J.): *Ausstattung privater Haushalte mit Informations- und Kommunikationstechnik*. https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/EinkommenKonsumLebensbedingungen/AusstattungGebrauchsgegenständen/Tabellen/Infotechnik_D.html, letzter Zugriff: 21. März 2017.

Günthner, Stephan (2017): *Digitalisierung – eine neue technologische Schicht*. In: BBSR (Hrsg.): *Neue digitale Bequemlichkeiten und die europäische Stadt. Digitale Technologien und Raumnutzung*. BBSR-Analysen KOMPAKT 02/2017, Bonn, S. 6–8.

ias-Gruppe (2016): *Die Digitalisierung der Arbeitswelt: Herausforderungen für Mensch und Organisation*. Impulse 01/2016.

Statista – Das Statistikportal (2017a): *Prognose zur Anzahl der Smartphone-Nutzer in Deutschland von 2014 bis 2019*, zitiert nach Statista. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/500579/umfrage/prognose-zur-anzahl-der-smartphonenuutzer-in-deutschland>, letzter Zugriff: 21. März 2017.

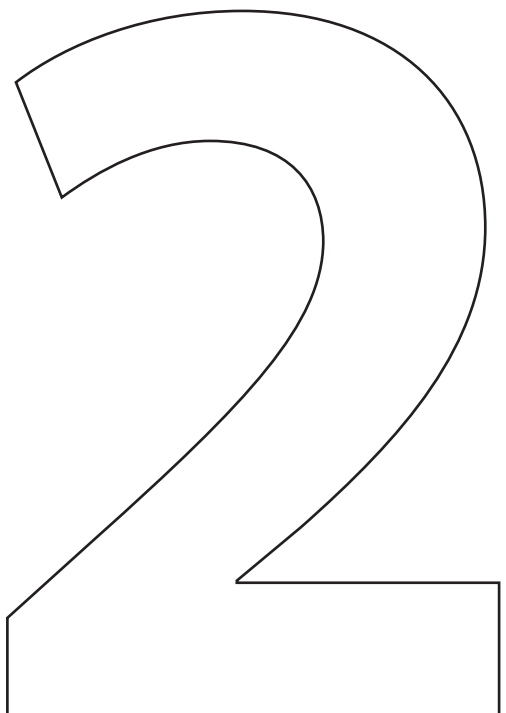
Statista – Das Statistikportal (2017b): *Anteil der Smartphone-Nutzer in Deutschland nach Altersgruppe im Jahr 2016*, zitiert nach Statista. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/459963/umfrage/anteil-der-smartphone-nutzer-in-deutschland-nach-altersgruppe>, letzter Zugriff: 21. März 2017.

Statista – Das Statistikportal (2017c): *Transaktionsvolumen*. <https://de.statista.com/outlook/331/100/mobile-payments/weltweit#takeaway>, letzter Zugriff: 21. März 2017.

Townsend, Anthony (2013): *Smart cities, Big Data, Civic Hackers, and the Quest for a New Utopia*. W.W. Norton & Co, New York.

Standort & Immobilie

Locations & Properties



Do Urban Economics and Real Estate Economics Still Matter?

A Very Tentative Bibliometric Analysis

Franz Fürst

Do Urban and Real Estate Economics still matter? Indeed, have they ever mattered?, one might ask somewhat provocatively. It is perhaps no coincidence that both of these sub-disciplines appear near the bottom of the JEL classification codes which are the standard method of classifying scholarly publications in economics. Indeed, Urban and Real Estate Economics are only saved from the disgrace of being dead last by virtue of the categories 'Y miscellaneous' and 'Z other special topics' at the bottom of the list. And indeed, for most of their existence, these fields were treated akin to remote colonies in the kingdom of economics. Famous mainstream economists sailed in gallantly once in a blue moon with a paper or two touching on urban matters or housing markets when it suited their interests, but shortly afterwards steered their research agendas towards other promising new shores.

And yet, given the peripheral status of these two fields as seen from mainstream economics, it may appear paradoxical that they also find themselves on hotly contested territory with many related areas of scientific enquiry. Urban and Regional Planning, Real Estate Finance and Investment, Housing Studies, Regional Science, Regional Economics, Spatial Economics are just a few examples of the name variations in what can be loosely grouped under the heading 'built environment studies'. The research and professional activities of most authors gathered in this volume and indeed of Dietrich Henckel himself straddle several of these fields, which is perhaps equally indicative of the inherently multi-disciplinary nature of this subject matter as it is of

Dietrich Henckel's own work. The scope and influence of his work is discussed in more detail in other contributions in this book, but it is interesting to note in this context that Dietrich Henckel's timely and innovative work cuts across boundaries and defies attempts to be pigeon-holed into any of the categories mentioned above.

A casual look around the current literature seems to confirm that the importance and esteem of the built environment related academic sub-disciplines has grown dramatically in recent years. The introduction of a recent book by Paul Cheshire, Max Nathan and Henry Overman (2014) opens on a striking note: the authors attest to a remarkable resurgence of Urban Economics. Without a doubt, many of the most pressing issues facing the world today seem to be either rooted in or curable by the built environment and its design, economic, social and political organisation. Whether it is the topic of climate change with its contribution of up to one third of greenhouse gas emissions stemming directly from the built environment (and another third from transport, a sector closely linked to the form and activities of urban areas), the increasing pressure on household finances from escalating house prices in many cities and countries around the globe or increasing urban problems of crime, environmental degradation and pollution in the world's fast growing megalopolises. Surely, the expertise of researchers in these fields should be more sought after than ever before as the problems and the desperate search for solutions mount. Or is this just wishful thinking on the part of these individuals, an essentially Ptolemaic outlook that conforms to how we'd like to see the world? This chapter will try to shed some light on this question by looking at some bibliometric measures. As with any empirical analysis, it is woefully narrow, too narrow for answering such a bold question comprehensively. Instead, it relies on pragmatic shortcuts and proxies to cut the problem down to size. Perhaps less controversially, the second part of this analysis will present the most influential topic areas and papers in

the last decade or so as measured by citations in the top journals in Urban and Real Estate Economics.

Evaluating the quality of academic work is almost inexorably a controversial task. Quantitative measures may seem objective but they may be unreliable and subject to manipulation. Indeed, I am almost certain that Dietrich Henckel will be quick to point out the limitations of any quantitative analysis, a subject we debated thoroughly and with great fervour over lunch, coffee and on other occasions throughout the years. Nevertheless, quantitative analysis dominates our field, and this is no different for the measurement of its impact. The reputation and importance of a journal is generally measured in impact factors (IFs). The simple IF is calculated by dividing the number of citations received over the number of articles published. An IF of 1 indicates that papers published in a given journal receive on average 1 citation each. Even a non-academic reader will recognise immediately that using this simple metric as a proxy for overall journal reputation is fraught with problems (for an excellent summary of these, see for example Amin, Mabe 2004). Despite widespread recognition of the shortcomings and the existence of a host of more sophisticated and

more comprehensive indicators, the IF still remains the common currency of journal reputation in the academic publishing business.

WEB OF SCIENCE IMPACT FACTORS

As a first crude approximation of how the fields have fared, we turn our attention to the IFs as reported by the renowned ISI (Institute of Scientific Information) Web of Science citations that are used to generate the Thomson Reuters Journal Citation Reports, which cover a broad range of areas of enquiry. Fig. 1 shows how IFs have developed in the most recent time period (2005–2015). The general trend appears to be one of growing IFs in both urban and real estate journals. It would be premature, however, to equate this with growing importance of urban and real estate economics in general, as this graph does not show the relative aggregate position of these journals vis-à-vis the journals of all other fields. It may also be argued, of course, that citations only represent one among many possible dimensi-

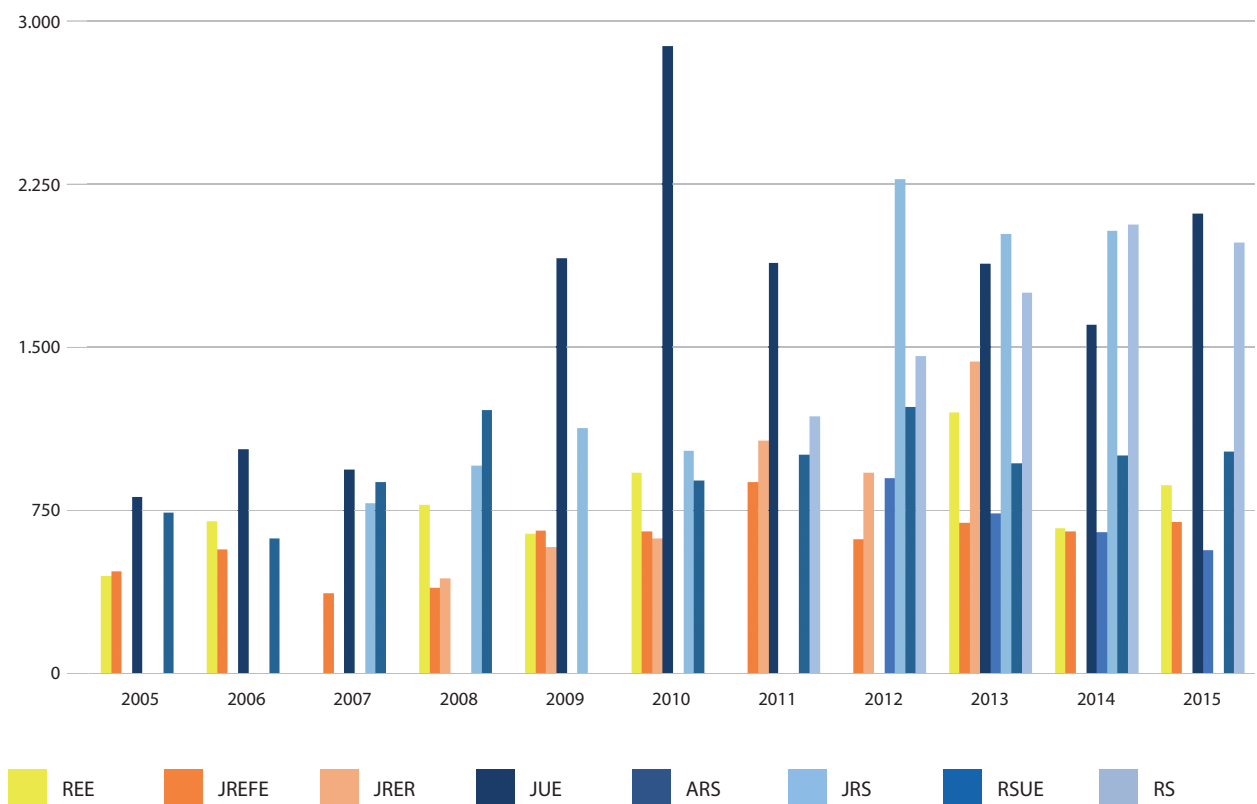


Figure 1: Journal impact factors in the 2005–2015 period for selected real estate and urban/regional journals (Source: Thomson Reuters Journal Citation Reports)

ons reflecting the impact of an academic field. Nevertheless, there seems to be a trend towards more citations per paper, possibly from within and outside the group of these journals.

A brief glance at the Is of individual journals reveals that the Journal of Urban Economics and the Journal of Regional Science have the highest averaged impact factors in the group of journals considered here, followed by Regional Studies. The graph in Fig. 1 also demonstrates the volatility of IFs. Consider, for example, the drop in JUE's IF by 1 from 2010 to 2011. Other journals show similar variations, perhaps underlining our initial suspicion that IFs may be subject to biases and inaccuracies while journal reputation itself is known to be a relatively stable construct that changes only slowly over the years. There are also entries and exits of journals, some new and some of them such as JRER or RSUE that were established decades ago but were not included in citation reports until very recently. Despite all these well-known shortcomings, the trouble is and remains that there is no single formula that can reliably compress all the facets of journal reputation into a single metric.

GOOGLE SCHOLAR ANALYSIS

We found in the previous section that impact factors are a convenient and readily available metric for taking the temperature of the urban economics and real estate fields. However, these numbers do

not reveal what 'hot' topics and papers drive the citations that form the basis of impact factors. To open up this black box, let's take a closer look at the top papers in each of these journals. A similar endeavour, albeit not based on Google Scholar, was undertaken by Jonathan Dombrow and Geoffrey Turnbull (2004), who identify a number of topics that were considered cutting-edge at the time. A Google Scholar based analysis was presented more recently by Maximilian Auffhammer (2009) for the field of environmental and resource economics.

The main attraction of using Google Scholar instead of the more established systems such as Web of Science is its broader coverage of academic journals, books, working and conference papers as well as government reports, dissertations and other 'grey' literature (Meho, Yang 2007). In applied fields like Urban and Real Estate Economics, this more comprehensive coverage is likely to give a more accurate picture of the impact certain top papers and topic areas are having.

Table 1 shows the citation count for the top 10 papers published in each of the analysed journals. The rankings are based on the Google Scholar h5-index, which is the h-index for articles published in the last 5 complete years. The h5-index, named after its inventor Jorge Hirsch, indicates the largest number of h articles with at least h citations. Thus, an h5 index value of 40 indicates that a journal had 40 articles with at least 40 citations over a five year period. A quick glance at the numbers reveals that real estate and urban economics journals remain distinct in the topic areas they cover despite some recent attempts to integrate both fields. Housing research is probably the only topic area that both groups of journals cover in almost equal parts. Real Estate Investment

	<i>Journal name and h index</i>	Housing	REITs and listed real estates	Commercial real estate	Green buildings & sustainability	Agglomeration & industrial structure	Regional competitiveness & specialisation	Population and city growth
Real estate	<i>JREFE (24)</i>	310	189	36	-	-	-	71
	<i>REE (20)</i>	275	102	147	385	83	-	-
	<i>JRER (17)</i>	171	86	120	145	-	-	-
Total Real Estate		756	377	303	539	83	0	71
Urban Economics	<i>JUE (40)</i>	133	-	-	78	369	355	81
	<i>RSUE (35)</i>	294	-	-	-	170	170	61
	<i>RS (47)</i>	-	-	-	-	720	860	161
	<i>JRS (29)</i>	144	-	-	76	446	553	76
Total Urban Economics		571	0	0	154	1705	1938	379

Table 1: Citation count for Top 10 papers in each journal from 2011–2015 (Source: Google Scholar)

Trusts (REITs) and commercial real estate are mainly covered in the real estate journals. In recent years, research on green buildings and sustainability has experienced a remarkable rise in attention and prominence, mainly in the real estate journals and, to a lesser extent, in the urban economics literature. The mainstay of the urban economics journals has been papers on agglomeration economics and industrial structures along with studies on regional competitiveness and specialisation. Understanding the dynamics behind population and city growth is also an established area that has received a fair deal of attention, not just in the last five years but also in the preceding decades. Overall, it can be observed that urban economics appears to be more conservative than real estate in terms of the topic areas of the most cited papers, while real estate journals cover more innovative topics such as *REITs*/ listed real estate or green finance and sustainability. Perhaps this more established line of research also attracts more citations overall, as can be seen from a comparison of total citation counts.

THE FUTURE

So what can we learn from this rough-and-ready bibliometric analysis? It appears that both Urban Economics and Real Estate Economics have become mature and well established fields. New journals have been established and/or incorporated into the scientific benchmarking system, some of them rising through the ranks with remarkable speed and gaining an excellent reputation within a matter of a few years. New topic areas such as sustainability and green buildings or innovative real estate finance and investment vehicles have been opened up and investigated with academic rigour.

There is ample room to speculate on future developments of these fields. The impact of climate change on regions, cities and buildings is almost certain to occupy more journal space in coming years. Similarly, the nexus of technology and the built environment is another promising area. Urban problems related to excessive city growth and environmental degradation are also expected to move closer to the centre of attention as these problems reach crisis point in some parts of the world.

Finally, there are signs that the fields will themselves become more integrated as they rise to the challenge of tackling these complex, multi-faceted global issues. The need to integrate urban and regional economic models was first expressed by Edward Glaeser and Janet Kohlhase (2004). A similar synthesis may yet appear in the empirical literature between urban/regional economics and real estate research. The blueprint for such an integration has, of course, been around for decades, not least in the work of Dietrich Henckel who has continuously sought to understand complex problems of the built environment through a variety of lenses. Notable examples include his research on time-space patterns of cities,

soft location factors, zero acreage urban agriculture as well as light pollution in cities. It is this legacy that has also had a profound impact on many authors gathered in this volume, including the author of this tentative essay.

SOURCES

- Amin,** Mayur; Mabe, Michael A. (2004): *Impact factors: use and abuse*. In: International Journal of Environmental Science and Technology (IJEST), 1(1), pp. 1–6.
- Auffhammer,** Maximilian (2009): *The state of environmental and resource economics: A Google Scholar perspective*. Review of Environmental Economics and Policy, rep001.
- Cheshire,** Paul C.; Nathan, Max; Overman, Henry G. (2014): *Urban Economics and Urban Policy: Challenging Conventional Policy Wisdom*. Edward Elgar Publishing, Cheltenham/ Northampton.
- Dombrow,** Jonathan; Turnbull, Geoffrey K. (2004): *Trends in Real Estate Research, 1988–2001: What's Hot and What's Not*. In: The Journal of Real Estate Finance and Economics, 29(1), pp. 47–70.
- Glaeser,** Edward L.; Kohlhase, Janet E. (2004): *Cities, regions and the decline of transport costs*. In: Papers in regional Science, 83(1), pp. 197–228.
- Meho,** Lokman I.; Yang, Kiduk (2007): *Impact of data sources on citation counts and ranking of LIS faculty: Web of Science versus Scopus versus Google Scholar*. In: Journal of the American Society for Information Science and Technology, 58(13), pp. 2105–2125.

Liegenschaftspolitische Potenziale in der Bereitstellung und Sicherung von Gewerbestandorten

Susanne David

Deutschlands Großstädte wachsen: Bereits seit Ende der 1990er Jahre bewegt sich das Bevölkerungswachstum der Großstädte in Deutschland mit 500.000 und mehr Einwohnern in der Summe über dem gesamtdeutschen Durchschnitt und hat etwa seit 2004 deutlich an Entwicklungsdynamik zugelegt. Auch in Bezug auf die Beschäftigtenentwicklung der Großstädte mit 500.000 und mehr Einwohnerinnen und Einwohnern lässt sich eine Trendwende feststellen: seit Ende der 1990er Jahre wächst die Anzahl der Beschäftigten in den Großstädten in der Summe stärker im nationalen Durchschnitt – ein Trend, der bis heute anhält (Deschermeier 2016: 4f.; Geppert, Gornig 2010: 3 f.). Eine unmittelbare Begleiterscheinung dieser Entwicklungen in den Großstädten ist der zunehmende Wettbewerb um das Gut Fläche: Die Nutzungsansprüche an den Stadtraum insbesondere in Zeiten des Wachstums werden vielfältiger und größer. Die räumlich-selektive Verdrängung sozialschwächerer Haushalte sowie finanzschwächerer wirtschaftlicher Aktivität gelten als Begleiterscheinung dieser Entwicklung und verändern die sozial- und wirtschaftsräumliche Komposition der Großstädte teilweise erheblich (BMVBS 2013: 26).

Angesichts dieser Trends ist es nicht verwunderlich, dass das Thema kommunale Bodenpolitik insbesondere in wachsenden Städten in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat. Drixler et al. (2014: 9) bemerken dazu: „Insbesondere in wachsenden Städten zeichnen sich ein zunehmender bodenpolitischer Handlungsbedarf und zugleich auch ein erhebliches Vollzugsdefizit ab.“

Eine Facette der kommunalen Bodenpolitik stellt die kommunale Liegenschaftspolitik dar. Das Potenzial derselben soll im Folgenden in Bezug auf die Bereitstellung und Sicherung von Gewerbestandorten diskutiert werden. Im Rahmen dessen wird auf die Resultate einer Interviewreihe zurückgegriffen, die als Teil des Promotionsvorhabens der Autorin im Zeitraum März–November 2015 mit den Liegenschafts- und Stadtentwicklungsämtern der 13 größten Städte Deutschlands durchgeführt wurde.

Kommunale Liegenschaften sind Grundstücke im Eigentum einer Kommune. Sie übernehmen vielfältige Funktionen und werden im Rahmen der Daseinsvorsorge sowie stadtentwicklungspolitischer, fiskalischer und/oder stadtökologischer Zielsetzungen der Kommune eingesetzt (vgl. Mäding 1999: 530ff.). In Bezug auf die Wirtschaftsförderung spielen kommunale Liegenschaften in der Bereitstellung von Gewerbeflächen für Neuansiedlung, Standortvergrößerungen oder -verlagerungen eine wichtige Rolle. Die Bedeutung kommunaler Liegenschaften spiegelt sich in zwei Umfragen des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) von 2008 und 2012 zur kommunalen Wirtschaftsförderung wider: In beiden Jahren rangierte die Entwicklung von Gewerbe- und Industrieflächen mit hoher Kontinuität als eines der wichtigsten Themen (Difu 2013: 10f.). Die Bereitstellung von Gewerbeflächen wird als Grundvoraussetzung für die Sicherung und Ansiedlung von Unternehmen und Arbeitsplätzen sowie zur Standortstärkung vor dem Hintergrund interkommunaler Konkurrenz und internationalen Standortwettbewerbs verstanden. Die dazu benötigten Flächen werden „in Deutschland von den Städten und Gemeinden überwiegend durch kommunalen Zwischenerwerb gesichert“ (Dransfeld, Kiehle 2014: 118).

Besonders für wachsende Großstädte Deutschlands stellt die Sicherung von Gewerbeflächen eine besondere Herausforderung dar. Die Konkurrenz der Nutzungsansprüche an Flächen ist

in diesen Städten besonders scharf. Als Konsequenz dessen machen sich insbesondere dort Verdrängungstendenzen klassischer Gewerbeunternehmen zugunsten von Nutzungen höherer Renditeerwartung bemerkbar. In Berlin beispielsweise wird der Verdrängungseffekt von Gewerbe „etwa durch die Umwandlung von Gewerbehöfen zu Wohnen, die Schließung von zuvor gewerblich genutzten Baulücken oder die Beräumung von größeren Arealen für Wohnungsbau“ (SenStadtUm 2014: 14) als hoch eingeschätzt. Auch die Analyse der Inanspruchnahme erfasster Potenzialflächen für eine gewerbliche Entwicklung zeigt, dass im Zeitraum von 2009–2014 39 Prozent dieser Flächen von nicht-gewerblichen Nutzungen in Anspruch genommen wurden: Einzelhandel rangierte mit 32,2 Hektar (25 Prozent) auf Platz eins, gefolgt von Wohnen mit 12,1 Hektar (zehn Prozent) und sonstigen Nutzungen (Hotels, Künstlerateliers etc.) mit 4,6 Hektar (vier Prozent) (ebd.).

Neben dem quantitativen Verlust von Gewerbeflächen und Gewerbepotenzialflächen sehen sich die Großstädte gleichzeitig mit der Notwendigkeit der qualitativen Sicherung von Gewerbestandorten konfrontiert: Der ökonomische und technologische Wandel bedingt veränderte Wertschöpfungsprozesse und Tätigkeitsstrukturen in Unternehmen, die die Standortanforderungen und Flächenbedarfe von Unternehmen immer weiter ausdifferenzieren (Zwicker-Schwarm 2013: 9, 127).

Vor dem Hintergrund dieses „Dreiklangs aus Wachstum, Flächenkonkurrenz der Teilmärkte und den Anforderungen an Industrie von morgen“ (IHK 2016: 7) stehen insbesondere wachsende Städte vor der Aufgabe, ein flexibles und ausreichendes Angebot an Standorten verschiedener Größen und Lagen im Stadtraum sowohl in der Gegenwart als auch für die Zukunft zu sichern. Dies umfasst insbesondere: Die Sicherung in Nutzung befindlicher Gewerbeflächen, Anpassung und Qualifizierung vorhandener Standorte an die sich ändernden unternehmerischen Standortansprüche, die Sicherung eines Angebots an kurzfristig verfügbaren, baureifen Gewerbeflächen für Neuansiedlungen, Bestandserweiterungen und -verlagerungen sowie die langfristige Sicherung von Gewerbepotenzialflächen. In dieser Hinsicht bietet der Einsatz kommunaler Liegenschaften diverse Vorteile. Als Eigentum der Kommune stehen diese in Bezug auf ihre Nutzung zur freien Disposition, d.h. formulierte kommunalpolitische Zielsetzungen können einfacher und direkter mit diesen Grundstücken gesichert und umgesetzt werden, als es mit den öffentlich-rechtlichen, bodenpolitischen Instrumenten der Fall ist (Dransfeld, Pfeiffer 2002: 28f.).

Die Allokation kommunaler Grundstücke hinsichtlich ihrer zukünftigen Nutzung erfolgt i.d.R. ausschließlich verwaltungsintern und richtet sich nach der liegenschaftspolitischen Ausrichtung der Kommune. Letztere ist eine Funktion der Abwägung und

Schwerpunktsetzung verschiedener Einflussgrößen: u.a. verwaltungsinterner und u.U. zivilgesellschaftlicher Interessen, parteipolitischer Programmatik, normativer Leitvorstellungen sowie aktueller sozioökonomischer und ökologischer Herausforderungen der jeweiligen Stadt. Diese verschiedenen Faktoren fallen dabei gemäß der jeweiligen Rahmenbedingungen unterschiedlich stark ins Gewicht.

Ist der verwaltungsinterne Allokationsprozess abgeschlossen, können die Kommunen die Grundstücke gemäß ihrer Vorstellungen verkaufen oder per Erbbaurecht vergeben. Die Kommunen können hierbei mittels vertraglicher Nutzungsverpflichtungen direkten Einfluss auf die Art und Qualität der Nutzung einer Liegenschaft nehmen. Grundstücke können gezielt an jene Nutzer vergeben werden, die sich zur Umsetzung der von der Kommune verfolgten Ziele verpflichten. Im Kaufvertrag enthaltene Rückkaufrechte und Vertragsstrafen sichern die Kommunen dabei gegenüber dem Käufer ab, sollten diese sich nicht an die vereinbarten Verpflichtungen halten (Dransfeld, Pfeiffer 2002: 24). In Bezug auf Gewerbeflächen bedeutet dies, dass die gewerbliche Nutzung sichergestellt werden kann. Die Interviewergebnisse der 13 größten Großstädte zeigten drei große Einsatzfelder kommunaler Grundstücke: Wohnungsneubau bildeten in allen untersuchten Großstädten das wichtigste Einsatzfeld, dicht gefolgt von Flüchtlingsunterbringungen und Gewerbeentwicklung. Wenngleich die Verwendung von Flächen für Gewerbeentwicklung als eines der wichtigsten Handlungsfelder in den Städten genannt wurde, so war es gleichzeitig der Bereich, zuungunsten dessen Flächen für die anderen beiden Einsatzfelder, d.h. Wohnungsbau und Flüchtlingsunterbringung, entzogen wurden.

Dies illustriert einen der Schwachpunkte momentaner liegenschaftspolitischer Praxis: Betrachtet man die inhaltliche Ausrichtung in der Vergabe kommunaler Grundstücke der untersuchten Großstädte, so unterliegt diese oftmals den Zwängen, insbesondere drängenden aktuellen Herausforderungen gerecht zu werden. Der Einsatz von Liegenschaften im Einklang stadtentwicklungspolitischer Zielsetzungen und Leitvorstellungen, allen voran die der nachhaltigen Entwicklung, wird zwar proklamiert, eine langfristige, strategische Aus-

richtung aber fehlt zumeist. Dies geht zu Lasten derjenigen Herausforderungen, denen weniger dringlicher Handlungsbedarf zugesprochen wird. Dransfeld et al. (2014: 5) konstatieren hinsichtlich dessen: „Es mangelt an einem Verständnis für die Notwendigkeit einer strategischen Liegenschaftspolitik. Die damit verbundenen Vorteile werden nicht gesehen oder unterliegen in Konflikten mit anderen kommunalpolitischen Zielen“.

Notwendige Bedingung einer strategischen Liegenschaftspolitik ist ein großes und heterogenes Grundstücksportfolio. Für die gewerbliche Entwicklung bietet dies die Möglichkeit, eine Bandbreite verschiedener Gewerbestandorte im Portfolio zu haben sowie ausreichend verfügbare, baureife Gewerbeflächen für Neuansiedlungen, Bestandserweiterungen und -verlagerungen kurzfristig anbieten zu können. Je nach quantitativem Gewicht auf dem lokalen Immobilienmarkt können Kommunen spekulationsgetriebenen Preisentwicklungen entgegenwirken und somit eine Mengen- und Preispolitik betreiben (Difu 2016).

In der langfristigen Sicherung von Gewerbeflächen stellt die Bodenbevorratung, d. h. der „vorausschauende Flächenerwerb“ (Dransfeld, Kiehle 2014: 112), ein zentrales Instrument dar, da sie die Möglichkeit birgt, den kommunalen Handlungsspielraum für die gewerbliche Entwicklung auf Dauer zu sichern. Betrachtet man die untersuchten Großstädte, so betreiben allerdings nur vier dieser Städte (München, Hamburg, Köln und Hannover) mittel- und langfristig angelegten Zwischenerwerb. Das bedeutet, dass die übrigen Großstädte keine langfristig ausgerichtete Liegenschaftspolitik besitzen – eine Situation, die angesichts der momentanen Wachstumsmuster ebenjener Städte prekär erscheint. In diesen Großstädten werden ausreichender Bestand (z. B. Berlin), fehlende finanzielle Ressourcen (z. B. Essen), geringe Flächenverfügbarkeit (z. B. Stuttgart) und/oder hohe Bodenpreise (z. B. Düsseldorf) als Gründe genannt, keine mittel- und langfristig angelegte Bodenbevorratung zu betreiben. Grundstücke werden in diesen Städten i. d. R. nur vorhabenbezogen angekauft und die Umsetzung kommunalpolitischer Zielsetzungen mittels anderer Instrumente, z. B. durch kommunale Baulandmodelle, verfolgt (z. B. in Stuttgart).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass eine strategisch ausgerichtete Liegenschaftspolitik ein großes Potenzial besitzt, die kurz-, mittel- und langfristige Verfügbarkeit von gewerblichen Grundstücken in wachsenden Städten zu sichern. Dieses Potenzial wird bis dato in den meisten großen Großstädten Deutschlands nicht ausreichend ausgeschöpft.

QUELLEN

- BMVBS** – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2013): *Stadtentwicklungsbericht 2012*. Verfügbar unter <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/144/1714450.pdf>, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.
- Deschermeier**, Philipp (2016): *Die Großstädte im Wachstumsmodus, Stochastische Bevölkerungsprognosen für Berlin, München und Frankfurt am Main bis 2035*. IW-Report 38/2016. Verfügbar unter https://www.researchgate.net/profile/Philipp_Deschermeier/publication/312083925_Die_Grossstaedte_im_Wachstumsmodus_Stochastische_Bevölkerungsprognosen_für_Berlin_München_und_Frankfurt_am_Main_bis_2035/links/586e513c08ae8fce491b6a7c.pdf, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.
- Difu** – Deutsches Institut für Urbanistik (2016): *Plädoyer für eine aktive Bodenpolitik der Kommunen*. Difu-Berichte 1/2016. <https://difu.de/publikationen/difu-berichte-12016/plaedoyer-fuer-eine-aktive-bodenpolitik-der-kommunen.html>, letzter Zugriff: 22. März 2016.
- Dransfeld**, Egbert; Kiehle, Wolfgang (2014): *Stadtentwicklungspolitische kommunale Bodenpolitik im Überblick*. BBSR-Forschungsvorhaben, Abschlussbericht, unveröffentlicht.
- Dransfeld**, Egbert; Pfeiffer, Petra (2002): *Baulandbereitstellung: Der Zwischenerwerb als Weg des Baulandmanagement*. Arbeitshilfe, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Dortmund.
- Drixler**, Erwin; Friesecke, Frank; Kötter, Theo; Weitkamp, Alexandra; Weiß, Dominik (2014): *Kommunale Bodenpolitik und Baulandmodelle – Strategien für bezahlbaren Wohnraum? Eine vergleichende Analyse in deutschen Städten*. In: DVW (Hrsg.): *DVW-Schriftenreihe*. Band 76, Wißner-Verlag, Augsburg.
- Geppert**, Kurt; Gornig, Martin (2010): *Mehr Jobs, mehr Menschen: Die Anziehungskraft der großen Städte wächst*. In: IWF Wochenbericht Nr. 19/2010, Berlin, S. 2–10.
- IHK** – Industrie- und Handelskammer Berlin (2016): *Berliner Standorte für die Industrie von morgen. Kriterien und Vorschläge für ein Gesamtkonzept*. Berlin.
- Mädig**, Heinrich (1999): *Liegenschaftspolitik*. In: Wollmann, Hellmut; Roth, Roland (Hrsg.): *Kommunalpolitik. Politisches Handeln in den Gemeinden*. Springer VS, Wiesbaden, S. 530–540.
- SenStadtUm** – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2014): *Überprüfung des Stadtentwicklungsplans Industrie und Gewerbe – Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich in Berlin*. Verfügbar unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/industrie_gewerbe/STEP-2_Endbericht.pdf, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.
- Zwicker-Schwarm**, Daniel (2013): *Kommunale Wirtschaftsförderung 2012: Strukturen, Handlungsfelder, Perspektiven*. Difu-Papers, Berlin.

Quo vadis Flächenkreislaufwirtschaft:

Wer sich im Kreis dreht, verfehlt das Ziel?

Thomas Preuß & Christian Strauß

FLÄCHENKREISLAUFWIRTSCHAFT ALS HERAUSFORDERUNG ZUKUNFTSFÄHIGER SIEDLUNGSPOLITIK

Die Steuerung des sparsamen und nachhaltigen Umgangs mit Grund und Boden ist eine zentrale Aufgabe für Gemeinden und Regionen. Die Siedlungsentwicklung soll dem tatsächlichen Bedarf entsprechend erfolgen: Flächenkreislaufwirtschaft und ein umfassender Ansatz des Flächensparens sind hierbei zentrale Herausforderungen. Flächensparen bedeutet gleichermaßen Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme, Mobilisierung von Flächen im Bestand sowie Steigerung der Effizienz der Flächennutzung.

Auf bundespolitischer Ebene wurde bereits 2002 in der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie das Ziel formuliert, die tägliche Neuanspruchnahme von Flächen für Siedlungen und Verkehr bis zum Jahr 2020 auf 30 Hektar zu reduzieren. An diesem Indikator wird bislang auch der Erfolg des Flächensparens gemessen. Trotz aller bisheriger Bemühungen und Fortschritte ist heute jedoch festzustellen, dass gegenüber den politisch verfolgten Zielen die Neuanspruchnahme weiterhin zu hoch ist. Sie betrug in den Jahren 2012 bis 2015 durchschnittlich 66 Hektar pro Tag (vgl. Abb. 1) (Destatis 2016).

Vor diesem Hintergrund sowie als Beitrag zum nachhaltigen Flächenmanagement wurde 2004 bis 2007 das Konzept der Flächenkreislaufwirtschaft im Rahmen des Programms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)“ entwickelt und in Planspielen erprobt. Das Konzept der Flächenkreislaufwirtschaft beinhaltet im Kern den Gedanken des Zyklus in der Nutzung von Flächen (Bergmann, Jakubowski, Dosch 2006: 20): eine Abfolge von Planung, Nutzung, Nutzungsaufgabe, Brachliegen, ggf. Zwischennutzung und Wiedereinbringen (vgl. Abb. 4). Die Neuausweisung von Flächen auf der grünen Wiese (vgl. Abb. 2) bleibt möglich, allerdings nur, wenn vormals baulich genutzte Flächen durch Renaturierung dem Naturkreislauf zurückgegeben werden. Innenent-

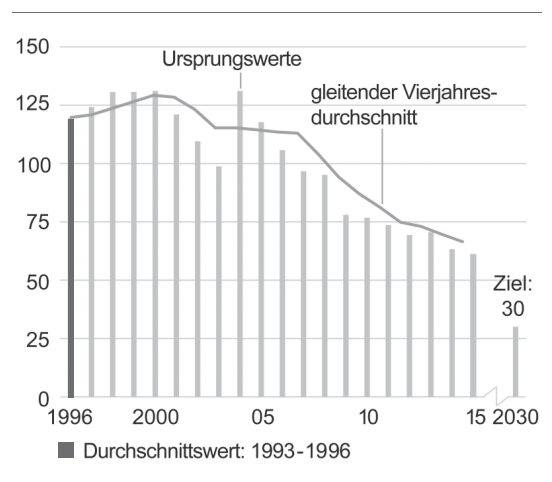


Abbildung 1: Tägliche Neuanspruchnahme von Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke in Hektar pro Tag (Quelle: Destatis 2016).

wicklung unter anderem durch die Revitalisierung von Brachflächen, die Mobilisierung von Baulücken und die Umnutzung leerstehender Gebäude (vgl. Abb. 3) hat Vorrang (Preuß, Ferber 2009).

Vorrangiges Ziel der Flächenkreislaufwirtschaft ist es, Flächen möglichst dauerhaft zu nutzen und ein Brachfallen zu vermeiden. Mit dem Kreislaufgedanken wird zugleich anerkannt, dass eine Fläche nicht dauerhaft in der gleichen Weise genutzt wird, sondern dass sich Art und Weise der Nutzung im Laufe der Zeit ändern können. Vermieden werden soll dabei, dass parallel zum Brachfallen bisher genutzter Siedlungs- und Verkehrsflächen bisherige Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke neu in Anspruch genommen werden. Mit diesem Konzept wird eine ausreichend hohe Siedlungsdichte

erhalten, während die naturnahen Flächen im Außenbereich von Besiedlung freigehalten bleiben (vgl. Abb. 4).

Flächenkreislaufwirtschaft ist mit stadtökonomischen Perspektiven in mehrerer Hinsicht verknüpft. Ein sparsamer bzw. effizienter Umgang mit Bodenschont finanzielle und natürliche Ressourcen. Eine angemessene bauliche Dichte ermöglicht die effiziente Nutzung technischer und sozialer Infrastrukturen. Die Mechanismen funktionieren dort am besten, wo die Flächennachfrage und Baulandpreise hoch sind. Aus dem Lot gerät die Stadtökonomie dort, wo verträgliche Grenzen der Entdichtung überschritten werden und mittel- bis langfristig hohe Folgekosten der Siedlungsentwicklung zu erwarten sind. Immer mehr Kreise und Gemeinden sind vor dem Hintergrund des demografischen Wandels gefordert, stärker als bisher in Richtung Innenentwicklung sowie Erhaltung bzw. Verbesserung von Standortqualitäten zu agieren. Fraglich ist indes, ob die Kommunen diese Herausforderungen einer zukunftsfähigen Siedlungsentwicklung aus eigener Kraft, geschweige denn ohne wesentliche Veränderungen in den siedlungs- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen werden meistern können.

WEITERENTWICKLUNG DES KONZEPTS FLÄCHENKREISLAUFWIRTSCHAFT

Das Konzept der Flächenkreislaufwirtschaft ist in Projekten und Modellvorhaben erprobt worden (z.B. BMBF-Förderprogramm REFINA 2006–2012, Aktionsplan Flächensparen 2014–2017, Modellversuch Flächenzertifikatehandel 2012–2017). Das Konzept wurde außerdem Mitte der 2000er Jahre vor dem Hintergrund von demografischem Wandel und Schrumpfung spezifiziert: Demnach besteht unter Schrumpfungsbedingungen „[...] die Aufgabe, Flächen aus dem Kreislauf zu entlassen.“ (Bergmann, Jakubowski, Dosch 2006: 32). In der Konsequenz führt dies zu einer Renaturierung vormals bebauter Flächen, wodurch die Siedlungs- und Verkehrsfläche insgesamt reduziert wird. Damit wird zudem erreicht, dass die Nachfrage auf einer geringeren Fläche befriedigt und die Siedlungsdichte wieder erhöht werden kann (Strauß 2014: 120). So das Ideal. In der Siedlungsentwicklung vor Ort werden jedoch auch unter Schrumpfungsbedingungen Flächenneuausweisung und Ressourcen-



Abbildung 2: Neubaugebiet auf der grünen Wiese (Foto: T. Preuß 2009)



Abbildung 3: Brachflächen und Leerstand im Innenbereich (Foto: T. Preuß 2010)

Rückgewinnung durch Rückbau nicht im Zusammenhang geplant bzw. umgesetzt. Hier sollte neben einem absoluten Beitrag zur Renaturierung eine Saldorechnung angestellt werden: einer bestimmten Flächenneuanspruchnahme-Menge (x Quadratmeter Bauland) wird ein umso größerer mengenmäßiger Beitrag durch Rücknahme bzw. Renaturierung von Siedlungs- und Verkehrsflächen ($> x$ Quadratmeter Rücknahme baurechtlich festgesetztem Bauland bzw. zurückgebauter/renaturierter, vormals bebauter Fläche) gegenübergestellt. Im INTERREG-Vorhaben CircUse der Europäischen Kommission wurde die Flächenkreislaufwirtschaft erstmalig in einem europäischen Kontext in sechs Ländern modellhaft operationalisiert. Es wurden u.a. Flächenkreislaufwirtschafts-Aktionspläne für ausgewählte Modellgebiete, ein Lernprogramm zur Bewusstseinsbildung mit länderspezifischen Tools zur Erfassung von Innenentwicklungspotenzialen sowie ein umfassendes CircUse-Compendium erstellt (Preuß et al. 2013).

KRITISCHE WÜRDIGUNG

Seit seiner Entwicklung ist das Konzept der Flächenkreislaufwirtschaft in verschiedenen Projekten unmittelbar vor Ort angewendet worden, unter anderem in Verbundprojekten im Rahmen des

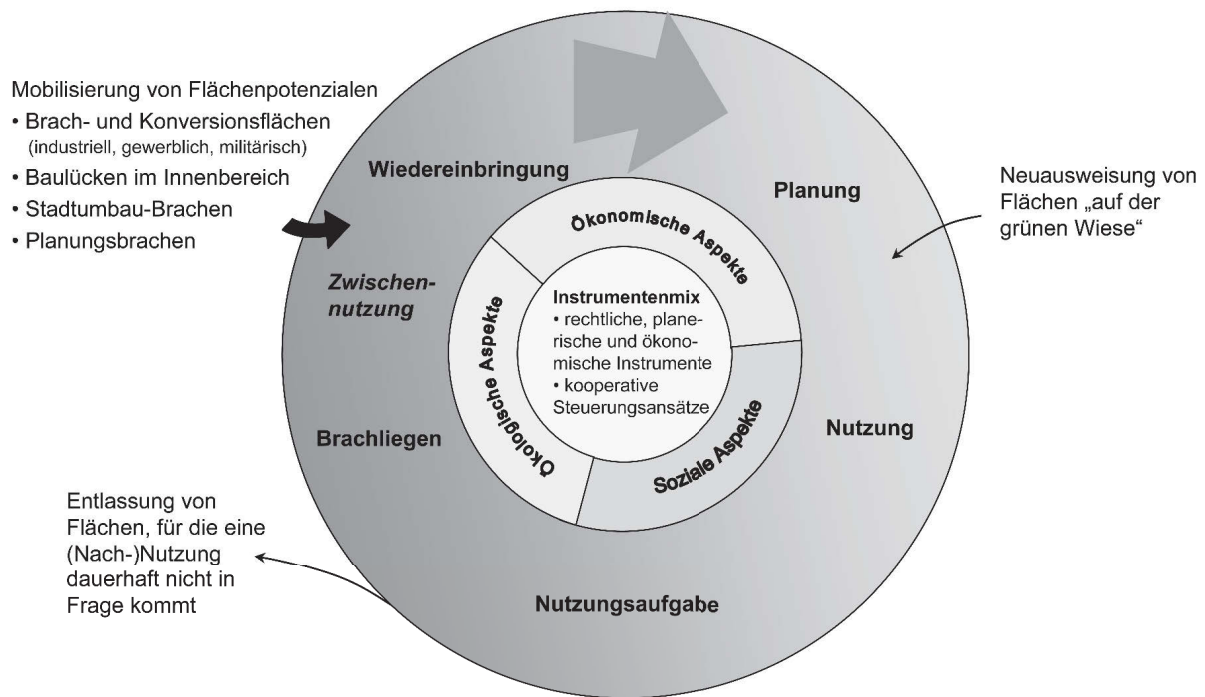


Abbildung 4: Konzept der Flächenkreislaufwirtschaft (Grafik: Forschungsgruppe „Fläche im Kreis“ im Difu, 2005)

BMBF-Förderschwerpunktes „Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement (REFINA)“ für das Saarland und für Chemnitz sowie aktuell in dem Projekt „IN-STARs – Innenentwicklung und Klimaanpassung – von städtischen Nutzungskonflikten zu stadtreionalen Synergien“ für das Land Nordrhein-Westfalen. Neue Erkenntnisse erbrachten Forschungsarbeiten zur Einbindung von Zertifikatslösungen für den Flächenbedarf in raumordnerische und raumplanerische Entscheidungsprozesse (sogenannte handelbare Flächenzertifikate). Der wissenschaftliche Erkenntnisstand ist inzwischen sehr weitreichend, es wurden zahlreiche planerische, informatorische, kooperative und fiskalische Instrumente beforscht. Zusätzlich fokussiert die Debatte auf die Möglichkeiten zur planungsrechtlichen Erleichterung und Beschleunigung von Neubauvorhaben vor dem Hintergrund des erheblichen Neubaubedarfs an Wohnungen in einigen (wenigen) Stadtregionen; dabei werden auch Erleichterungen im Außenbereich diskutiert.

Flächenkreislaufwirtschaft fand zudem Eingang in zahlreiche Fachpolitiken und Programme, vom „Integrierten Umweltprogramm 2030“ des Bundesumweltministeriums über den „Klimaschutzplan 2050“ der Bundesregierung bis hin zum „Fahrplan für ein ressourceneffizientes Europa“ der Europäischen Kommission. Spätestens bis zum Jahr 2050 soll demnach das Flächenver-

brauchsziel Netto-Null erreicht werden. Dennoch ist gleichzeitig festzustellen, dass in der Neuauflage 2016 der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie am bisherigen 30-Hektar-Ziel im Wesentlichen festgehalten, der zeitliche Zielerreichungshorizont aber auf das Jahr 2030 verschoben wurde. Dass Flächenkreislaufwirtschaft bislang keine Realität geworden ist, liegt im Wesentlichen daran, dass Bund, Länder und Kommunen einen Kanon von Zielen und Interessen bedienen. Ziele und Interessen sind dabei häufig nicht im Einklang mit den Zielen des Flächensparens. Ein Kernproblem liegt darin, dass das politisch gesetzte 30-Hektar-Ziel in keiner Weise operationalisiert ist. Bislang haben mehrere Bundesländer Mengenziele in Nachhaltigkeitsstrategien auf Landesebene festgeschrieben, zum Teil sind derartige Ziele Bestandteil der Koalitionsverträge von Landesregierungen. Eine landesplanerische Berücksichtigung eines landesspezifischen Mengenziels erfolgt z. B. in Nordrhein-Westfalen im Landesentwicklungsplan (lediglich) in Form eines Grundsatzes. Allianzen oder Bündnisse bzw. interministerielle Arbeitsgruppen befassen sich in Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-

Westfalen und Sachsen mit dem Thema Flächenverbrauch. Jedoch muss der entscheidende Schritt noch getan werden: Bund und Länder müssen sich auf eine Kontingentierung der neu auszuweisenden Flächenmengen verständigen. Denn der mit der Flächenkreislaufwirtschaft intendierte Managementansatz kann nur funktionieren, wenn ein verbindliches Ziel angesteuert wird, für dessen Erreichen die maßgeblichen Akteure mit den passenden Instrumenten im Rahmen geeigneter Verfahren agieren. Nur so kann Flächenkreislaufwirtschaft Praxis der gemeindlichen oder regionalen Flächenpolitik werden. Wie verschiedene Forschungsarbeiten gezeigt haben, besitzen viele Instrumente (z. B. Bauleitplanung, Raumordnungsplanung, Potenzialflächenkataster, Kosten-Nutzen-Betrachtungen) das Potenzial, Flächenkreislaufwirtschaft zu unterstützen. Das den jeweiligen Instrumenten innewohnende Potenzial wird jedoch nur ausgeschöpft werden können, wenn der Instrumenteneinsatz entlang verbindlicher Ziele, nicht auf Basis abzuwägender Grundsätze, erfolgt.

Das bedeutet, dass die bisherige flächenpolitische Debatte, die sich stark auf Instrumente und deren Novellierungen fokussierte, mittel- und langfristige nicht auf einen Übergang zur Flächenkreislaufwirtschaft hinwirken kann. Kurzfristig ist zu konstatieren, dass das 30-Hektar-Ziel bis 2020 wohl verfehlt werden wird. Wir drehen uns also bis heute sprichwörtlich im Kreis, da wir das Ziel nicht konsequent in den Blick nehmen!

Im Ergebnis ist festzustellen, dass sowohl das Ziel der nachhaltigen Flächenpolitik als auch das innovative Konzept der Flächenkreislaufwirtschaft weiterhin nicht ausreichend Beachtung finden. Zugleich ist aber auch selbstkritisch anzumerken, dass eine stadregionale Flächenkreislaufwirtschaft eine Vielzahl von Akteuren einbinden muss. Daher sind hierbei komplexe Governance-Formen erforderlich, für die ein Bewusstseinswandel die Grundlagen schafft: Der Ressource Boden und dem Steuerungsobjekt Fläche ist eine eigene Bedeutung beizumessen. Das ist noch nicht ausreichend umgesetzt worden.

In Wissenschaft und Praxis ist daher weiterhin erforderlich, die Zusammenhänge zwischen nachhaltiger Flächenpolitik und angrenzenden Politikfeldern

und Herausforderungen wie demografischem Wandel, Klimaanpassung, Erhaltung und Entwicklung von Umwelt- und Lebensqualität oder Daseinsvorsorge unter Schrumpfungsbedingungen herauszuarbeiten, um die Synergien zu erkennen und zu nutzen. Hier liegen Potenziale, anstelle von Zielkonflikten besser Zielkongruenzen in den Blick zu nehmen. Zukünftig können flächenpolitische Ziele dann eine höhere Bedeutung erfahren, als dies bislang der Fall ist.

Das Konzept der Flächenkreislaufwirtschaft beschäftigte Dietrich Henckel im Difu, kurz bevor er im Jahr 2004 an die TU Berlin wechselte. Er war an der Vorbereitung der oben genannten Planspiele beteiligt, das Thema und insbesondere seine stadt- und regionalökonomischen Implikationen haben ihn bis heute nicht wieder losgelassen.

QUELLEN

Bergmann, Eckhard; Jakubowski, Peter; Dosch, Fabian (2006): *Flächenkreislaufwirtschaft – Konzeption, Akteure und Instrumente*. In: Genske, Dieter D.; Huch, Monika; Müller, Bernd (Hrsg.): *Fläche – Zukunft – Raum. Strategien und Instrumente für Regionen im Umbruch*. Schriftenreihe der Deutschen Gesellschaft für Geowissenschaften, Heft 37, Hannover, S. 18–35.

Destatis – Statistisches Bundesamt (2016): *Siedlungs- und Verkehrsfläche wächst täglich um 66 Hektar*. <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/LandForstwirtschaftFischerei/Flaechennutzung/FlaechennutzungAktuell.html>, letzter Zugriff: 15. März 2017.

Forschungsgruppe „Fläche im Kreis“ (2005): *Flächenkreislaufwirtschaft – ein neuer Politikansatz zur nachhaltigen und ressourcenschonenden Flächenentwicklung*. In: BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): *ExWoSt-Informationen 25/2, 05/2005* Bonn, S. 8–10.

Preuß, Thomas; Ferber, Uwe (2009): *Flächenkreislaufwirtschaft – Neue Impulse für die Innenentwicklung*. In: *Flächenmanagement und Bodenordnung*, Nr. 6, S. 241–251.

Preuß, Thomas; Verbücheln, Maic; Zwicker-Schwarm, Daniel; Ferber, Uwe; Eckert, Karl (2013): *Towards Circular Flow Land Use Management. The CircUse Compendium*. Difu, Berlin.

Strauß, Christian (2014): *Ziele im Stadtbau Ost. Zur Beeinflussung gemeindlicher Siedlungspolitik in Sachsen durch überörtliche Institutionen*. Verlag Dorothea Rohn, Detmold.

Mythos Kooperation

Über kooperatives Handeln in der Stadtentwicklung

Elena Wiezorek

Wer das Studium der Stadt- und Regionalplanung an der Technischen Universität Berlin absolviert, geht als sozial orientierter und in Kooperation geschulter Mensch in die Berufswelt. Der Komplexität gesellschaftlicher Prozesse und ihren Auswirkungen auf unsere Städte werden Instrumente der ausgleichenden Abwägung von Interessen und Beteiligungsprozesse entgegengesetzt. In der Profession herrscht die Überzeugung vor, dass die Steuerungsinstrumente des Baugesetzbuches den Stadtplanerinnen und Stadtplanern die Möglichkeit einräumen, im Dienste des gesellschaftlichen Interesses für lebensfähige Städte steuernd einzugreifen. Die zentrale Idee, die diesem „erfolgreichen“ Handeln zu Grunde liegt, ist die Bereitschaft zur Kooperation der an Stadtentwicklung beteiligten Akteure.

Welche theoretischen Voraussetzungen ein kollektives Handeln von Vertreterinnen und Vertretern der Zivilgesellschaft, der Wirtschaftsunternehmen, der Verwaltung oder auch der Politik erfordert, war ein Gegenstand von Vorlesungen von Dietrich Henckel, der versuchte, u. a. die Theorie zur privaten Erstellung öffentlicher Güter oder auch die Spieltheorie den Studierenden näher zu bringen. In einem Studiengang mit im Kern normativ denkenden Studierenden, denen hohe Ideale an die soziale Gemeinschaft wichtig sind, die Grundlagen des wirtschaftlichen Handelns zu vermitteln, erfordert eine große Offenheit und Hingabe. Insofern war die Aufgabe wie für Dietrich Henckel geschaffen.

STADTENTWICKLUNG ALS KOLLEKTIVE AUFGABE

Warum bedarf es in der Stadtentwicklung der Kooperation? Und welche Kräfte wirken in diesen Prozessen? Zentrales Ziel der Stadtentwicklungsplanung ist es, in den Bestands- und Entwicklungsflächen lebenswerte Räume für Freizeit, Wohnen und Arbeiten für alle Bürgerinnen und Bürger der Gesellschaft abzusichern. Allerdings kann die planungsbezogene Steuerung der Entwicklung von Städten und Gemeinden durch öffentliche Akteure nur ein Impuls un-

ter vielen anderen sein. Insofern gibt es eine Steuerung in der Stadtentwicklung, aber keine zentrale Steuerung der Stadtentwicklung (Selle 2008: 12). Vielmehr sind private Grundstücks- und Immobilienbesitzer bei vielen gesellschaftspolitisch wichtigen Aufgaben gefordert. Sei es bei der Entwicklung autarker energetischer Versorgungsnetzwerke in den Quartieren, der Bereitstellung ausreichend bezahlbaren Wohnraums, der Modernisierung bzw. Instandsetzung von Gebäuden in Gebieten mit besonderem Erneuerungsbedarf oder der Ausgestaltung der Mietanforderungen für Erdgeschosszonen – private Immobilienbesitzer beeinflussen mit ihren Entscheidungen häufig den öffentlichen Raum der Stadt und damit ein öffentliches Gut, das von allen genutzt, aber eben nicht von allen erstellt oder bereit gestellt wird.

Dass die Gewinnung privater Immobilieneigentümer für öffentliche Belange eine notwendige, aber kleinteilige und aufwändige Aufgabe ist, zeigen die Strukturdaten eindrücklich: Rund 36 Prozent des deutschen Wohnungsmarktes vermieten private Kleineigentümer und 39 Prozent werden durch Selbstnutzer bewohnt. Institutionelle Eigentümer – die in vielen Strategien eine zentrale Rolle spielen – vermieten dagegen nur etwa 25 Prozent des deutschen Wohnungsmarktes. Für die Mitwirkung an der Erstellung des öffentlichen Gutes lebenswerte Stadt müssen also auch die privaten Kleineigentümer und Selbstnutzer gewonnen werden.

Seit einiger Zeit bildet die verstärkte Beteiligung dieser privatwirtschaftlichen Kräfte an der Bewäl-

tigung stadtentwicklungspolitischer Fragestellungen einen Schwerpunkt der Förderinstrumente des Bundes und der Länder. Die dort verankerten Möglichkeiten – neben Zuschüssen – über verbilligte Kredite, Garantien und Beteiligungskapital zu fördern oder auch mittels „Verfügungsfonds“ Selbstbestimmung und Verantwortungsübernahme zu unterstützen, verdeutlichen die intensiven Bemühungen um Beteiligung und Teilhabe einer breiten Akteursstruktur.

DAS IDEAL DER KOOPERATION

Der Gedanke der Kooperation ist en vogue. Sie ist in der öffentlichen Fachdebatte Teil des Selbstverständnisses von Planern, Politikern und Verwaltungsmitarbeitern und wird – wie selbstverständlich – auch auf weitere Akteure der Stadtentwicklung, beispielsweise private Immobilieneigentümer, übertragen. Angesichts der komplexen Aufgaben, die ohne Kooperation nicht zu lösen sind, erstaunt diese Einstellung nicht. Allerdings gefährdet eine zu idealistische Herangehensweise die Aussichten von Aktivitäten.

Die Erfahrungen mit Instrumenten, die ein freiwilliges kollektives Engagement Privater erfordern, zeigen, dass diese sehr voraussetzungsreich sind. Eine besondere Herausforderung ist das freiwillige kollektive Handeln von Immobilieneigentümern zur Erstellung öffentlicher Güter, wie beispielsweise der gemeinschaftlichen Begrünung öffentlicher Freianlagen, der Säuberung öffentliche Zuwegungen zu den Gebäuden oder die Beteiligung an der Herstellung öffentlicher Spielplätze. Häufig lässt sich in diesen Fällen das „Trittbrettfahrerproblem“ beobachten: Wenige Eigentümerinnen und Eigentümer bemühen sich um die Aufwertung des Quartiers, doch alle Immobilieneigentümer (auch die passiven) profitieren gleichermaßen.

Eigene Untersuchungen zeigen, dass für ein erfolgreiches kollektives Handeln von Immobilieneigentümern die einheitliche Wahrnehmung des Handlungserfordernisses eine Grundvoraussetzung darstellt. Für eine Kooperation zur gemeinschaftlichen Investition in die Standortentwicklung bedeutet dies, dass neben der Wahrnehmung von standortbezogenen Problemen auch eine Übereinstimmung in der dominierenden Entwicklungs-

strategie der einzelnen Betroffenen gegeben sein muss. Dafür sind sowohl die Bewirtschaftungsstrategien der Eigentümer in Bezug auf die eigene Immobilie, wie auch in Bezug auf die Standortkooperation entscheidend.

Die Grundmodelle der individuellen Bewirtschaftungsstrategien der Eigentümer lassen sich in „Investition“, „Abwarten“ und „Exit“ untergliedern (Hackenbroch 2007). Der erstere Typ Eigentümer investiert mittels Instandhaltungsmaßnahmen oder Modernisierung in die Immobilie(n). Eine abwartende Bewirtschaftung kann von gelegentlichen Sicherungs- und Instandhaltungsmaßnahmen geprägt sein, beinhaltet darüber hinaus jedoch keine umfassenden Investitionen. Eigentümer mit der Bewirtschaftungsstrategie „Exit“ setzen auf einen Verkauf der Immobilie und investieren weder in den Bestand noch die sorgfältige Mieterauswahl.

Hinsichtlich der freiwilligen kollektiven Quartiersentwicklung durch Eigentümer lassen sich ebenfalls drei Grundstrategien benennen: Das „Abwarten“, der „Alleingang“ oder die „Kooperation“. Eigentümer, welche die Strategie „Abwarten“ wählen, profitieren als „Trittbrettfahrer“, ohne einen eigenen Beitrag zur Aufwertung zu leisten. Den „Alleingang“ suchen Eigentümer, die sich aufgrund ihrer quantitativ dominanten Eigentumspräsenz am Standort die alleinige Umsetzung – beispielsweise der Begrünung des Innenhofes – „leisten“ können. Die für das kollektive Handeln wichtige Grundstrategie „Kooperation“ bedingt, dass die Eigentümer gewillt sind, für die quartiersbezogene Entwicklung mit den Nachbarn zusammenzuarbeiten und personelle und auch finanzielle Ressourcen für die Kooperation einzusetzen.

KOOPERATION ALS ZWEITBESTE LÖSUNG

Zwischen den individuellen und kollektiven Strategien der Immobilieneigentümer bestehen offenbar Pfadabhängigkeiten. Die Entscheidung des Eigentümers für die Kooperation in einer freiwilligen Gemeinschaft mit Nachbarn zur Erstellung öffentlicher Güter ist eng mit der individuellen Bewirtschaftungsstrategie verknüpft (Wiezorek 2011: 229 ff.) So werden Eigentümer mit der Strategie „Abwarten“ oder „Exit“ in Bezug auf das kollektive Handeln eine Trittbrettfahrer-Strategie (die des „Abwartens“) wählen. Für die Eigentümer mit der individuellen Bewirtschaftungsstrategie „Investition“ bestehen weiterhin die drei Handlungsoptionen in Bezug auf das quartiersbezogene Handeln: Das „Trittbrettfahren“, der „Alleingang“ oder die Kooperation (vgl. Abb. 1).

Das zentrale Motiv, welches die Eigentümer dazu bewegen kann, mit den benachbarten Immobilieneigentümern zu kooperieren, ist die „Reduzierung von Unsicherheit“ in ihrem eigenen wirtschaftlichen Handeln. Diese Unsicherheit kann für den Eigentümer durch nicht direkt beeinflussbare Kontextbedingungen, wie bei-

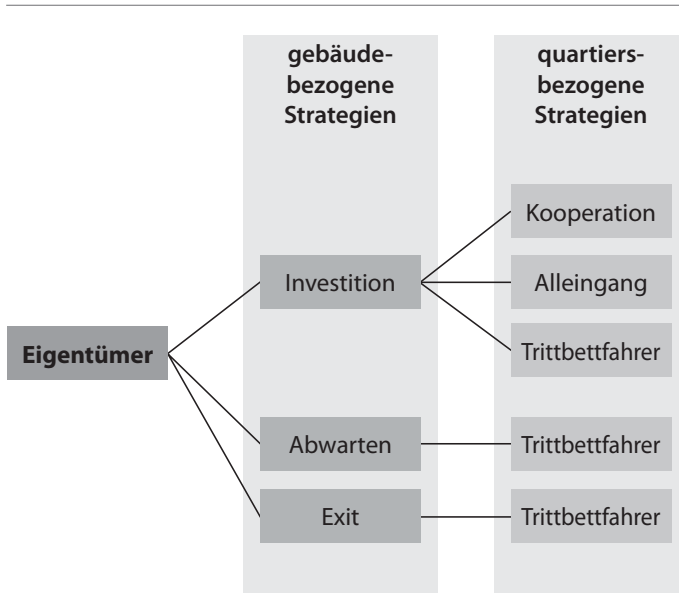


Abbildung 1: Pfadabhängigkeit der Handlungsstrategien von Immobilieneigentümern (Grafik: E. Wiezorek 2017)

spielsweise die zurückgehende Nachfrage am Wohnungsmarkt, Lagenachteile des Quartiers innerhalb der Stadt oder eine besonders kleinteilige Eigentümerstruktur im Quartier entstehen. Diese Aspekte können die Hinwendung zur Kooperation beeinflussen. Innerhalb der Kooperation besteht zudem die Motivation, beeinflussbare Defizite, wie beispielsweise ein Informations-, Macht- oder Finanzierungsdefizit sowie ein konkretes Sachproblem zu beheben. Letztlich muss die Kooperation einen Beitrag zur Absicherung individueller Investitionen von Immobilieneigentümern bieten. Ob sie dies tatsächlich leisten können, hängt maßgeblich davon ab, inwieweit ggf. zusätzliche finanzielle Ressourcen für das Quartier akquiriert oder Zugang zu wichtigen Informationen ermöglicht werden.

Eigene Untersuchungen zeigen zudem, dass Immobilieneigentümer grundsätzlich den Alleingang einer Kooperation vorziehen. Die Kooperation ist demnach immer die zweitbeste Lösung und wird nur eingegangen, wenn ein „Alleingang“ oder „Trittbettfahren“ nicht möglich sind. Ursachen für dieses Verhalten sind darin zu suchen, dass freiwillige Kooperationen zwischen einer Vielzahl privater Akteure mit hohen Transaktionskosten verbunden sind, weil die Entscheidungsfindung innerhalb der Kooperation im Verhandlungsmodus erfolgen muss, da a) keiner der Akteure eine Weisungsbefugnis hat, b) durch fehlende persönliche Beziehungen und rechtliche Vertragsverhältnisse keine sozialen und rechtlichen Sanktionsmöglichkeiten existieren und c) tendenziell mit steigender Gruppengröße die Durchsetzung eigener Positionen erschwert wird.

FAZIT

Der uneingeschränkte Kooperationsgedanke ist damit (leider) ein Mythos. Zumindest die altruistische Kooperation zwischen Partnern, die keine Wertegemeinschaft verbindet, existiert wohl nicht. Diese Aussage lässt sich vermutlich auch auf weitere Akteure der Stadtentwicklung übertragen. Freiwilliges kollektives Handeln ist ein voraussetzungsvoller Weg, der wohl eher als Nischenprodukt, denn als Bestseller gelten muss. Aber mit bedeutenden Nischen beschäftigt sich auch Dietrich Henckel am liebsten. Für seine jahrelange wohlwollende, aber genauso kritische Begleitung bei dem oben beschriebenen Thema der Kooperation zwischen benachbarten Immobilieneigentümern bin ich ihm sehr dankbar.

QUELLEN

Hackenbroch, Kirsten (2007): *Stadtumbau mit privaten Kleineigentümern in Ostdeutschland. Analyse der Handlungsoptionen und Entwicklung kommunaler Strategien*. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Blaue Reihe Nr. 127, Dortmund.

Selle, Klaus (2008): *Stadtentwicklung aus der Governance-Perspektive. Eine veränderte Sicht auf den Beitrag öffentlicher Akteure zur räumlichen Entwicklung – früher und heute*. In: PNDonline II/2008, S. 10–12.

Wiezorek, Elena (2011): *Eigentümerstandortgemeinschaften und Urban Governance. Eine Untersuchung kollektiven Handelns in der Stadtentwicklung am Beispiel von Wohnquartieren im demografischen Wandel*. IÖR Schriften, Band 54, Rhombos-Verlag, Berlin.

Handel, Standortfaktoren und Nachhaltigkeit

Busso Grabow & Beate Hollbach-Grömig

HANDEL UND STANDORTE

Die Geschichte des Handels ist seit jeher auch eine Geschichte von Standorten. An den Kreuzungspunkten der großen Handelswege bildeten sich Siedlungen. Dort wurde gehandelt. Salz, Gewürze, Stoffe waren begehrte Güter. Abseits der Handelswege wurden vor allem tägliche und lokale Bedarfe befriedigt: Brot, landwirtschaftliche Produkte, Schmiedewaren und andere Güter waren mit kurzen Wegen zugänglich. Die Standortbildung war „naturwüchsig“, die Nachfrage richtete sich nach dem Angebot.

In der jüngeren Geschichte der Städte diversifizierten sich die Angebote in den Zentren – auf die sich auch die Verkehrsachsen ausrichteten – immer weiter aus. Insbesondere mit der Automobilisierung breiter Bevölkerungsgruppen nach dem Zweiten Weltkrieg begannen sich neben den kleinen Bedienungsläden neue Betriebsformen herauszubilden: Es entstanden die ersten Selbstbedienungsgeschäfte, großflächigere Läden, später Verbrauchermärkte und Discounter. Der wohnortnahe Handel verlor an Bedeutung – die heute bekannten Probleme der Gefährdung vieler gewachsener (Neben-)Zentren und der Versorgung im ländlichen Raum haben sich seit damals immer weiter verschärft. Renditeerwartungen und Strukturveränderungen in der Immobilienwirtschaft haben als Katalysatoren dieser Entwicklungen gewirkt, die alles andere als nachhaltig sind: Zum Beispiel durch hohen Ressourcenverbrauch im Gütertransport und bei der Einkaufsmobilität oder durch intergenerative Ungerechtigkeiten etwa durch die schwierige Versorgungssituation von älteren und weniger mobilen Menschen.

STANDORTFAKTOREN IM HANDEL IM WANDEL

Im Zusammenhang mit dem kontinuierlichen Strukturwandel im Handel haben Standortfragen und -faktoren immer wieder eine Neubewertung erfahren. Der Makrostandort wird vor allem von harten Standortfaktoren bestimmt. Die wichtigsten Standortfaktoren für den Einzelhandel sind: das Einzugsgebiet (unterschiedlich je nach Produktangebot), die Erreichbarkeit für die Kundschaft (immer noch ist vor allem die automobiler Erreichbarkeit entscheidend), die Kundinnen- und Kundenfrequenz sowie die Erreichbarkeit für Zulieferer (je nach Produkten). Ein weiterer wichtiger harter Standortfaktor sind die Mieten, die in 1A-Lagen vor allem in großen, attraktiven Städten seit Jahren steigen. Die Aufenthaltsqualität am Makrostandort (z. B. einer Innenstadtlage) ist ein zentraler weicher Standortfaktor.

In den letzten Jahren hat der Onlinehandel zunehmend an Bedeutung gewonnen. Neben den Standortkategorien Innenstadt und grüne Wiese wirkt er wie eine zusätzliche Kategorie, ein „virtueller Standort“, der erhebliche Umsatzverluste an den bisherigen stationären Standorten erzeugen kann. Durch den Bedeutungsgewinn des Onlinehandels stellen sich Standortfragen anders und neu (BBSR, HDE 2017).

Der stationäre Handel reagiert auf die Wirkungen des Onlinehandels mit unterschiedlichen Konzepten. Neben einer Nutzung der Vorteile der Digitalisierung, Stichwort „Multi-Channel“, werden mit neuen Ladenkonzepten Kundinnen und Kunden zurück gewonnen, z. B. im Buchhandel. Im Lebensmittelhandel werden City-Konzepte eingeführt, indem z. B. auf kleinen Flächen an zentralen Innenstadtstandorten Produkte der Nahversorgung angeboten werden, oft mit regionalem Schwerpunkt. Im Onlinehandel hat der Lebensmittelbereich bislang noch keine nennenswerten Anteile. Grundsätzlich gilt, dass ein Einzelhandelsstandort, unabhängig davon, ob es sich um ein inhabergeführtes Geschäft oder eine Filiale handelt, trotz,



Foto: B. Grabow 2013

oder gerade wegen des Onlinehandels sorgfältig auszuwählen ist. Mit der Standortwahl ist eine räumliche Festlegung von Investitionen verbunden, die ökonomisch oft bedeutsam und nur schwer revidierbar ist. Zu bedenken ist auch: Der stationäre Handel generiert bei allem Wachstum des Onlinehandels immer noch etwa 90 Prozent der Umsätze im Einzelhandel (HDE 2016). Dass der stationäre Handel weiter seine Bedeutung hat, zeigt sich z. B. auch darin, dass reine Online-Unternehmen in attraktiven Innenstadtlagen zunehmend Ladengeschäfte eröffnen (z. B. Google, Zalando, MyMuesli, Mr. Spex, Home24, Cyberport). Im ländlichen Raum entstanden aus „stationären Ursprüngen“ inzwischen marktbeherrschende Shops, die größtenteils vom Onlinehandel leben. Ein Beispiel ist das Musikhaus Thomann mit derzeit 1.300 Beschäftigten, das bis heute vom Standort des ersten Musikgeschäfts in dem bäuerlich geprägten Heimatdorf des Firmengründers seine weltweiten Geschäfte tätigt – mit Logistikcenter, Containerlager und zwei Callcentern.

Durch die ausgeprägte Konkurrenzsituation im Handel stehen derzeit weiterhin weitgehend ökonomische Erfordernisse – und

damit vor allem harte Standortfaktoren – im Vordergrund (etwa bei Einzelhandelsimmobilien auf der grünen Wiese eine große Zahl von Parkplätzen). Die Erfüllung von Nachhaltigkeitsanforderungen ist nachgeordnet.

EINZELHANDEL UND NACHHALTIGKEIT – NOCH BLINDE FLECKEN IN DER DISKUSSION

Der Handel – zumindest einzelne Konzerne, Ketten und viele Einzelbetriebe – reagiert auf den höheren Stellenwert von Nachhaltigkeitsthemen. Eine besondere Rolle übernehmen Biomärkte, die, neben einem entsprechenden Produktangebot, auch die Nutzung nachhaltiger Ladenimmobilien anstreben und ein nachhaltiges Standortkonzept verfolgen – etwa die bewusste Lage an Knotenpunkten des ÖPNV. Unter den großen Handelskonzernen sei als Beispiel die REWE-Group herausgegriffen, die sich seit einigen Jahren stärker im Bereich der Nachhaltigkeit engagiert: Grüne Produkte, faire Arbeitsbedingungen, Schutz von Klima und Umwelt sowie gesellschaftliche Verantwortung werden im Nachhaltigkeitsleitbild benannt. Neue Supermärkte werden als „Green Building“ konzipiert, energieeffizient, mit Tageslicht und besseren Raumqualitäten (Scholl, Herr 2014). Sie stellen zudem vor dem Hintergrund des demografischen Wandels verstärkt Möglichkeiten des barrierefreien Einkaufens zur Verfügung und zeigen soziales Engagement im Unternehmen und für den Standort. Das ist sicher mehr als ein von manchen Kritisierenden moniertes „greenwashing“, auch wenn solche Konzerne für ein durchgängig nachhaltiges Unternehmenskonzept noch viele Schritte zu gehen haben.

Insgesamt wird zukünftig ein wachsendes Umwelt- und Nachhaltigkeitsbedürfnis von Händlerinnen und Händlern angenommen (Deutsche Hypo 2016: 17 f.). Die Firmen sehen Nachhaltigkeit als Profilierungsinstrument, indem sie Wünsche der Kundschaft aufgreifen: Nach Umfragen verbinden diese mit Nachhaltigkeit im Handel insbesondere Energiesparen, Ressourcenschonung, Umweltschutz, Müllvermeidung, den Kauf regionaler Produkte und faire Arbeitsbedingungen (in dieser Rangfolge) (Handelsjournal 2016). Allerdings stellt die Gruppe der an Nachhaltigkeit orientierten Kundinnen und Kunden immer noch nur einen kleinen Teil der Nachfrage.



Foto: B. Grabow 2017

Bei allen positiven Entwicklungen: Themen wie ressourcenschonende Einkaufs- und Lieferverkehre, nachhaltige Standorte oder geringer Flächenverbrauch machen sich die meisten Unternehmen allerdings noch wenig zu eigen – mit dem Hinweis, dass es die Mehrheit der Kundschaft gar nicht anders wolle und dass der Standort damit auch nicht mehr rentabel wäre.

Daher stellt sich die Frage, wie sich insbesondere mit Blick auf die Standortwahl des Handels eine nachhaltigere Stadt- und Raumentwicklung befördern lässt. Lässt sich durch Steuerung und Planung Einfluss darauf nehmen, wo und in welcher Form Einzelhandel sich im stadträumlichen oder ländlichen Kontext abbildet? Wie lassen sich die bekannten Standortanforderungen des Einzelhandels im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung – und damit auch einer integrierten Stadtentwicklung – (um-)interpretieren?

CHANCEN IM HANDEL FÜR EINE NACHHALTIGERE STADTENTWICKLUNG?

Die fortschreitende Digitalisierung – mit dem Onlinehandel als einer Ausprägung – wird Städte in

ihrer Struktur gravierend beeinflussen. Auch in den ländlichen Räumen werden sich Veränderungsprozesse zeigen. Unstrittig ist, dass beispielsweise automatisiertes Fahren und neue, innovative Lieferkonzepte (von Drohnen über Roboter bis hin zu elektronischen Zugangssystemen für Lieferanten) die Städte konkret verändern werden. Fachleute sind vor allem uneins über den Zeitpunkt: ob schon in den nächsten Jahren oder erst in Jahrzehnten.

Mit dem Onlinehandel als virtuellem Standort werden unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit manche Hoffnungen verbunden: geringere Inanspruchnahme von Ressourcen, ein Beitrag zur besseren Nahversorgung in ländlichen (unterversorgten) Räumen, weniger Einkaufsverkehre, größere Transparenz über die Nachhaltigkeit von Produkten. Dem stehen aber auch Nachteile gegenüber: Die durch den Onlinehandel erzeugten Lieferverkehre belasten – auch bei automatisierten Verkehren – die städtischen Verkehrsinfrastrukturen in hohem Maß. Neue Infrastrukturen, wie z. B. Paketboxen und Abholstationen, beanspruchen Flächen. Die in größeren Städten zu beobachtende Entwicklung, dass Standorte für Auslieferungslager innerstädtisch gesucht werden, bringt das Gefüge der Standortfaktoren aktuell erneut in Bewegung. Im Hinblick auf Nachhaltigkeit sind in der Summe vermutlich mehr negative als positive Auswirkungen zu verzeichnen. Dies wird auch sichtbar in den Transportkosten, die im Preis des online bestellten Produkts in der Regel keine Rolle spielen.

Auch wenn sich viele Entwicklungen, Möglichkeiten und Risiken erst andeuten: Je gravierender Veränderungen sind, desto größer ist die Herausforderung, gestaltend einzugreifen. Entwicklungen, die im Nachhinein nur schwer reversibel sind (wie im Beispiel der autogerechten Stadt), müssen vermieden werden. Bilder, die die lebenswerte Stadt der Zukunft beschreiben, müssen jetzt entwickelt werden (Bracher 2017). In diesem Beitrag können die Optionen nur mit Stichworten angerissen werden:

- Parkplätze für Handelsbetriebe reduzieren (dafür Fahrradstellplätze erweitern) oder zumindest entsprechende Flächenversiegelung vermeiden,
- Erreichbarkeit von Versorgungszentren durch den ÖPNV weiter verbessern,
- Immobilienbesitzende und -entwickelnde „ins Boot holen“,
- den aktiven Diskurs mit den Verbraucherinnen und Verbrauchern führen und zu umweltgerechtem Einkaufen motivieren,

- zukunftsweisende Konzepte für eine nachhaltige City-Logistik (mit-)entwickeln,
- Investitionen in Regio-Läden und entsprechende Konzepte fördern,
- innovative Versorgungskonzepte für den ländlichen Raum entwickeln und umsetzen und
- insgesamt die Umsetzung nachhaltiger Handels-, Standort- und Zentrenkonzepte verstärken.

Die Chance auf eine nachhaltige Versorgungsstruktur steigt, wenn man die Energien, die in den genannten Entwicklungen stecken, aufgreift und gegen unerwünschte Entwicklungen wendet.

QUELLEN

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2017): *Online-Handel – Mögliche räumliche Auswirkungen von auf Innenstädte, Stadtteil- und Ortszentren*. Bearbeitung Difu und BBE, München, im Erscheinen.

Bracher, Tilman (2017): *Wohin geht die Reise beim autonomen Fahren in Kommunen?* In: Difu-Berichte 1/2017, S. 31.

Deutsche Hypo – Deutsche Hypothekenbank AG (2016): *Global Markets Real Estate. Megatrends und ihre Bedeutung für die Entwicklung von Immobilienmärkten*. Deutsche Hypo Markt-Analyse, Hannover.

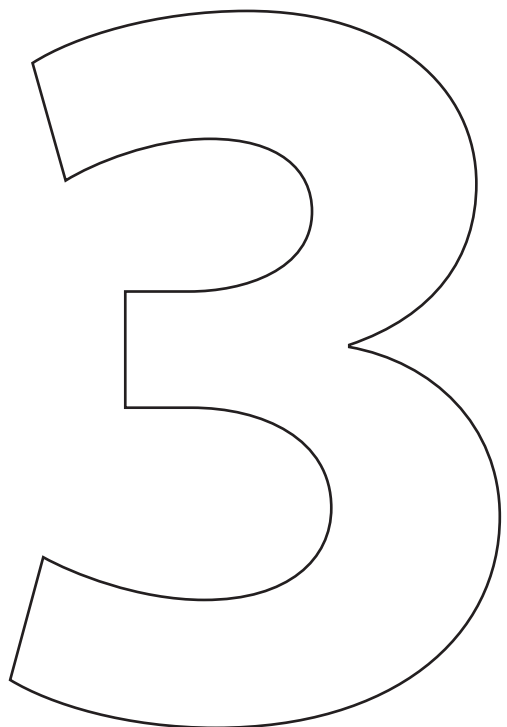
Handelsjournal (2016): *Was bedeutet eigentlich Nachhaltigkeit?* In: Handelsjournal vom 20. Juni 2016. <http://handelsjournal.de/2016/06/20/markt/dorotheevogt/was-bedeutet-eigentlich-nachhaltigkeit/>, letzter Zugriff: 25. März 2017.

HDE – Handelsverband Deutschland (2016): *Herbstpressekonferenz mit Ergebnissen der HDE-Konjunkturumfrage*, Präsentation vom 21. September 2016. Verfügbar unter <http://einzelhandel.de/images/presse/Praesentation.pdf>, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.

Scholl, Gerd; Herr, Jana (2014): *Nachhaltigkeit und Ressourcenschutz in Handelsunternehmen*. Kurzanalyse 11 im Projekt Ressourcenpolitik: Analyse der ressourcenpolitischen Debatte und Entwicklung von Politikoptionen (PolRess). www.ressourcenpolitik.de, letzter Zugriff: 25. März 2017.

Atmosphäre & Wahrnehmung

Atmosphere & Perception



Placemaking

Die Kunst, gute Orte auszubilden

Benjamin Herkommer & Daniel Bormann

Zwar genießt die deutsche Sprache international den Ruf, mit ihrem umfangreichen Wortschatz stets passgenaue oder wenigstens zusammensetzbare Begriffe anzubieten. Dennoch lassen sich bisweilen für einzelne Worte, insbesondere für Neologismen, aus anderen Sprachen keine zufriedenstellenden Entsprechungen im Deutschen finden – so auch für „Placemaking“, ein Begriff, dessen Ursprung in den Debatten um Stadtentwicklung im angelsächsischen Raum in den 1970er Jahren verortet werden kann. Was damals unter *Placemaking* verstanden wurde, kreiste im Wesentlichen um das Thema des *Community Buildings*. Die sozialräumliche Qualität und die gesellschaftliche Aneignung von Stadtraum standen im Fokus der Aufmerksamkeit und der wesentliche Akteur hinter den Bemühungen war die öffentliche Hand. Dabei vollzog sich eine Veränderung des Fokus von architektonischen und städtebaulichen Aspekten zu Fragen der Partizipation und der Lebensqualität.

Später wandelte sich der Begriffsinhalt wieder deutlich in Richtung gestalterischer Themen und zu einem Postulat für die Gestaltqualität der Lebensräume. Und ein wichtiger Aspekt kam hinzu: Der Ort als Erlebnis. Dieses „Placemaking 2.0“ hätte sich theoretisch auch ein Stückweit von seinem städtischen Bezug lösen können, doch im Gegenteil verengte sich die Diskussion und wurde zunehmend zu einem Instrument der Aufwertung von zentralen Verkaufsbereichen in den Innenstädten. Die Trägerschaft von Projekten unter dem Banner des *Placemakings* bzw. in dessen Kontext verlagerte sich in Richtung des Privatsektors sowie hin zu kooperativen Model-

len, private Akteure unter Schirmherrschaft der öffentlichen Hand einbezogen. Als ein weiterer wesentlicher Treiber neben dem Einzelhandel kann ab den 1990er Jahren die Freizeitindustrie gelten. Die theoretische Grundlage zur Erklärung der Wertschöpfung durch *Placemaking* liefern in diesem Zusammenhang v.a. James Gilmore und Joseph Pine (1999), die von einer neuen Wertschöpfung durch die „Experience Economy“ sprechen. Das Erlebnis als Schlüsselement der damit verbundenen Mehrwerte wird hier als multi-dimensionale Erfahrung der „vier E“ (*Entertainment, Education, Esthetics* und *Escapism*) beschrieben.

Für beide Phasen ist kennzeichnend, dass vielfach der öffentliche oder halb-öffentliche Raum im Mittelpunkt der Debatte stand. Und weiterhin ist Stadtentwicklung überwiegend eher mehr als weniger von privatwirtschaftlichen Projekten geprägt. Damit verbindet sich im Kontext von *Placemaking* automatisch die Frage nach der Eigentümerschaft von Orten. Gehört ein Ort dem Besitzer eines Grundstücks? Oder den Betreibenden bzw. der Mieterschaft der dort untergebrachten Nutzungen? Oder gehört der Ort zwangsläufig seiner Umgebung, seiner Nachbarschaft, seiner Stadt, seinen Besuchern? Welche dieser Akteure bzw. Stakeholder sind wie wichtig für das gute und dauerhafte Funktionieren des Ortes? Welche Faktoren prägen wirklich die Bedeutung des Ortes und wodurch wird ein Ort bedeutsam? Waren solche Fragestellungen in der Vergangenheit eher ausgeklammert, sind sie für ein heutiges, erweitertes Verständnis von *Placemaking* wichtig. *Placemaking* ist eine Philosophie des Machens, des konkreten Handelns und so müssen die Handlungsbedingungen, Entscheidungsfaktoren und Wirkungen ins Zentrum der Betrachtung rücken. In die Sicht auf die Entwicklung eines Ortes sind – in den bisherigen Ansätzen des *Placemaking* – einige zentrale Aspekte noch nicht ausreichend integriert:

Die Bedeutung und Kultur eines Ortes bestimmt wesentlich die Sichtweise auf den Ort und den Umgang mit diesem. Unter an-

derem sind hier die Mittel des Marketings von Bedeutung, die mit der technischen Revolution der Medien zunehmend auch für die gebaute Umwelt an Stellenwert gewinnen. Marketing meint hier nicht einfach Reklame, sondern vielmehr den wissenschaftlich basierten Ansatz, über die Gesamtheit von Kommunikation und Information – über, mit und an einem Ort – systematisch, reflektiert und gestaltend nachzudenken.

Die wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen eines Ortes eröffnen einen Spielraum. Es gilt, diesen zu verstehen und so zu gestalten, dass eine erfolgreiche Entwicklung stattfinden kann. Hier sind Fragen nach der Eigentümerschaft, den Ertragsmechanismen, dem Baurecht und der Finanzierung eines Ortes von Bedeutung, denn Orte eröffnen potenzielle Geschäftsmodelle. Gleichzeitig benötigt jeder Ort, auch ein „Gemeinnütziger“, eine wirtschaftliche Grundlage und Form für sein Bestehen. Je besser man dies versteht, desto besser und nachhaltiger kann ein Ort für alle Beteiligten funktionieren.

Für die Arbeit von REALACE ist dieses komplexere Verständnis von *Placemaking* eine entscheidende Grundlage. Als eine Art „*Placemaking 3.0*“ ist dies ein Verständnis von *Placemaking* als die Kunst, aber auch die Notwendigkeit, einen Ort gleichzeitig als kulturelles, soziales, wirtschaftliches und ästhetisches Gefüge zu formen, das Menschen anhaltend und immer wieder aufs Neue anzieht und begeistert. Der Ort wird dadurch zu einer prosperierenden und inspirierenden Einheit und zu einem wertvollen Beitrag in unseren Städten oder Landschaften. Es geht uns dabei sehr stark um die Verschränkung der verschiedenen Perspektiven, nicht so sehr als Aneinanderreihung, sondern aus einem Verständnis der unterschiedlichen Wechselwirkungen heraus. Als privatwirtschaftliches Unternehmen mit sowohl öffentlichen als auch privaten Auftraggebern, nähern wir uns dieser Aufgabe mit einem Begriff von *Placemaking*, der die Schnittmengen der verschiedenen städtischen Interessenssphären betont (und im besten Fall vergrößert) und als Mehrwert des eigenen Handelns immer auf Fortschritte in mehr als nur einer Dimension abzielt.

So verstanden ist *Placemaking* ein notwendiger und notwendig interdisziplinärer Ansatz, um die komplexen Anforderungen zeitgemäßer Projektentwicklung zu erfüllen und den Bezug zu den Nutzerinnen und Nutzern und der Bewohnerschaft von Orten herzustellen. Dieser Ansatz betont – wie Gilmore und Pine im Kontext der Freizeitindustrie – das Erlebnis als Schlüsselement zur Wahrnehmung von Raumqualitäten. Jedoch wird in unserer Haltung zu *Placemaking* das Erlebnis jenseits eines verkürzten Verständnisses als reine „Bespäßung“ ernst genommen und konkret weiterentwickelt. Uns geht es um die Begeisterung für den Ort, um das, was

das Erleben des Ortes auslöst, welche Qualität dieses Erleben in all seinen Facetten hat. Zu großen Teilen geht es hierbei auch um neue Arbeitswelten, die wir mit derselben Perspektive auf Atmosphäre, Geschichte/Erzählung und Erlebnisqualität gestalten.

DIMENSIONEN VON PLACEMAKING HEUTE

Im Handlungsfeld Placemaking können fünf Dimensionen unterschieden werden:

Raum: Szenografie und Design

Sozialgefüge: Community und Akteure (Stakeholder)

Regulatoren: Ökonomie und Rechte

Nutzung: Entwicklung und Betrieb

Bedeutung: Kultur und Kommunikation

Die fünf Dimensionen stehen in Wechselwirkung zueinander. Die Kunst und der Erfolg der Tätigkeit des *Placemakings* liegen darin, zu erkennen, innerhalb welcher Dimensionen agiert und entwickelt werden muss. In allen fünf Dimensionen lassen sich entscheidende Faktoren identifizieren, die für das richtige Verständnis eines Ortes und seiner Entwicklungspotenziale zu beachten sind. Hierbei lassen sich Bedingungsfaktoren (Einflussgrößen auf den Ort und seine Potenziale) und Wirkungsfaktoren (Einflussgrößen, die vom Ort ausgehen) unterscheiden. Wirkungsfaktoren, wie insbesondere Anziehungskraft und Rentabilität, werden im Laufe einer Entwicklung schnell ihrerseits zu Bedingungsfaktoren. Sie sind von unterschiedlicher Langlebigkeit und unterliegen auch in unterschiedlichem Maße Veränderungen – man könnte auch von „Härtegraden“ sprechen: Politische und wirtschaftliche Faktoren können sich schnell ändern, topografische und klimatische Faktoren bleiben in der Regel länger konstant. Durch ein Verständnis dieser Kräfte begreifen wir auch besser, welche Potenziale ein Ort bietet und wie sie entfaltet werden können. So sind Image und Atmosphäre zwei interessante Wirkungskräfte, die den emotionalen Bezug zu einem Ort beeinflussen. Unterstützt durch eine interessant erzählte, relevante Story, die nach Möglichkeit auf der Geschichte des Ortes basiert, wird diese Empfindung vertieft und in der Wahrnehmung verbreitert und verankert. Hier sind damit schon die komplexen Wechselwirkungen zwischen den Faktoren angesprochen, die das Wesen eines Ortes ausmachen.

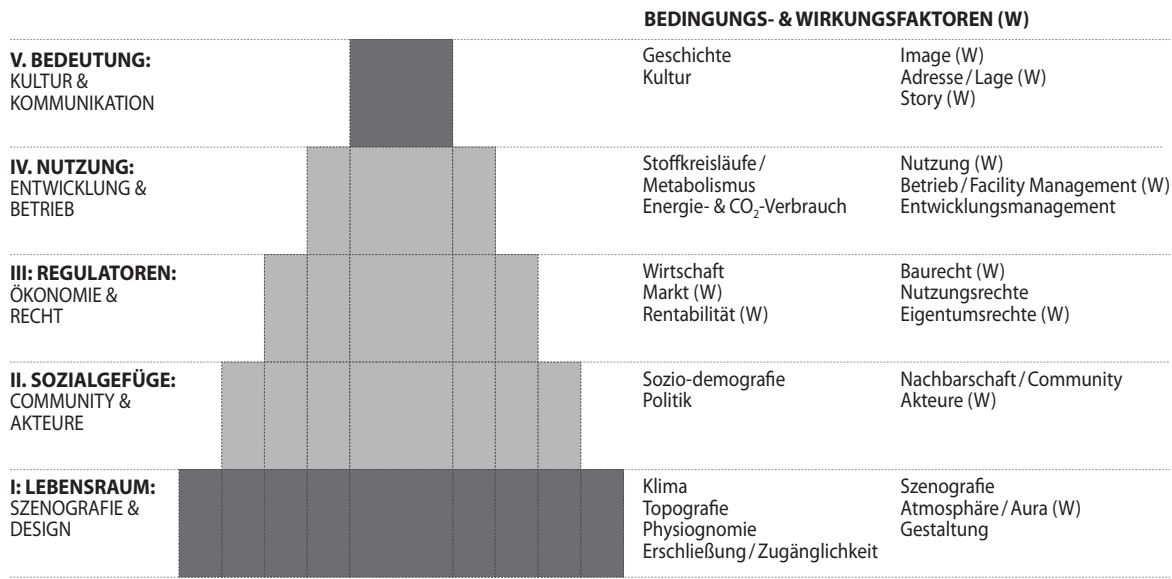


Abbildung 1: Dimensionen eines „Placemaking 3.0“ (Darstellung: Relace)

Es gilt also zum einen, diejenigen Kräfte zu erkennen, die eine Vielzahl anderer bedingen, und zum anderen, diejenigen herauszugreifen, die als Stellgrößen für die Intervention taugen.

WAS BRINGT PLACEMAKING UND WIE FUNKTIONIERT ES?

Placemaking ist mehr als Bauen. Statt „anonyme Räume“ – austauschbare Hüllen für bestimmte, vermeintlich vordergründige Funktionen – zu schaffen, geht es um die Ausbildung eines charakteristischen Ortes mit einem eigenständigen Narrativ und einer zugänglichen Identität. Ein zentrales Instrument in der Herausarbeitung dieser Identität und ihrer Ausprägung und Entfaltung – auch im späteren Planungs- und Bauprozess – ist die Formulierung einer „produktiven Fiktion“ als Zielfolie und erzählerisches Motiv. Der Aufwand hierfür ist in der Regel für alle Beteiligten höher als in der Entwicklung standardisierter Immobilienprodukte. Warum also sollte ein Investor diesen Mehraufwand in Kauf nehmen, warum sollte eine Kommune sich hierfür stark machen? Es ist eine schlichte und klare Rechnung: Entscheidend ist letzten Endes, dass der Nutzen für die Besucherinnen und Besucher des Ortes größer ist, vordringlich festzumachen an der Qualität des Erlebens (des Aufenthalts) und somit schließlich des

Nutzwerts. Dieser Erlebnisgewinn der Nutzenden ist der Mehrwert für den bzw. die Betreibenden, der schließlich auch für die Investoren entscheidend ist.

Anschaulich lässt sich die Wertschöpfung durch *Placemaking* beispielsweise vor Augen führen, wenn man die Wertentwicklung von Kaffee vom Rohstoff bis zum Konsum nachverfolgt. Auf jeder Stufe des Prozesses vom geernteten Kaffee über die gerösteten Bohnen bis zum fertig konsumierbaren Produkt entsteht eine Wertsteigerung. Der weitaus größte Sprung in der Wertentwicklung erfolgt in dem Moment, da das Erlebnis des Kaffeetrinkens als solches verkauft wird. Nicht nur besteht hier eine große Differenz zu den vorherigen Preissprüngen – es bestehen insbesondere große Unterschiede durch die Differenzierung der räumlichen und atmosphärischen Kontexte. Zwischen dem Automaten auf einem Bahnsteig und einem Café Berlin Mitte gibt es gewaltige Unterschiede, auch wenn man letzten Endes überall eine Tasse Kaffee bekommt. Das Erlebnis wird mitverkauft, und Erlebnis ist hier nichts anderes als der Ort. Zum guten Ort mit gutem Kaffee gehören die richtigen Leute, das richtige Licht, das richtige Mobiliar, die richtige Musik, die richtigen Snacks und so weiter.

Allein an diesem Beispiel wird klar, in wie vielen unterschiedlichen Dimensionen es um die konkrete Ausgestaltung eines Ortes und seiner ästhetischen, kulturellen, kommunikativen und nutzungsspezifischen Eigenschaften geht. Die „Belohnung“ für diesen erhöhten Einsatz ist der realisierbare Preis und das durch

Kommunikation entstehende positive Image des Ortes. Weitere anschauliche Beispiele aus dem privaten Sektor sind etwa die von Anna Klingmann als „Brandscapes“ bezeichneten Räume wie Flagship Stores, gläserne Manufakturen oder ähnliches. Weder bei adidas in der Berliner Münzstraße noch bei VW in Dresden geht es darum, dass dieser eine Standort unmittelbaren Gewinn einbringt und so seine Mehrkosten rechtfertigt. Es geht um den Ort und seine Funktionen als Botschafter der Marke.

Das Prinzip, auf Basis der Wertschätzung der Menschen für gute Orte, Wertschöpfungspotenziale zu nutzen, ist aber nicht auf den privaten Bereich beschränkt, sondern lässt sich teils auch auf typische öffentliche Aufgaben, wie zum Beispiel Grünanlagen oder Parks, übertragen. Es hat sich bereits an verschiedenen Beispielen (vgl. Schlösser, Gärten und Museen in der Potsdamer Kulturlandschaft; Berliner Südgelände; MoMA, Guggenheim, Whitney Museum, Center of Photography, alle New York) gezeigt, dass auch unter Bedingungen öffentlicher Güter freiwillige monetäre Leistungen gezahlt werden, wenn die Qualität des Ortes dies rechtfertigt und eine einfache Möglichkeit zur Zahlung besteht. Analog bestehen Zusammenhänge zwischen der Aufenthaltsqualität öffentlicher Orte und dem pfleglichen Umgang durch die Nutzenden. Der grundsätzliche Mehrwert gepflegter öffentlicher Räume im Standortwettbewerb der Städte ist aber schwerer messbar als die Erfolge, eine Aufwandsbeteiligung umzusetzen. Doch heißt das nicht, dass dieser Mehrwert nicht vorhanden wäre.

Für alle Aufgaben von *Placemaking* ist das entscheidende Element – das man auch als Kern der Technik des *Placemakings* verstehen kann – die erwähnte produktive Fiktion. Sie beschreibt ein „als ob“ – also einen Zustand, der als mögliche Realität für einen Ort glaubhaft ist – und zwar so real und nachvollziehbar, dass wir es mit Herz und Verstand begreifen und verinnerlichen können. Sie ist uns damit als vorstellbare Wirklichkeit glaubwürdig. Die Fiktion bewirkt bei handelnden Akteuren die Begehrlichkeit, dass ein Ort für sie so sein könnte und sollte; und damit beginnt die Fiktion produktiv zu werden. Sie löst eine Veränderung aus – erst in den Köpfen und später auch in der gebauten Wirklichkeit. Produktive Fiktionen sind deshalb ein Schlüsselinstrument, um Orte zu verändern.

Wenn im Film Geräusche eines Pferdegetrappels oder eines Meeresrauschens eingesetzt werden, die mit anderen Mitteln erzeugt wurden, so glauben wir dennoch, ein reales Pferd oder das Meer zu hören. Wir akzeptieren die Fiktion als real. Wenn der Politiker von einer bestimmten bürgerlichen Gruppe oder „den Bürgern“ spricht, um seine Gesetze zu legitimieren, so ist diese Gruppe nicht selten fiktiv. Diese Fiktion wird aber zur Legitimation, eine Gesetzesänderung herbeizuführen. Norman Foster ließ die Millennium Bridge über die Themse im Rahmen der Erbauung der Tate Modern

als fotorealistisches Rendering und Fotointegration in die Landschaft der Themse breit veröffentlichen. Eine Realisierungsmöglichkeit war zum damaligen Zeitpunkt völlig unklar. Diese Fiktion und Vision einer Brücke in einer Achse auf das Nationaldenkmal St. Pauls hatte jedoch eine solche Kraft, dass eine positive öffentliche Stimmung entstand, diese Brücke realisieren zu wollen. Finanzierungsmittel wurden gesucht und gefunden. Das Bauwerk wurde errichtet: Eine Fiktion ist über ein Bild Realität geworden.

Produktive Fiktionen für Orte sind dann besonders wirkungsvoll, wenn sie Widerhall finden in gesellschaftlichen Trends, persönlichen Wunschkonstruktionen und Idealen, der Logik der Geschichte eines Ortes oder des Genius Loci (Verschmelzung von Atmosphäre, Geschichte, aber auch topografischen Gegebenheiten). Im *Placemaking* sollte die produktive Fiktion darauf gerichtet sein, welches Wunschbild der Ort für die Nutzenden erfüllt und welchen Mehrwert er für sie bietet. Zur starken Fiktion, die Veränderungen hervorrufen kann, wird, was bereits als greifbare Option der Wirklichkeit angenommen wird. Zur Erschaffung von produktiven Fiktionen bietet sich beispielsweise folgende Herangehensweise an:

- Identifizierung des Kontextes und Widerhalls für die produktive Fiktion (z. B. Mindsets der Zielgruppen; Hintergründe und Geschichte eines Ortes),
- Beschreibung einer begehrlichen Fiktion als Möglichkeit für einen Ort oder die Empfindung der Nutzenden an diesem Ort,
- Erschaffung verbaler und visueller Wunschbilder,
- Darstellung der Machbarkeit und des durch die produktive Fiktion ausgelösten Wandels.

Erfolgreiche produktive Fiktionen wecken Begehrlichkeiten, diese Fiktionen als Wirklichkeit zu erleben, sind glaubwürdig in ihrer Realisierbarkeit und begründen ihre Wirkung in den Wünschen ihrer Zielgruppe. Verschiedene Formen von produktiver Fiktion – Wunschkonstruktionen, Visionen, Täuschungen – umgeben uns überall und werden ständig, und zumeist unbewusst, eingesetzt, um Realitäten zu verändern. Wie erschafft man sie am wirkungs-

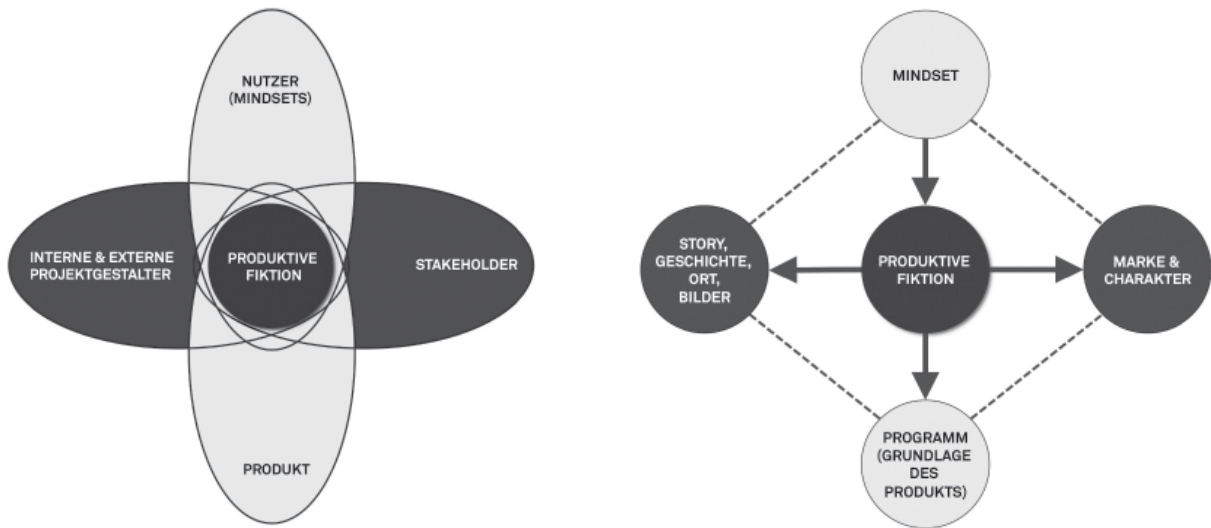


Abbildung 2: Die produktive Fiktion im Kern des Placemakings (Darstellung: Relace)

vollsten? Wie wirken sie genau? Und wann setzt man sie richtig ein? Das sind Schlüsselfragen des *Placemakings*, die es zu untersuchen und zu verstehen gilt.

Als Management-Tool ist die produktive Fiktion die Beziehung zwischen Kunden/ Nutzenden und Produkt. Das heißt, sie ist das Versprechen und die Verheißung des Produktes. Dabei sollte sie aber schon im Entwicklungsprojekt und -prozess dazu dienen, Stakeholder für sich einzunehmen, damit diese in ihrem Sinne entscheiden. Auch das interne Projektteam und die Auftraggeber sollten mittels der produktiven Fiktion eine Basis für die Arbeit finden. Sie ist im besten Fall Bindeglied zwischen den einzelnen Teilen, Inspiration und Grundlage für Entscheidungen. Mit ihr sollte sichergestellt werden, dass alle Details im Sinne der Projektvision ausgerichtet und gestaltet werden. Die produktive Fiktion ist auch der Schlüssel dazu, komplexe Dinge zu vereinfachen, auf ein Ziel auszurichten und zu Entscheidungen zu finden. In jedem Projekt ist die produktive Fiktion von etwas Neuem als gemeinsamer Ausdruck der Vision für den Ort zu finden. Dabei muss auch immer wieder die Glaubwürdigkeit dieser Vision hinterfragt und überprüft werden. Sofern sie nicht authentisch erscheint, ist sie nicht als glaubwürdiger Ausblick in eine erreichbare Zukunft vermittelbar und scheitert daran, die notwendige Begeisterung für ein gemeinsames, erreichbares Ziel zu entfachen.

BIKINI BERLIN: VOM HINTERHOF DER CITY WEST ZU EINEM GEMISCHTEN STADTQUARTIER ALS DESTINATION

Das Mitte der 1950er Jahre eröffnete Ensemble aus dem Bikinihaus mit dem namensgebenden Luftgeschoss in der zweiten Etage, dem Kleinen und dem Großen Hochhaus, dem Kino Zoopalast und einem zugehörigen Parkhaus ist eine architekturgeschichtliche Ikone des Wiederaufbaus des zerstörten Westberliner Stadtzentrums. Leider trugen die fünf Gebäude über Jahrzehnte deutliche Zeichen des Niedergangs: Sie wurden mit eher glückloser Hand umgebaut, standen leer oder wurden billig an Ramschläden und finanzschwache Büros vermietet und verfielen. Der Einzelhandels- und Büromarkt konzentrierten sich auf Tauentzien, Ku'damm und KaDeWe. Während der vom Fernverkehr abgekoppelte Bahnhof Zoo seinen schlechten Ruf nicht loswurde, verlagerten Imageträger, wie Kunsthalle und Filmfestspiele, ihren Standort. Die City West insgesamt erfuhr einen deutlichen Dämpfer und fast alle nach dem Mauerfall hier geplanten Immobiliengroßprojekte blieben mindestens über einige Jahre im Sand der Baugruben, in der Finanzierung oder noch auf dem Zeichentisch stecken.

Auch das Zoobogen genannte Ensemble rund um das Bikinihaus wurde mehrfach unterschiedlich überplant. Vor dem Hintergrund der skizzierten Herausforderungen des Gesamtstandorts mit seinem ziemlich ramponierten Image hat es jedoch auch hier eine Zeit gedauert, bis der Stein ins Rollen kam. Entscheidend war dann ein konzeptioneller Impuls: Jenseits der vermeintlich bewährten Rezepte sollte nicht weniger als eine neue Destination für Berlin entstehen. Diese Aufgabe, aus der damals abgehängt wirkenden Südflanke des Breitscheidplatzes einen begehrten, einen guten Ort zu machen, war komplex und nur mit ungewöhnlich viel Aufwand und Einsatz in Angriff zu nehmen. Insbesondere deshalb, weil der



Abbildung 3: Bikini Berlin mit der Dachterrasse hinter dem Bikinihaus (Foto: J. Holthaus)

Kern der Zielgruppe – egal ob Berliner und Berlinerinnen oder Tourist und Touristin – sich eher in Berlin Mitte bewegte und häufig einen relativ weiten Bogen um den Bahnhof Zoo machte. Aus Perspektive der City West musste also eine im Kern völlig neue Klientel angesprochen werden.

Das Placemaking für Bikini Berlin basiert auf einer Reihe von Schlüsselfaktoren:

Eine städtebauliche Idee

Die spannungsreiche Nachbarschaft von Großstadt und grüner Oase war über Jahrzehnte quasi unsichtbar. Wo heute die zentralen Verkaufsflächen von Bikini Berlin und darüber die riesige Dachterrasse liegen, gab es lange Zeit nur einen kaum ausgelasteten Parkplatz hinter dem Bikinihaus. Die zentrale städtebauliche Idee für das Projekt Bikini Berlin war daher, eine erlebbare Schnittstelle aus Tiergarten und Zoo auf der einen und der City West auf der anderen Seite zu schaffen. Das heutige begrünte und bespielte Dach über der ersten Etage ist mehr als eine 7.000 Quadratmeter große Dachterrasse. Vielmehr wird der Straßenraum in die Höhe verlängert und hinter das Haus gezogen und bietet einen Balkon über den Zoo und den Tiergarten. Darüber hinaus ist es gelungen, die fünf großen

Baukörper des Ensembles durch Nutzungsangebote und Wegeverbindungen miteinander zu verweben.

Eine starke Marke mit einer starken Persönlichkeit

Bei dem Versuch, die Imageprobleme des Standortes zu Projektbeginn anzugehen, war das strategische Marketing ein entscheidender Faktor. Mehr noch als der Name Bikini Berlin, der mit Leichtigkeit die originelle Geschichte des Ortes aufnimmt und international kommunizierbar macht, war es die Entwicklung eines Markencharakters, der bis hin zur Beschilderung eine Durchdringung des gesamten Projektes mit der Vision der Marke ermöglichte. Die als Lösung formulierte produktive Fiktion „Lebe anders“ beschreibt den Willen zu einer offenen Haltung zum öffentlichen Raum und zur Urbanität der City West, zu einer gemischten Nutzung als Fortschreibung der Ursprünge des Ensembles und der traditionellen Strukturen der Umgebung, zu einem kuratierten Sortiment, das auch Aspekte ökologischer und sozialer Herstellungsbedingungen reflektiert, zu Abwechslung, Vielfalt und Lebensfreude.

Der Auftritt der Marke ist zurückhaltend und gleichzeitig innovativ und ähnelt dem eines Lifestyle-Produkts mehr als dem üblichen Bild des Immobilienmarketings. Ein Showroom im Großen Hochhaus unterstützte die Präsentation des Projekts und seiner Marke während der Bauzeit.

Ein gemischtes Nutzungskonzept für ein eigenes kleines Stadtquartier

Von Anfang an waren die Bestandteile Hotel, Arbeiten, Einzelhandel, Kultur, Gastronomie und Veranstaltung feste Bestandteile der Konzeption des Ortes. Zwischen den einzelnen Bestandteilen bestehen Synergien, sowohl innerhalb des Projekts als auch nach außen in die Stadt. Zum Beispiel ist der Anteil der gastronomischen Flächen deutlich überdurchschnittlich, verglichen mit anderen Mixed-Use-Projekten. Die Gastronomie wird nicht als Food Court organisiert, sondern setzt kleinteilig an verschiedenen strategischen Punkten völlig eigene Akzente im räumlichen Gefüge des Hauses und im Zusammenspiel mit den anderen Nutzungen. Die für Berlin so typische Wandelbarkeit von Quartieren im Zeitverlauf soll unter anderem durch die Nutzung der Verkehrsbereiche der Mall durch speziell gestaltete, temporäre und kompakte Verkaufsflächen gewährleistet werden. Sie werden nur in begrenzten Zeitintervallen vermietet und sind preislich für innovative, junge und lokale Labels und Produzenten zugänglich.

Hohe Qualität der architektonischen Gestaltung

Architektur und Design sind für das Projekt wichtige, aber nicht führende Elemente und vor allem kein Selbstzweck. Es ist vielmehr umgekehrt, die Gestaltung wird ganz wesentlich von der Marke und der Projektvision bestimmt. Es geht um ihren gezielten Einsatz, um eine Atmosphäre zu erzeugen, um das Verständnis von Gestaltung als Szenerie und von Raum als Sequenzen und Szenen des räumlichen Erlebens. Die Restauration der denkmalgeschützten Fassaden von Bikinihaus, Zoopalast und Kleinem Hochhaus, sowie die Dachterrasse, sind sicherlich die am deutlichsten wahrgenommenen Merkmale der Gestaltqualität des Projektes. Im Innenraum sind hier das große Fenster zum Zoo, die Differenzierung in harte, urbane, städtische Materialien und warme, wohnlichere Materialien in unterschiedlichen Etagen und Zonen des Einzelhandels-

bereichs ebenso zu nennen wie die Abkehr von der klassischen Wegführung der Mall hin zu einer szenografischen Umsetzung, die ein aktives Entdecken des Raumes ermöglicht und auch einfordert, wofür eine Vielzahl unterschiedlichster Blickbeziehungen generiert wurde. Die Beschilderung wird als architektonische Form der Information im Raum und über den Raum und als eigenständiges Gestaltelement verstanden.

Kuratierung von Mieterschaft bzw. Betreibenden

Die Ansprüche, die im Zuge der Markenbildung ausformuliert und an die *Brand Bikini Berlin* sowie an die Qualität des zu erschaffenden Ortes gestellt wurden, können selbstverständlich nicht nur durch Städtebau, Architektur und Design allein eingelöst werden. Das Rückgrat bilden die Mieterinnen und Mieter von Läden, Kino, Hotel und Gastronomie und natürlich auch deren Kundinnen und Kunden. Der gute Ort lebt von denen, die ihn betreiben, von ihrer Identifikation mit dem Ort und dessen Aneignung. Über die Auswahl der Mieterschaft stellt sich die Konzepttreue des Angebots her und auch die Intensität der Synergien zwischen den Nutzungsbereichen und die Interaktion mit der Stadt hängen davon ab. Angesichts der Marktlage sind die Gestaltungsspielräume für die verschiedenen Nutzungsarten unterschiedlich groß, so dass hier in einzelnen Bereichen auch Kompromisse zu beobachten sein werden. Es lässt sich jedoch bereits jetzt das redliche Bemühen erkennen, lieber mit temporären Leerständen umzugehen als alle Flächen permanent auch um den Preis einer fehlenden Übereinstimmung zum Gesamtkonzept zu vermieten.

Die frühzeitige und laufende Beteiligung von Stakeholdern und Multiplikatoren

Letzten Endes entscheiden die Menschen, die einen Ort nutzen und über ihn reden, über dessen Erfolg. In der Projektphase können die Haltungen von Nachbarn, Anwohnern, Politikern, Ämtern und Meinungsmachern in den verschiedenen kulturellen und gesellschaftlichen Szenen der Stadt die Entstehung eines Ortes befördern oder erschweren. Für Bikini Berlin waren neben den direkten, offenkundigen Nachbarn auch Hochschulen, die Kunst-, Club- und Modeszene sowie verschiedene Interessenverbände und die Politik wichtige Gesprächspartner und Multiplikatoren. So eilte dem Projekt bereits vor der Eröffnung ein guter Ruf voraus. Die Wirkung der Meinungsmachenden – also der Akteure, die in ihren Branchen Themen setzen können – war hierbei sehr wichtig und anschaulich nachzuvollziehen.

AUSBLICK

Den langfristigen Erfolg von Bikini Berlin zu sichern, bleibt eine noch nicht abgeschlossene Aufgabenstellung für ein der Projektvision verpflichtetes lokales Management. Dazu gehört auch, sich in einem für den stationären Einzelhandel weiterhin schwierigen

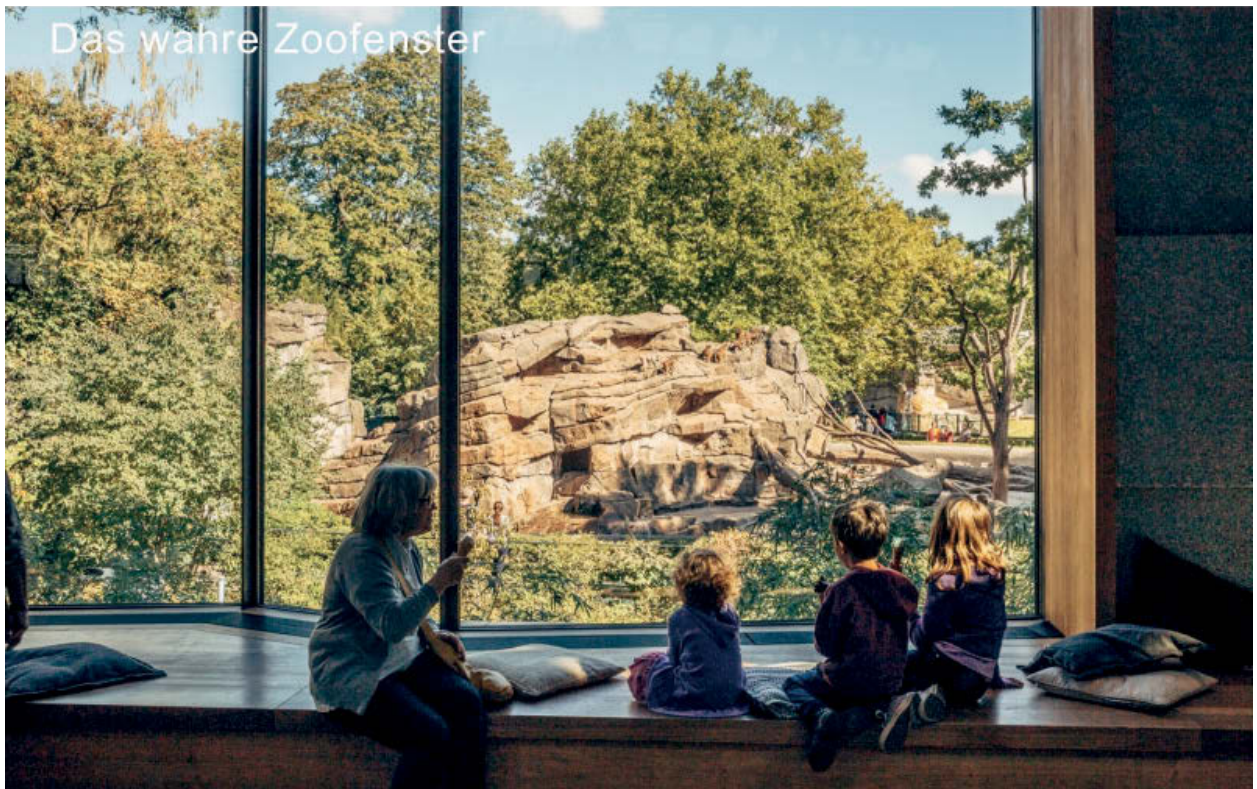


Abbildung 4: Großes Fenster zwischen Bikini Berlin und Zoologischem Garten (Foto: J. Holthaus)

Umfeld den Herausforderungen zu stellen. Teile der Planung liegen abseits der gängigen „Marktweisheiten“ und damit ist natürlich ein gewisses Risiko verbunden. In einigen Punkten lässt sich bereits jetzt sehen, dass sich die Rahmenbedingungen verändert haben. Sich an diese Dynamik anzupassen, gehört zu den anstehenden Aufgaben. Da Bikini Berlin es gleichwohl schon jetzt geschafft hat,

zu einer Destination an einem nach wie vor nicht ganz einfachen Standort zu werden und Berlin um einen unverwechselbaren Ort bereichert hat, kann jedoch mit Zuversicht davon ausgegangen werden, dass ausreichend Grundlagen für erfolgreiche Optimierungen geschaffen sind.

QUELLEN

Burns, Dick; Forrest, Ray; Kearns, Ade; Flint, John (2000): *The Impact of Housing Associations on Social*.

Healey, Patsy (1998): *Collaborative planning in a stakeholder society*. In: *Town Planning Review*, Jg. 69, Nr. 1, S. 1–21, Liverpool University Press, Liverpool.

Kearns, Ade; Forrest, Ray (2000): *Social Cohesion and Multilevel Urban Governance*. In: *Urban Studies* Jg. 37, Nr. 5/6, S. 995–1017, SAGE Publications, London, New York.

Pine, Joseph; Gilmore, James (1999): *The Experience Economy: Work Is Theater & Every Business a Stage*. Harvard Business Review Press, Boston.

Pine, Joseph; Gilmore, James (2011): *The Experience Economy*. Updated Edition, Harvard Business Review Press, Boston.

Schneekloth, Lynda; Shibley, Robert (1993): *The practice of placemaking*. In: *Architecture &*

Stedman, Richard (2002): *Toward a social psychology of place*. In: *Environment and Behaviour*, Jg. 34, Nr. 5, S. 561–581, SAGE Publications, London, New York.

Winikoff, Tamara (Hrsg.) (1995): *Places not Spaces: Placemaking in Australia*. Envirobook, Sydney.

A Pocket Guide to Soundwalking

Some Introductory Notes on its Origin, Established Methods and Four Experimental Variations

Antonella Radicchi

“Komm tanz mit mir”
(Pina Bausch 1977)

“Let’s climb out of our bubbles now, emerge from behind our screens, walls, loudspeakers and headphones and open ears directly to the environment. Let’s go for another soundwalk.”
(Hildegard Westerkamp 1974)

INTRODUCTION

Unlike figurative art that is traditionally appreciated by means of visual perception, to experience the work of architecture and of the city necessarily implies a spatial and temporal dimension as well as a perception involving all the senses. Therefore, experiencing space by walking through it, has always been a point of reference for the architect-urbanist who is not merely fascinated by the physical form of the city, but also by understanding how common people experience the spaces of everyday life, how they perceive them and what values and meanings are attributed to them. This approach to “city sense and city design” can be defined as “Sensuous Urbanism” (Radicchi 2012; 2017): a branch of urbanism, the origins of which lie in the theoretical framework created by Kevin Lynch during his years at MIT and to which the work of other scholars such as J. Douglas Porteous, Jane Jacobs and William H. Whyte can be connected.

To scholars interested in challenging the predominance of a vision-centred paradigm and supporting the importance of the search for an holistic approach to urban planning, the *soundscape*

paradigm can be considered as a viable path to pursue in order to achieve this objective. From the early definitions of soundscapes provided by Murray Schafer and Barry Truax, to the latest one released by the ISO norm, a soundscape can be understood as “an environment of sound (or sonic environment) with emphasis on the way it is perceived and understood by the individual, or by a society” (ISO 2014). Soundwalks can be seen as one of the most appropriate tools to allow for analysing and evaluating the city starting from the perceptual relationship between the inhabitants and the city itself through its sonic component. Let’s travel back in time together and, with great leaps, trace its origins and explore early examples.

SOUNDWALKING: ORIGINS AND EARLY EXAMPLES

In general terms, walking as a method of exploring the world belongs to the history of mankind, as the so-called Bedolina Map shows: carved in stone during the late Bronze Age and the Iron Age (1,000–200 BC), it is one of the most ancient topographic maps and depicts walking routes from one place to another. In modern times, especially in the course of the 19th and 20th centuries, walking in cities was acknowledged as a creative, reflective and sometimes subversive way of exploring and understanding the city, by means of diverse practices such as “aural *flânerie*” (Boutin 2015), “nightwalks” (Beaumont 2016), and the Situationist *dérive*, (Debord 1958, as quoted by McCartney 2014). In the 1950s and 1960s, “senswalking” was introduced as a method used by a range of disciplines to “investigate and analyze how we understand, experience and utilize spaces” (Adams, Askins 2009) by focusing on sensory information gained through one or more senses. The first example can be found in 1956, conducted by Kevin Lynch and Gyorgy Kepes in NYC to study the relationship between sensuous urban experience and the capacity of individuals to use the public spaces of the city (Radicchi 2012). Another early example of “senswalking” was conducted by Michael Southworth in 1967 to investigate “the per-

Criteria	Kind of soundwalk
Location	- rural soundwalks - urban soundwalks
Time	- day soundwalks - night soundwalks - soundwalks over time, visiting the same location(s) at different hours, on weekdays and weekends; during different seasons
Duration	from 10 to 90 minutes
Number of participants	- solo soundwalks - duo soundwalks (usually a researcher/artist leads a citizen/expert) - group soundwalks
Kind of participants	- group soundwalks with experts (e.g. acousticians, architects) - group soundwalks with citizens/city users
Path	- stationary soundwalks - linear soundwalks along a predefined path - linear, flexible soundwalks along a predefined path - linear soundwalks along an open path
Position of the soundwalker	- detached, trying not to have a sonic impact on the soundscape - interactive, trying to play with the environment
Group discussion	- silent soundwalks, with group discussions at the end of the soundwalk - commented soundwalks, in which comments are made by both the leader and the participants at designated stops and at the end of the soundwalk - commented city walks, with comments made by both the leader and the participants on the way of the walk
Evaluation points	- silent soundwalks without evaluation points - silent soundwalks with listening evaluation points, defined before the soundwalk - silent soundwalks with listening evaluation points, defined during the soundwalk - soundwalks with complex evaluation points defined before the soundwalk - soundwalks with complex evaluation points defined during the soundwalk
Visual deprivation	- blinded soundwalks, the blind leading the blind - blinded soundwalks, the seeing leading the blind - classic soundwalks without visual impairments
Technical equipment	- augmented soundwalk/audiowalks: headphones and audioguides which provide layered sounds over the environment - recorded soundwalks with listening evaluation points: stereo, binaural and ambisonic recorder, photo camera, video camera, mobile applications - recorded soundwalks with complex evaluation points: noise meter, stereo, binaural and ambisonic recorder, photo camera, video camera, mobile applications

Table 1: A list of criteria for soundwalk design (Illustration: Radicchi 2017)

ceptual form of the soundscape” in Central Boston (Southworth 1967).

“Sensewalks” usually deal with everyday experiences of the city gained focusing on one particular sense, and, accordingly, soundwalks can be considered as an example of sensewalking, as can be lightwalks and smellwalks. The term soundwalk was introduced by Murray Schafer in the 1970s in the frame of the *World Soundscape Project* (WSP): Schafer and his group used soundwalks to investigate Canadian and European soundscapes, emphasizing the action of “listening” as a means to increase awareness of the notion and evaluation of soundscapes. Schafer stressed the difference between a “listening walk” and a “soundwalk”, defining the first as “simply a walk with a concentration on listening. [...]” and the latter as “an exploration of the soundscape of a given area using a score as a guide” (Schafer 1977). However, it was Hildegard Westerkamp, the German-Canadian composer and musician member of the WSP, who contributed to the definition and spreading of soundwalking as “any excursion whose main purpose is listening to the environment [by giving] our ears priority” (Westerkamp 1974). In the same period, the French philosopher and musicologist Francois Augoyard – who contributed to the foundation of CRESSON, the *Centre de recherche sur l’espace sonore et l’environnement urbain* in Grenoble – developed a rhetoric of walking, an early example of reflexive research methodology in which the ideas and experiences linked to sounds and urban ambiances of research subjects were acknowledged within the research enterprise (McCartney 2014).

HOW TO DESIGN A SOUNDWALK:

CRITERIA SELECTION

Since the early examples of soundwalks, practitioners have experimented with a huge variety of methods within the arts and humanities, social sciences, ecology studies and engineering. However, this contribution is not aimed at tracing the history of soundwalking, which has been presented in seminal texts such as the one by Andra McCartney (2014). It rather attempts to define and discuss a set of criteria to be applied in designing a soundwalk (Table 1), providing several examples of particular relevance. The term soundwalk will be used as it is in

Purpose	Kind	HOW TO/Instructions
Civic and political <i>To increase sonic awareness of listening and the soundscape culture</i>	Silent soundwalks	Define a route, potentially with several listening stops along it. Then, walk in a line at a slow pace and stick to the route, in silence. If listening spots are part of the soundwalk, stop the group at these points and focus on listening for one minute, in silence. Then go on. At the end, a group discussion takes place. Questionnaires and maps can be handed out to facilitate the discussion. Participant data collection is not recommended during the soundwalk.
Educational <i>To train for soundscape action research</i>	Commented soundwalks with simple evaluation points	Define a route with several evaluation points along it. Then, walk in a line at a slow pace and stick to the route, in silence. Stop the group at the evaluation points, focus on listening for one minute, in silence. Then start the group discussion. Then go on and repeat the procedure at each evaluation point. At the end, a group discussion takes place. Questionnaires and maps can be handed out to facilitate the group discussions during the soundwalks and at the end. Data collection is encouraged during the soundwalk.
Research <i>To evaluate the soundscapes in order to develop analyses, evaluation and planning criteria</i>	Solo soundwalks	Walk in silence along an open, imaginary, improvised route. Follow your ears and let them guide you in the sonic exploration of the area. Data collection is highly recommended immediately upon completion, in the form of a sonic diary/sonic notes/sonic mental maps. Recording the solo soundwalk and listening to it when back home is highly recommended to reflect on variations in perception. Binaural recordings are highly recommended.
	Soundwalks with complex evaluation points	Define a route with several evaluation points along it. Then, walk in a line at a slow pace and stick to the route, in silence. Stop the group at the evaluation points, focus on listening for one minute, in silence, and start the collection of mixed data. Then go on and repeat the procedure at each evaluation point. At the end, a group discussion takes place. For comparative analyses, the collection of mixed data implies: • Quantitative data: DB(A) measurements, source definition; • Qualitative data: field recordings, psychoacoustics analyses, questionnaires, pictures, videos. Binaural recordings are imperative in order to develop psychoacoustics analyses.

Table 2: A Pocket Guide to Soundwalking, proposing four methods of soundwalking, according to civic and political, educational and research purposes (Illustration: A. Radicchi 2017)

practice, i.e. including both guided “listening walks” and guided “classic” soundwalks.

With regard to the location, parks have been a favoured place for soundwalks, because of the association of soundwalks with the northern pastoralism of its founder, Schafer; however, in recent years, there has been an increase in soundwalks planned in accessible locations embedded in cities, which promote democratic citizen engagement processes and avoid social exclusion (McCartney 2014). With regard to the duration, a soundwalk might last for 90 minutes, especially in the case of soundwalks with complex evaluations points (Adams et al. 2008). However, 30 minutes could be the ideal timeframe for a soundwalk, especially if conducted in cities, because this “corresponds to the distance which we can cover on foot in an average European city while keeping a certain homogeneity” (Sémidor 2006). A literature review reveals that silent soundwalks and soundwalks with group discussions are mainly performed in the realm of acoustic ecology and sound studies with civic, political and educa-

tional purposes by scholars that follow the WSP’s methods (Des Coulam, John Drever, Eric Leonardson, Albert Mayr, Andra McCartney, Gregg Wagstaff, JustinWinkler, to name but a few). In this case, participants are randomly recruited and they are usually citizens and city users, not necessarily experts in disciplines related to the environment. Commented City Walks, which imply the act of walking, talking, perceiving simultaneously, are practiced with the main goal of gaining access to the *in situ* sensory experience of passers-by from scholars that follow the CRESSON’s methods (Thibaud 2013). Soundwalks with complex evaluation points have mainly been applied in the field of urban planning and soundscape research and in the frame of European interdisciplinary projects, mainly with the aim of validating soundwalks as a tool for the evaluation of soundscapes and establishing soundwalk protocols (e.g. ISO 12913-2: *Data Collection*, currently under development). In this case, participants are usually recruited among soundscape specialists, architects, urban designers, city managers and “local experts” (e.g. Adams et al. 2008; Aletta et al. 2016; Brooks, Schulte-Fortkamp 2016).

A PROPOSAL FOR A POCKET GUIDE TO SOUNDWALKING

As soundwalks can be designed in many different ways, a search for the most appropriate method could represent a challenge,

especially for newcomers. Thus, a *pocket guide to soundwalking* is outlined hereafter (Table 2). It provides an overview of various methods of soundwalking, drawn from a literature review and my own practice, which has been inspired by Albert Mayr, who led the first soundwalk I participated in. The methods are differentiated according to the purposes to be fulfilled: civic and political, educational and research.

Independent of the method applied, the ultimate aim of soundwalking is to listen consciously to the environment and to increase our awareness of the quality of the sonic environment, as Westerkamp points out (1974). By reactivating our ears, we will become increasingly aware that we live constantly immersed in noises from traffic and meaningless sounds. But, rather than coping with them by wearing headphones, we will take action and reclaim sonic quality in cities. By practicing soundwalking, we will also become aware that soundscapes are rather a “resource” (Schulte-Fortkamp 2013) than merely noise: they can tell us about the social, cultural, economic, political and environmental lives of our cities’ inhabitants. Sound delivers information helpful for the city user’s walks in the

city, and it plays a fundamental role in shaping the identity of places. Sound, such as that of a community, is immaterial cultural heritage. Sound can colour the environment and positively impact on our feelings, as is the case with music. Sound can be used as a tool of power to manipulate behaviour, as in the case of the *ultrasonic teenage deterrent* employed with the aim of keeping groups of teenagers away from malls as they are not potential buyers. Sound can also be intended as “the antidote to the widespread fear of having nothing to say; [...] [as] an infusion of acoustic security” provided by our capitalistic society to reassure the mass (Le Breton 1999).

To understand these multifaceted meanings embedded in soundscapes, soundwalks are a valid methodological tool and therefore should be included in the tool kit of anyone interested in recovering an holistic and human centred approach to “city sense and city design”.

SOURCES

Adams, Mags D.; Askins, Kye (2009): *Sensewalking: sensory walking methods for social scientists*. In: Henshaw, Victoria (2013): *Urban Smellscapes. Understanding and Designing City Smell Environments*. Routledge, New York, pp. 42–43.

Adams, Mags D. et al. (2008): *Soundwalking as a methodology for understanding soundscapes*. In: Proc. Institute of Acoustics at Reading, UK, Vol. 30.

Aletta, Francesco et al. (2016): *Soundscape descriptors and a conceptual framework for developing predictive soundscape models*. In: Landscape and Urban Planning, Vol. 149, pp. 65–74.

Beaumont, Matt (2016): *Nightwalking: A Nocturnal History of London*. Verso Book, London/New York.

Boutin, Aimeé (2015): *City of Noise. Sound and Nineteenth-Century Paris*. University of Illinois Press, Urbana.

Brooks, Bennett; Schulte-Fortkamp, Brigitte (2016): *The Soundscape Standard*. Proc. Internoise 2016.

ISO – International Standardization organization (2014): *ISO/DIS 12913-1. Acoustics. Soundscape – Part 1: Definition and conceptual framework*. Geneva.

Le Breton, David (1999): *Anthropologie du silence*. In: Zardini, Mirko (ed.) (2005) *Sense of the City. An Alternative Approach to Urbanism*, Lars Müller Publisher, Baden, pp. 204–205.

McCartney, Andra (2014): *Soundwalking: creating moving environmental sound narratives*. In: Gopinath, Sumanth; Stanyek, Jason (eds.): *The Oxford Handbook of Mobile Music Studies*, Volume 2. Oxford University Press, Oxford, New York, pp. 212–237.

Paquette, David and McCartney, Andra (2012): *Soundwalking and the Bodily Exploration of Places*. In: Canadian Journal of Communication, 37, pp. 135–145.

Radicchi, Antonella (2012): *Sull'immagine sonora della città*. Firenze University Press, Firenze.

Radicchi, Antonella (2017): *The notion of soundscape in the realm of sensuous urbanism. A historical perspective*. In: Wilson, Ariane (ed.): *Listen! Sound worlds from the body to the city*. Cambridge Scholars Publishing, forthcoming.

Schafer, R. Murray (1977) *The Soundscape. Our Sonic Environment and The Tuning of the World*. A. Knopf, New York.

Schulte-Fortkamp, Brigitte (2013) *Soundscape – focusing on resources*. In: Proc. of Meetings on Acoustics, v.19, 040117.

Sémidor, Catherine (2006): *Listening to a city with the soundwalk method*. In: Acta Acustica united with Acustica, 92/6, pp. 959–964.

Southworth, Michael (1967): *The Sonic Environment of Cities*. Master Thesis in City Planning, MIT, Cambridge.

Thibaud, Jean-Paul (2013): *Commented City Walks*. In: Journal of Mobile Culture, 7/1.

Westerkamp, Hildegard (1974): *Soundwalking*. <https://www.sfu.ca/~westerka/writings%20page/articles%20pages/soundwalking.html>, accessed: 10th May 2017.



Fotos: R. Pätzold

Vorsicht Ladendiebstahl!

Wie Stadtplanerinnen und Stadtplaner an Sicherheit denken

Jan Abt

Wenn die Stadt ein Gemischtwarenladen ist, dann sind Stadtplanerinnen und Stadtplaner die Shopdesigner. An manchen Stellen vielleicht auch stellvertretende Storemanager. Wie diese kümmern sie sich darum, dass die „Waren“ sinnvoll angeordnet sind und nicht das Waschmittel neben der Butter steht, dass man mit dem Einkaufswagen überall durchkommt und vor allem, dass die Kundschaft sich wohl fühlt und gerne kommt. Wie haben aber Shopdesigner, Storemanager und Stadtplaner die Sicherheit ihres „Gemischtwarenladens“ im Blick? Inwieweit achten sie darauf, dass Ladendiebstahl verhindert wird und die Kundinnen und Kunden sich nicht beim Kampf um die Schnäppchen ins Gehege kommen? Zu Shopdesignern und Storemanagern hat Dietrich Henckel nie gearbeitet. Was aber das Sicherheitsbewusstsein und Sicherheits Handeln von Stadtplanerinnen und Stadtplanern betrifft, sind unter seiner Leitung einige spannende Erkenntnisse entstanden.

DIE ROLLE VON STADTPLANERINNEN UND STADTPLANERN IN DER SICHERHEITSPRODUKTION

Für Stadtplanerinnen und Stadtplaner bringen spätestens seit den 1980er Jahren Konzepte wie „Defensible Space“ und „Broken Windows“ die räumliche Umwelt in unmittelbaren Zusammenhang mit Kriminalität. Diese Arbeiten von Newman (1972) sowie Wilson und Kelling (1982) begreifen den Raum aber nicht nur als Rahmengröße, dessen Gestaltung subjektive Furcht und objektive Kriminalität beeinflusst, sondern auch als veränderbares Element. Unter dem Schlagwort der „Angsträume“ sind diese Betrachtung und der Umgang mit diesen Räumen seit den 1990er Jahren auch in Deutschland auf breiter Ebene bekannt geworden.

Stadtplanerinnen und Stadtplaner werden damit zu Sicherheitsakteuren. Mit ihren Handlungen prägen sie den städtischen Raum und nehmen direkt oder indirekt Einfluss auf die objektive und subjektive Sicherheit vor Ort. Sie sind maßgeblich daran beteiligt, der physischen Umwelt ihre Struktur und Form zu geben; ihre Entscheidungen bestimmen dabei spätere Nutzungsmöglichkeiten des Raumes mit. Dabei wirken sie durch die Gestaltung des bau-

lichen Umfeldes in der Regel präventiv auf die lokale Sicherheitslage, indem sie beispielsweise Tatgelegenheiten vermeiden sowie durch Raumsituationen das Sicherheitsempfinden prägen. Für die Sicherheitsproduktion in der Stadt schaffen Stadtplanerinnen und Stadtplaner zudem auch die räumlichen Rahmenbedingungen für das Handeln anderer Sicherheitsakteure wie Polizei, Ordnungsamt oder der Jugendarbeit.

DAS SICHERHEITSBEWUSSTSEIN VON STADTPLANERINNEN UND STADTPLANERN

Diese Bedeutung, die Stadtplanerinnen und Stadtplanern für sichere und unsichere Orte übernehmen, spiegelt sich jedoch nur bedingt in ihrem eigenen Bewusstsein wieder. In einer Befragung des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) von Stadtplanungsämtern in deutschen Städten mit einer Bevölkerung von 50.000 und mehr zum Thema „Sicherheit in deutschen Städten“ aus dem Jahr 2011 (vgl. Floeting, Seidel-Schulze 2012) zeigt sich das Thema für die Stadtplanungsämter als nachrangig: Mehr als ein Drittel der Befragten hat sich mit dem Thema „Sicherheit in der Stadt“ noch nie bewusst beschäftigt und für die Hälfte aller Ämter spielen Sicherheitsfragen bei der Erstellung eigenen Leitlinien oder Pläne keine Rolle. Nur ein Viertel aller Stadtplanungsämter besitzen explizit verantwortliche Personen für das Thema in ihrer Organisation und nur ein Fünftel spezielle Sicherheits-Konzepte (vgl. Abb. 1).

Die Gestaltung des (öffentlichen) Raumes ist für Stadtplanerinnen und Stadtplaner vielmehr eine ganzheitliche Aufgabe, die menschliches Leben und Zusammenleben in all seinen verschiedenen Aspekten prägt. Wenn Planerinnen und Planer reflektieren, wie sie mit Sicherheitsaspekten – im Sinne der Bedrohung durch Kriminalität – umgehen, tun sie dies unter diesem ganzheitlichen Verständnis. Sicherheit wird zum „Spezial-Thema“ und von den Planenden in drei typischen Varianten in ihre Arbeit eingeordnet: Zum ersten wird die Herstellung von Sicherheit bewusst nur als eine Aufgabe unter vielen anderen wahrgenommen, zum zweiten wird Sicherheit als Thema mit Überschneidungsbereichen und Synergien zu entfernteren Themen begriffen und einer dritten Verständnislinie dient das explizite Thema Sicherheit als Vehikel gänzlich anderer Ziele und Interessen.

BLICK 1: BEWUSSTE BREITE – SICHERHEIT ALS EINE AUFGABE UNTER VIELEN

Stadtplanerinnen und Stadtplaner besitzen durchaus ein Bewusstsein für das Thema von Sicherheit in öffentlichen Raum. Dass ihm so selten eine eigenständige Rolle zukommt, ist daher weniger einem „blinden Fleck“ als vielmehr „sehenden Auges“ einer Bewertung zuzuordnen: Sicherheit gilt für sie als ein Thema, dass gleichwertig mitbehandelt werden muss, eine Priorisierung wird für die eigene Arbeit jedoch abgelehnt.

Interdisziplinär arbeiten und thematisch vernetzt denken sehen Planerinnen und Planer dabei als eine ihrer Kernkompetenzen an. Gerade im Stadtplanungsbereich hat sich ein Wandel der Tätigkeitsschwerpunkte weg von der künstlerischen oder technischen Tätigkeit hin zu einer moderierenden Rolle ergeben. Grundsatzfragen des gesellschaftlichen Zusammenlebens, des demografischen Wandels und des Klimaschutzes werden als die großen Themen begriffen unter die sich Einzelthemen wie Sicherheit integrieren lassen (müssen). Planende stellen in der Regel ein „großes Ganzes“ anstatt eines Einzelthemas in das Zentrum ihres Schaffens: Zielbegriffe wie „Lebensqualität“, „Quartiersentwicklung“ und „sozialer Zusammenhalt“ verweisen auf diesen Anspruch, der umfänglicher ist, als lediglich einzelne sichere Orte zu schaffen. Dementsprechend sehen sich Stadtplanerinnen und Stadtplaner auf einer allgemeinen Ebene sehr wohl mit einer eigenen Funktion in der Sicherheitsproduktion – im größeren thematischen Zusammenhang.

BLICK 2: GERN GESEHENE SYNERGIEN – SICHERHEIT ALS NEBENWIRKUNG

Die zweite Variante im Umgang mit Sicherheitsthemen basiert darauf, dass anderweitig motivierte Maßnahmen aus Sicht der Planenden (zumindest in der Nachbetrachtung) auch eine positive Wirkung auf die lokale Sicherheitslage entfalten. Aber schon in dieser Reihung wird deutlich, dass Sicherheit selten ein Handlungsauslöser ist, selbst wenn es explizit behandelt wird. Sicherheit wird für Planerinnen und Planer zu einem willkommenen Nebeneffekt, wenn andere Themen bearbeitet werden müssen: Fragen des Klimaschutzes, der Verkehrsplanung und Mobilitätsgestaltung, des Strukturwandels oder der Ästhetik.

Sicherheitsfragen geraten so aus dem Blick und ergeben sich zufällig oder werden zufällig mitbearbeitet. Die wenigen planerischen und gestalterischen Projekte, die dagegen explizit als Sicherheitsthemen bewegt werden, haben meist einen begrenzten räumlichen Bezug: „Angsträume“ und „Un-Orte“ stellen beispielsweise eine häufig genannte Problemlage objektiver oder subjektiver Sicherheit in den Vordergrund planerischen Handelns. Trotz eines grundsätzlich präventiven Verständnisses erfolgen bewusste planerische Maßnahmen in der Praxis

dabei als Reaktion auf eine konkrete Problemlage – und das Bewusstsein endet auch mit der Lösung dieser Problemlage wieder. Das Gegengewicht wäre eine planvolle Befassung mit Sicherheitsthemen in größerem Zusammenhang, um Synergien zu verstärken: Wie kann von vorneherein bei anstehenden Maßnahmen eine maximale Sicherheitswirkung erreicht werden? Ein solches Verständnis findet sich in der Stadtplanung jedoch nur selten.

BLICK 3: MASKERADE – SICHERHEIT ALS TÜRÖFFNER

Dagegen zeigen sich als dritte Variante im Umgang mit Sicherheit immer wieder Fälle, die ganz gezielt mit dem Begriff „Sicherheit“ betitelt, aber aus einer anderen Motivation heraus verfolgt werden. Im Kern geht es dann nicht (nur) um die Sicherheit der Stadtbevölkerung, sondern darum, andere Werte umzusetzen. „Sicherheit“ wird hier zu einem Vehikel beispielsweise für wirtschaftliche Interessen einer Wohnungsbaugesellschaft oder ein Verständnis „guter Gestaltung“ in Planung und Architektur. Themen mit schwacher Lobby lassen sich unter dem Label „Sicherheit“ meist deutlich einfacher voranbringen: Security sells.

DIE HOFFNUNG AUF DIE GUTE PLANUNG

Grundsätzlich verbindet Planerinnen und Planer eine gemeinsame Grundüberzeugung: nur qualitätsvolle Planung und Gestaltung fördert Sicherheit – sei es in Form eines grundsätzlichen „guten Entwurfs“, als qualitätsvolle Planung bei der Herstellung attraktiver Räume oder als qualitätsvolle Realisierung in Form einer hochwertigen Gestaltung der Objekte. „Gute Planung“ ist für sie dabei ein grundsätzlicher Anspruch – ohne besonderen Fokus auf Sicherheit. Sicherheit wird vielmehr auch durch gute Planung fast automatisch hergestellt und verweist auch hier wieder auf die Rolle von Sicherheit als lediglich einem Thema unter vielen.

Analytisch lässt sich „gute Planung“ für Akteure dieses Typs unter dem besonderen Blickwinkel von Sicherheit wiederholt auf drei Einzelelemente konzentrieren. Dies sind die Belebung öffentlicher Räume (über Maßnahmen zur Nutzungsmischung, einer Vielfältigkeit von Angeboten und der Attraktivität des Raumes), die erfassbare Gestaltung des Ortes (über visuelle Einsehbarkeit, Blickbeziehungen,

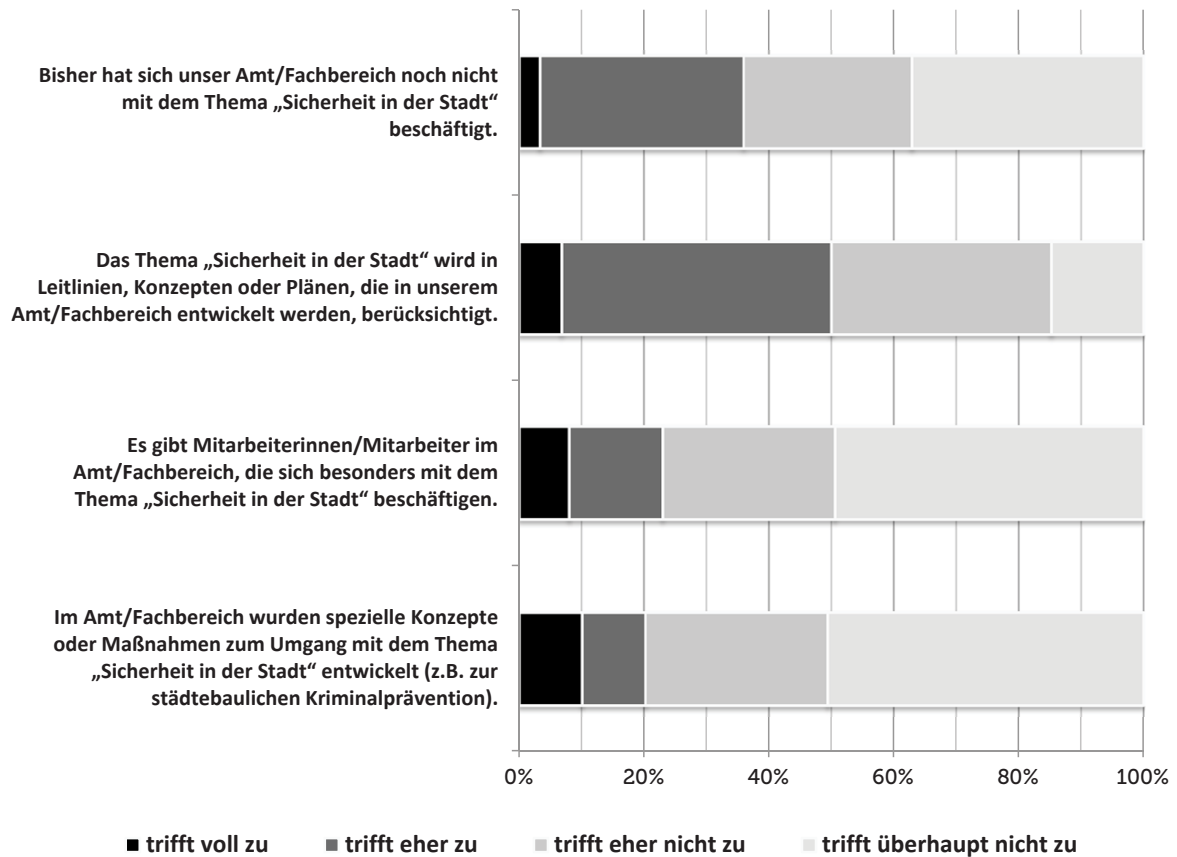
Beleuchtung und der Definition von Funktions- und Verantwortungsbereichen) sowie letztlich der qualitätsvollen Ausgestaltung im Objektbereich (gezielte Materialauswahl, technische Sicherungen und durchdachte Detaillösungen). Mit einer guten Planung, die diese Aspekte berücksichtigt, entsteht in ihrem Verständnis Sicherheit.

Da den Planenden hierbei die Grenzen eines rein baulich-gestalterischen Umgangs mit Sicherheitsproblemen in der Regel bewusst sind, thematisieren sie häufig ergänzende soziale Maßnahmen, v. a. mit Blick auf Gemeinschaftsbildung und Teilhabe. Gestalterische Maßnahmen ohne Veränderung der sozialen Verhältnisse sind in ihrer Sicht genau so wenig zielführend, wie soziale Maßnahmen ohne Eingriffe in die räumliche Situation. Für die hierfür notwendigen Abstimmungen plädieren sie für informelle Prozesse. Formalisierungen führen in ihren Augen zu komplizierteren und langwierigen Verfahren. Ein weiteres abstraktes Prüfverfahren – diesmal zu Sicherheit in der räumlichen Planung – wird nicht gerade begrüßt. Folgerichtig sind in Deutschland gegenwärtig auch keine Bestrebungen feststellbar, Sicherheitsfragen in der kommunalen räumlichen Planung über formelle Wege stärker zu verankern.

SICHERHEIT IN DER PLANUNGSPRAXIS

Bei allem Vertrauen in die Kompetenz von Planerinnen und Planern, verschiedene Themen zusammenzudenken: Im normalen Alltagsgeschäft bricht der grundsätzliche Anspruch des „Mitarbeitens“ von Sicherheit jedoch häufig mit der Realität. Es fehlt oftmals die Reflexion über das eigene Sicherheitshandeln und der Blick für sicherheitsrelevante Folgen der gut gemeinten Planung geht verloren.

Sicherheitsfragen bleiben in dem Bemühen um eine „gute Planung“ durch die Planenden vielerorts unbeantwortet. Es entstehen die als unsicher empfundenen Ecken und die unheimlichen Passagen – nicht immer ergibt sich Sicherheit von selbst. Was in der Planungspraxis noch zu selten passiert, ist der Kontakt auf Augenhöhe mit denjenigen, die explizit für Sicherheit Sorge tragen, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Polizei und Ordnungsamt. Eine etablierte Zusammenarbeit bringt erst den nötigen Input an Themen, für die den Planerinnen und Planern der Blick fehlt und schafft eine bessere Ausgangsbasis für die Abwägung – und dadurch erst die „gute Planung“, die eigentlich das Ziel ist. Vermutlich ist diese Erkenntnis dann auch wieder übertragbar: Auch die Fachleute für das Shopdesign sind ja nicht alleine für ihren Gemischtwarenladen verantwortlich.



Quelle: Difu-Umfrage „Sicherheit in deutschen Städten“ 2011 / Floeting & Seidel-Schulze 2012



Abbildung 1: Sicherheitsbewusstsein in den Planungsämtern großer deutscher Städte (Grafik: Difu)

QUELLEN

Floeting, Holger; Seidel-Schulze, Antje (2012): *Sicherheit in der Stadt – eine Gemeinschaftsaufgabe*. Ergebnisse aus zwei Kommunalbefragungen, Berlin.

Newman, Oscar (1972): *Defensible space – crime prevention through urban design*. MacMillan Publishing Company, New York.

Wilson, James; Kelling, George (1982): *Broken Windows – The police and neighborhood safety*. In: Atlantic Monthly, (3), S. 29–38.



Foto: R. Pätzold

Landschaften der Kontrolle oder Berlin als Differenz

Leon Hempel

B: „Neulich fragt man mich nach einer Ortstation¹
bei Kaufland. Wie soll ich das wissen?
(Ironisch:) Ist Kaufland auf der Karte?“

A: „Die alten Berliner wussten das.“

C: „Oh, die sterben aus.“

Auf der Gaswarte

Vor zahlreichen Monitoren sitzen Bediener in großen, schwarzen Sesseln an Ihren Arbeitsplätzen. Der Komfort des Mobiliars könnte einen Hinweis auf

die Routine täglicher Überwachungsarbeit geben. Infrastrukturen machen Ressourcen dauerhaft und ubiquitär verfügbar. Entsprechend sind die Leitwarten der Betreiber, aber auch die Leitzentralen von Polizei und Feuerwehren ständig besetzt, 24/7/365. Es handelt sich um Räume, deren Betrieb nie unterbrochen wird. In ihrer Abgeschiedenheit scheinen diese aus der Zeit herausgenommen, wenngleich sich die Operateure mit Prozessen beschäftigen, die auch ihren Arbeitsalltag zeitlich strukturieren. Sie zu beobachten, erzeugt das merkwürdige Gefühl, nirgendwo sonst dem Puls einer Stadt so nah zu sein wie hier. In der Notruf- und Einsatzzentrale der Polizei wird die gesamte menschliche Komödie Berlins vernehm-

¹ Es handelt sich um eine der 200 Ortstationen im Stadtgebiet, wo das Erdgas heruntergeregt wird, um mit einem Druck von etwa 20 Millibar an der Hauptabsperreinrichtung einer Hausanschlussleitung anzukommen.

bar, bisweilen in Tragödien umschlagend, manchmal aber auch in rührende Geschichten über Nichts. In den Leitwarten der Wasser-, Gas-, Strom-, oder Fernwärmeversorgung hingegen sind die urbanen Prozesse auf eine Ansicht reduziert. Abstrahiert in Form graphischer Symbole und Werte erscheint Berlin jeweils auf große Schaltwände und Bildschirme gebannt. Um die Morgenspitze abzufangen, versuchen die Operateure in den drei Schwerpunkt-wasserwerken der Wasserbetriebe dem allmählichen Erwachen der Stadt immer ein Stück voraus zu sein. Zur gleichen Zeit weist die Zunahme der beweglichen Farbpunkte auf den Monitoren in der Leitstelle der Verkehrsbetriebe auf eine anschwellende Mobilität. Entsprechend der Reihenfolge und der Dichte der Züge könnte man meinen, dass die Stadt von der Mitte zur Peripherie wächst, aber auch zurück von der Peripherie zum Zentrum. In den Leitwarten der Verteilnetzbetreiber wiederum halten Anrufe die Morgenschichten beschäftigt. Auf der Stromwarte fragt einer der Operateure, ob eine bestimmtes Umspannwerk noch besetzt sei, während auf der Gaswarte der Dispatcher endlos Namen und Werte in das Telefon liest, um die Daten mit der Verbrauchsprognose für den Tag in Übereinstimmung zu bringen. „Schönerlinde, ... Blumenberg, ... Waltersdorf“, eine Art imaginärer Ring zieht sich um die Stadt, der ihre administrativen Grenzen sprengt.

Allenthalben sind die Kontrollräume über Berlin und noch darüber hinaus verteilt. Doch wie und als was wird die Stadt durch diese sichtbar? Es gibt hier keinen Geruch von Gas, kein Abfahrtssignal, das man hören könnte, „keinen Wassertropfen“, wie Bruno Latour in seinem berühmten mit Emilie Hermant erarbeiteten Essay *Paris invisible* zu diesen verborgenen Räumen bemerkt (1998/2006: 29). Höchstens die eingehenden Anrufe in den Sicherheitszentralen lassen auf eine greifbare Realität schließen. Stets handelt es sich bei Leitwarten und Kontrollräumen um zwar unsichtbare aber doch sehr konkrete Orte, die das Leben der Stadt auch erst ermöglichen. Die Steuerung und Überwachung der Prozesse betreffen die Herstellung von Ressourcen, etwa die Erzeugung von Strom oder die Aufbereitung von Rohwasser zu Trinkwasser, sodann ihre Übertragung bzw. ihren Transport und schließlich die Verteilung an einzelne Abnehmer, Haushalte, Kunden, die auch ihre ‚Berlin-Sicht‘ haben. Während im Fall der Strom- und der Gasversorgung die Erzeugung vom Transport und der Verteilung der Ressource getrennt ist, erweist sich im Fall der Wasserversorgung ihre Aufbereitung unmittelbar an die Verteilung angeschlossen. Die Strom- und Gaswarte befinden sich im Zentrum der Stadt, die Leitwarten in den Wasserwerken hingegen in der Nähe von Seen an der Peripherie. Allerdings sind von den insgesamt neun nur noch drei Wasserwerke ständig besetzt. Von diesen aus wird das gesamte Berliner Netz gesteuert, wobei in nicht allzu ferner Zukunft auch sie noch zu einer einzigen Leitzentrale zusammengelegt werden könnten. „Früher haben wir noch richtig mit Kesseln mit 35 bar bei

400 Grad Druck gearbeitet, Kohle gebunkert, Asche rausgefahren. Donnerstag war Washtag. [...] Man hatte ein 20 Meter Schaltbild mit Lampe für jedes Betriebsmittel.“ Die Automatisierung der Prozesse hat nicht nur Personal wegrationalisiert, um für Effizienzgewinne zu sorgen. Sie hat auch die Kontrolle von der Materialität der Prozesse befreit, die heute in „synthetischen Situationen“ (Knorr-Cetina 2009) ferngesteuert werden.

Wie ist es möglich eine Stadt wie Berlin oder auch ein Rohrnetz, das sich über eine gesamte Stadt und noch darüber hinaus erstreckt, auf die Größe einer Wand oder gar eines einzigen Monitors zusammenschrumpfen, so dass es eine Handvoll Bediener beherrschen können? Es ist ja die schiere Größe einer Stadt, einer Infrastruktur, die sich dem individuellen Blick widersetzt und ihm seine Begrenztheit vorführt. Beim 1.500 Kilometer umfassenden Fernwärmenetz sind es mehrere hundert Sensoren, die den Druck im Netz messen, wobei die Informationen über das Leitsystem verdichtet und auf die beiden großen, das östliche und westliche Versorgungsgebiet jeweils darstellende Wandkarten übertragen werden. Auf der ‚Berlin-Sicht‘ bei den Wasserbetrieben sind die Druckmesspunkte des Frischwassernetzes in Form eingeblendeter Angaben auf einer in mehrere Bereiche aufgeteilten topographischen Darstellung verzeichnet. Sie bilden das Rohrnetz ab, synthetisieren seine enormen Ausmaße von knapp 8000 Kilometer auf engstem Raum, in den sich hineinzoomen lässt, um auf die einzelnen Betriebsmittel zuzugreifen. Stets genügen den Operateuren einzelne Anhaltspunkte, um das Netz in seiner Gesamtheit zu erfassen. Die Synthese erzeugt eine Sichtweise, die nicht das Detail, doch das Wesentliche umfasst. In Abgrenzung zum Panoptikon hat Latour Kontrollräume deshalb als Oligoptikons bezeichnet (1998/2006: 26). Denn erst die Abwendung vom Ganzen und die Konzentration auf einige wenige Aspekte ermöglicht eine Zuwendung zur Stadt. Eine Spur zeichnet sich ab, um herausgegriffen und verfolgt zu werden (2012: 19).

Auf den Leitwarten lesen die Bediener die Wandkarten und Bildschirmrepräsentationen wie Stadtpläne, die mit der realen Stadt interagieren und auch mit vergleichbaren Stadtplänen anderer Betreiber im Austausch stehen können (Hempel 2017). Jede Karte

stellt gleichsam eine Art Theorie der Stadt dar. Dabei definiert zunächst einmal die Materialität der jeweils transportierten Ressource die Visualisierungen, grafischen Arrangements und Praktiken der Operateure. Wasser ist träger als Gas, Gas träger als Elektrizität. Die Temporalität des Mediums postuliert jeweils eine eigne Grammatik aus Konventionen und Regeln, um den Prozess mit dem aktuellen Zustand zu verknüpfen und in Übereinstimmung zu halten (Vertesi 2014). Ein Alarm bei Wasser meldet, dass der maximale Filterwiderstand erreicht ist, worauf dieser mit dem Sollwert der Schlammabsetzanlage erst verglichen wird. Beim Stromnetzbetreiber verlangt die Plötzlichkeit des Mediums hingegen, die Schalthandlung zunächst zu simulieren, um sodann über eine eindeutige Kommandosprache ausgeführt zu werden.

Doch es gibt offenkundig von Kontrollraum zu Kontrollraum auch Unterschiede im Grad der Abstraktion und der Auflösung, die durch das jeweilige organisationale Interesse bzw. durch zusätzliche Regularien bestimmt sind. Beim Übertragungsnetzbetreiber 50 Hertz, dessen Leitwarte außerhalb der Stadtgrenze liegt, schrumpft Berlin auf dem konvexen Netzplan auf einige wenige Knotenpunkte zusammen, die die große 380 KV-Diagonalen verbinden, also jenes Erdkabel das unterirdisch durch das Stadtgebiet in einem begehbaren Tunnel in bis zu 30m Tiefe verläuft. Mehr Detail ist angesichts der Arbeitsteilung zwischen Übertragung und Verteilung nicht notwendig. Besonders deutlich aber werden diese Unterschiede, wenn man die Notruf- und Einsatzzentralen der Sicherheitsbehörden noch mit in die Betrachtung einbezieht. Diese erreichen Anrufe von Einwohnern, Geschäftsleuten, Touristen im Sekundentakt. Berlin wird hier durch die gesamte Palette menschlicher Abgründe hindurch präsent. Muss jeder Anruf berücksichtigt werden, gibt es folgerichtig auch keine Selektion im Vorfeld. Es handelt sich um Rohdaten des Urbanen, die durch die Beamten trotz zahlreicher Hindernisse und Barrieren wie Sprache, Wissensdifferenzen und fehlende Sichtbarkeit der Kontexte erst sortiert und gefiltert werden müssen, was bei den Infrastrukturbetreibern die Leitsysteme bereits übernehmen. Es ist ihre Aufgabe, die Ernsthaftigkeit und Dringlichkeit der Notrufe zu erfassen, um so den Einsatz der Funkstreifen zu steuern. Wie mit einer Kamera im Kontrollraum des Olympiastadiums oder der Si-

cherheitszentrale der Verkehrsbetriebe wird aus der Ferne in die jeweilige Situation hineingezoomt, um die Relevanz des durch den Anruf begründeten Anfangsverdachts zu ermitteln.

Lucy Suchman (1997) hat Kontrollräume als „Zentren der Koordination“ beschrieben. Ihre gesamte sozio-technische Anordnung einschließlich ihrer Architektur, Einrichtungen und Handlungsabläufe zielt darauf ab, die jeweilige „normale Ordnung“ zu produzieren und zu reproduzieren, also beispielsweise die Versorgung mit einer entsprechenden Ressource sicherzustellen. Wenn die Betreiber von Standardbetrieb sprechen und die Atmosphäre relativ ruhig ist, dann wird diese Ordnung geradezu greifbar. Sämtliche „Kausalitäten“ scheinen vorhersagbar, so dass die Automatisierung die Steuerung der „nachvollziehbaren Assoziationen“ übernehmen kann (Latour 2005: 119). Die Monotonie ist gleichsam Ausdruck der Konvergenz zwischen sämtlichen denkbaren Prozessen und sozio-naturalen Schauplatz Stadt (Winiwater, Schmidt 2008). Es ist, als ob sich die Türen eines Janus-Tempels geschlossen hätten, allein dass Janus, der Gott der Zeit, in der Black Box sitzt und jetzt unsichtbar für jeden Beobachter ist. Was hat der Operateur in diesen Augenblicken des Friedens und der Konvergenz noch im Blick? Besteht noch Kontakt zwischen ihm, den Prozessen und der Stadt? Ist seine Präsenz noch notwendig oder kündigt sie allein davon, dass die Übersetzungen hier nur vorübergehender Natur sein dürften, die Zeit hier also nur scheinbar aufgehoben und die Schließung des Tempels niemals absolut ist?

Kontrollräume sind Teil der urbanen Realität, die sie selbst erzeugen, ohne dieser jemals vollständig habhaft zu werden. Die Abstraktion der Netze und der Stadt erfordert ein Handeln gleichsam von zwei Seiten aus (Baecker 2007), einem praktischen vor dem Bildschirm und einem gewissermaßen theoretischen, das in der Lage ist, die potenziellen Operationen *hinter* dem Bildschirm mitzudenken und zu vermitteln und insofern auf das erste Handeln schon immer zurückwirkt. Der Operateur ist Akteur und Intermediär zugleich. Als Akteur nimmt er Veränderungen an den Einstellungen des Systems vor, als Vermittler übersetzt er nicht nur dessen Eigenheiten, sondern verbindet es umgekehrt auch entsprechend seiner Erfahrungen mit dem Stadtraum (Löw 2013), dessen Sprache er spricht und in den das System eingebettet ist. Das abstrakte Wissen der Theorien, der Modelle, der Skalen, sprich der Interessen und der Herrschaft einerseits und das lokale Wissen der Operateure, der lebensweltlichen Erfahrung und der Dienerschaft andererseits bilden die beiden Pole, in deren idealtypischer Konvergenz sich die Stadt augenblickshaft aufhebt. Es ist jener illusionäre Moment des Friedens, der Ruhe und der Sicherheit, in dem die sich selbstbeobachtende Stadt vollkommen transparent wird, in dem jeder Akteur den ihm zugewiesenen Platz einnimmt und folglich die Menschen, Waren, Dienstleistungen und Finan-

zen reibungslos zirkulieren. Doch die Komplexität der Vermittlungen bewirkt eine „relative Offenheit und Unberechenbarkeit“ der Praktiken (Reckwitz 2003: 295), die auch dazu führen kann, dass in diesem Zweiseitenmodus des Handelns unterschiedliche Räume falsch verbunden und fehlerhafte Schlüsse gezogen werden. „Entlang der Havel. Dann wieder über den Berg, dann bekommt man so ein Kokolores, das normalisiert sich wieder“, beruhigt sich ein Operateur in einer kritischen Situation. Die Praktiken der Operateure implizieren immer auch ein Bewusstsein, mit der begrenzten Natur des eigenen Standpunktes konfrontiert zu sein, dem aber noch das eigene abstrakte Wissen der Gewohnheiten, der Theorien, Modelle und Karten in die Quere kommen kann, so dass die Konvergenz in Divergenz, die normale Ordnung in Unordnung umschlägt, die sich zunächst in Nervosität und dann in einem kaskadierenden Störgeschehen bemerkbar machen kann.

Der oligoptische Blick basiert auf einer „deliberativen Blindheit“, bemerkt Latour (1998/2006: 28). Diese beinhaltet zunächst, dass das, was als Ganzes auf den Bildschirmen sichtbar wird oder als Theorie einen Überblick vermittelt, niemals schon das Ganze ist. Deliberativ ist diese Blindheit aber deshalb, weil sie ein Wissen um ein Nichtwissen als die Kehrseite allen fixierten Wissens von der Stadt enthält. Dieses geht davon aus, dass Berlin stets mehr ist als der Sichtbarkeitshorizont auf den Bildschirmen, mehr als ein

kybernetisch zu beherrschender Funktionszusammenhang, wie es mitunter die vielfältigen Visionen suggerieren, die aus Berlin eine intelligente, sich permanent selbst beobachtende Stadt zu machen suchen. Denn wie jede andere Stadt auch impliziert Berlin mit einem Wort Zygmunt Bauman unzählige Räume „ungenehmiger Differenz“, deren „subversive Kraft“ (1992: xvi) gerade in ihrer jeweiligen „Spontaneität, Unberechenbarkeit und Unkontrollierbarkeit“ liegt und gegen die noch jede Kontrollvision ankämpft, einschließlich einer vollständig steuerbaren intelligenten Stadt. Doch gerade dies lehrt die Beobachtung von Kontrollräumen, diesen Außenposten an der Grenze der Sichtbarkeit: Wir haben keinen Zugriff auf einen göttlichen Blickpunkt, wie Latour formuliert (1998/2006: 9) wie es die kybernetischen Träume seit jeher glauben machen wollen, sondern bleiben verstrickt in einem Geflecht aus Sichtbarkeiten und Unsichtbarkeiten. So bleibt auch Berlin uneinholbar und ist gerade dadurch urbaner Ort. Berlin widersetzt sich gegen jeden vereinheitlichenden Zugriff, der je nach Macht- und Interessenlage seine Auflösung wählt, um zu fixieren, was Berlin sei.

QUELLEN

Baecker, Dirk (2007): *Studien zur nächsten Gesellschaft*. Suhrkamp, Frankfurt am Main.

Bauman, Zygmunt (1996): *Intimations of postmodernity*. Routledge, London/ New York.

Hempel, Leon (2017): *Temporal Alignment of Multiple Spaces. Considering resilience and non-knowledge in urban infrastructures*, im Erscheinen.

Knorr-Cetina, Karin (2009). *The Synthetic Situation: Interactionism for a Global World*. In: *Symbolic Interaction* 32/2009, S. 61–87.

Latour, Bruno; Hermant, Emilie (1998/2006): *Paris: Invisible City*. Verfügbar unter http://www.bruno-latour.fr/sites/default/files/downloads/viii_paris-city-gb.pdf, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.

Latour, Bruno (2005): *Reassembling the social: An introduction to actor-network-theory*. Oxford University Press.

Latour, Bruno (2012): *Paris, invisible city: The plasma*. In: *City, Culture and Society*, S. 91–93.

Löw, Martina (2013): *Raumsoziologie*. Suhrkamp, Frankfurt am Main.

Luque-Ayala, Andrés; Marvin, Simon (2016): *The maintenance of urban circulation: An operational logic of infrastructural control*. In: *Environment and Planning D: Society and Space*, 34/2, S. 191–208.

Reckwitz, Andreas (2003): *Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken: Eine sozialtheoretische Perspektive/Basic Elements of a Theory of Social Practices: A Perspective in Social Theory*. In: *Zeitschrift für Soziologie*, S. 282–301.

Suchman, Lucy (1997): *Centers of coordination: A case and some themes*. In: Resnick, Lauren B.; Säljö, Roger; Pontecorvo, Clotilde; Burge, Barbara (Hrsg.): *Discourse, Tools and Reasoning. Essays on situated cognition*. Springer, Berlin/ Heidelberg, S. 41–62.

Vertesi, Janet (2014): *Seamful spaces: Heterogeneous infrastructures in interaction*. In: *Science, Technology, & Human Values*, 39/2, S. 264–284.

Winiwater, Verena; Schmid, Martin (2008): *Umweltgeschichte als Untersuchung sozio-naturaler Schauplätze? Ein Versuch, Johannes Colers „Oeconomia“ umwelthistorisch zu interpretieren*. In: Knopf, Thomas (Hrsg.): *Umweltverhalten in Geschichte und Gegenwart*. Attempto Verlag, Tübingen. S. 158–173.



Foto: H. Wilke

Architectural Lighting in Berlin

Christopher Kyba

Great architecture, like great photography, often involves the interplay between light and shadow. When the sun goes down, artificial lamps offer possibilities to design this interplay, and to bring to the fore architectural qualities that, in daylight, may go unnoticed. Unfortunately, some attempts at architectural lighting don't work as well as others, and the wrong approach can lead to unpleasant, glaring scenes. As a result, passers-by may appreciate the building and surroundings even less than if the additional lighting wasn't present at all. The photos below document a virtual walk through and flight over Berlin at night, stopping every now and again to take a closer look at how its landmarks are illuminated.

Let's start with the facade lighting at the Alexanderplatz Bahnhof. From opposite the train station, you can see what the designer was going for (Fig. 1). Due to the street layout, most pedestrians do not actually see the view from this angle. The more common

experience is to view the installation from the side, as you exit the station, or walk towards it from a side street. Unfortunately, from the side, viewers look directly into the emitting elements of the LEDs, which is a glaring experience.

It's hard to capture the experience of glare in a single photograph, so I tend to show a pair of images taken with two different camera settings. The first photo shows the scene set to have a good exposure on the sidewalk. With these settings, the entire light installation is simply a long streak of glare (Fig. 2). The second photo (Fig. 3) shows the scene with a much shorter exposure, and emphasizes how bright the lamps are compared to their surroundings. The human visual system cannot properly deal with such a large variation in contrast, and the result is an uncomfortable feeling which is called "discomfort glare" that induces a desire to look away. In the worst cases, glaring lighting causes "disability glare", that prevents you from performing a visual task, such as identifying the features of a person walking towards you. Both discomfort and disability glare worsen as people age, because of long-term reduction in the transparency of the eye.



Figure 1: Bad lighting at Alexanderplatz 3 (Photo: C. Kyba)



Figure 2: Bad lighting at Alexanderplatz 1 (Photo: C. Kyba)



Figure 3: Bad lighting at Alexanderplatz 2 (Photo: C. Kyba)

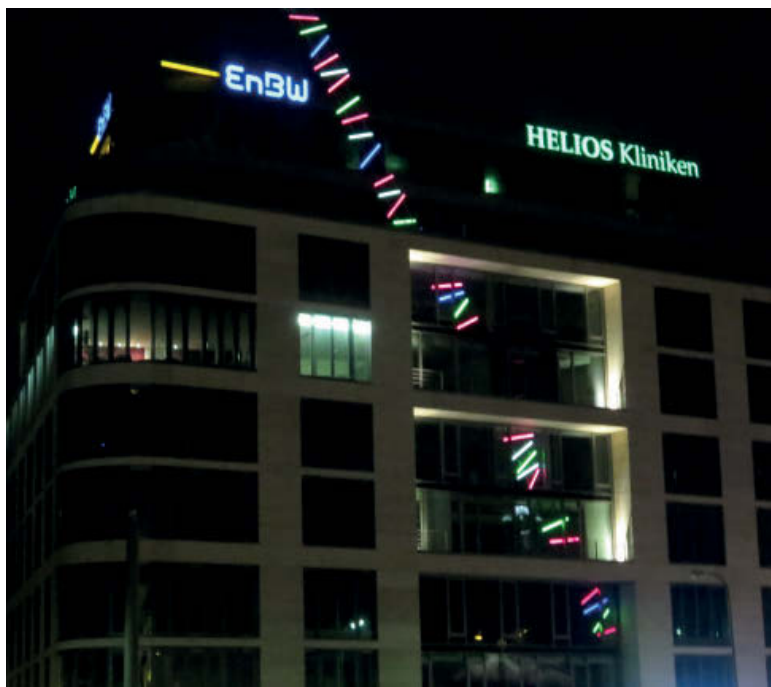


Figure 4: „Helios Klinik“ lights (Photo: C. Kyba)



Figure 5: Terrible Marquee ruins view (Photo: C. Kyba)



Figure 6: Berliner Fernsehturm with moon (Photo: C. Kyba)

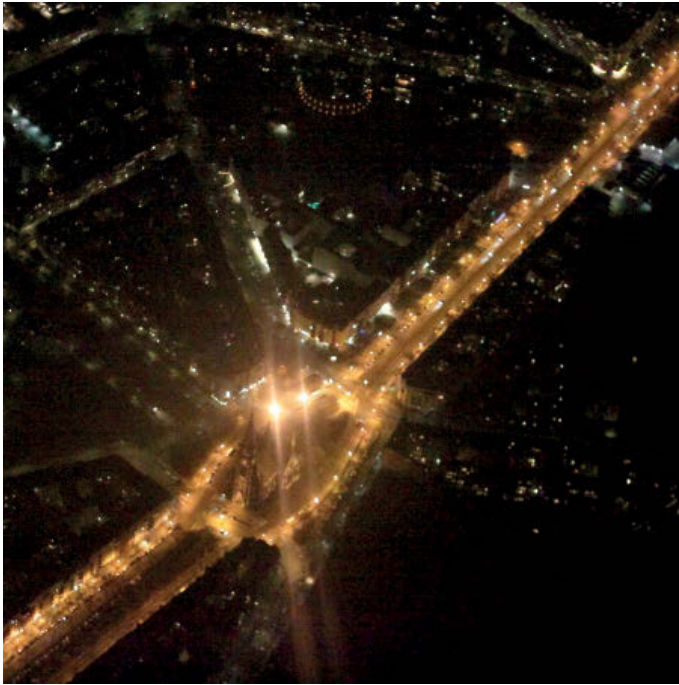


Figure 7: Kirche am Südsterne (Photo: C. Kyba)

The photos show that poorly designed architectural lighting can inadvertently subvert the goal of public lighting, which is to improve visibility at night. Thankfully, not all architectural lighting suffers from the same problem. As a counter-example, consider the building on Friedrichstraße (Fig. 4). Despite being the lighting for the “Helios Kliniken”, it is thankfully not as glaring as the sun! It’s different, distinctive, attractive, and is not glaring because of its relatively low luminance. Unfortunately, the building doesn’t seem to have a consistent lighting plan. At the base of the building a glaring white Marquee spoils the effect of the lights above (Fig. 5)

I often criticize the practice of simply floodlighting the facade of a building as “boring 20th century architectural lighting”. One example of this is Berlin’s TV tower, the *Fernsehturm* (Fig. 6). One interesting thing about this photo is that it shows just how brightly the tower is lit: The full moon behind it appears modest in comparison. Interestingly, during Berlin’s festival of lights, the TV tower is lit with colourful rather than white light. As a result, it is less bright.

Worse than “boring 20th century lighting” is the practice of “aim the light roughly in the direction of the building”. I snapped a great picture of one such example during a flight over Berlin (Fig. 7). The photo was taken from the research aircraft of the *Freie Universität*, and shows what a large fraction of light is wasted when architectural lighting is not done carefully. One ironic thing about badly

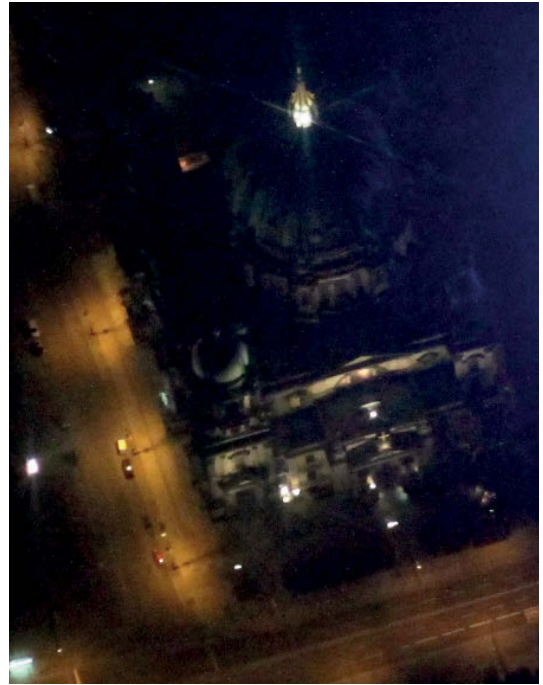


Figure 8: Berliner Dom from air (Photo: C. Kyba)

floodlit churches occurs in rural areas of Europe especially. In many cases, the village church is the most important source of artificial skyglow for a large region. So poorly designed church lighting actually prevents people from seeing the Godly splendour of the heavens! European churches usually have stained glass windows, and every time I see a badly floodlit church I imagine how much more attractive it would be if the church was completely unlit – other than for a colourful glow from behind the stained glass. Of course, it is possible to direct floodlights carefully, as the aerial photo of the Berlin Cathedral, the *Berliner Dom*, shows (Fig. 8). From the air, Berlin’s Cathedral doesn’t look like much, but from the ground it’s spectacular (Fig. 9).

The difference between the Cathedral and the *Kirche am Südsterne* (Fig. 7) is that instead of just floodlighting the entire building, the lighting designer for the Cathedral chose to highlight certain elements by using a large number of smaller, more focused floodlights. The lighting is still not ideal, however, for two reasons. First, it’s quite a bit brighter than is necessary. Second, from the ground level when you are looking away from the Cathedral (and towards the floodlights), the floodlights themselves cause quite a bit of glare (Fig. 10).

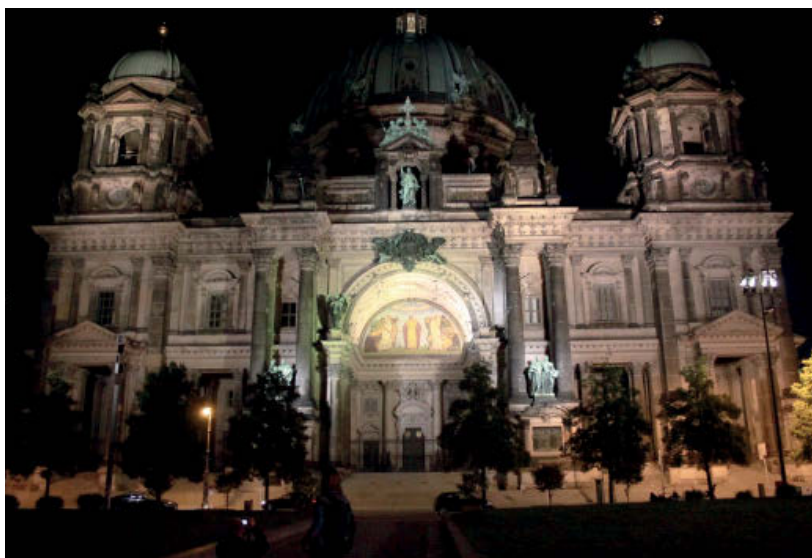


Figure 9: *Berliner Dom* from ground (Photo: C. Kyba)



Figure 10: Glare from the floodlamps of *Berliner Dom* (Photo: C. Kyba)



Figure 11: *Altes Museum* at night (Photo: C. Kyba)

Right next to the Cathedral is another more attractively lit building, the *Altes Museum* (Fig. 11). Unfortunately, I didn't have a tripod, so my photo doesn't do it justice. The great thing about the *Altes Museum* is that the lamps are totally invisible to the viewer. There's no glare, and the amount of light emitted to the sky is quite reduced compared to many alternative designs.

Finally, we come to the Brandenburg Gate (Fig. 12). The Brandenburg Gate does shine quite a bit of light directly up into the sky, but it is most definitely not a random country church or castle. The Brandenburg Gate is a single building in the capital of the country, and more importantly the main symbol of Berlin. It is also a symbol for the unity of the country, and a major tourist destination. For these reasons, as a light pollution researcher and dark sky advocate, I have no problem with the Brandenburg Gate being relatively brightly lit. But we should keep in mind that not every building is the Brandenburg Gate, and not every church and monument should be lit.

To be fair, in big cities architectural lighting is way down on the list of sources of light pollution. Nevertheless, I think that people interested in lighting their buildings have a social responsibility to ensure that their installations do not affect public safety by reducing visibility, that they make a serious effort to limit stray light, and that they light the building modestly in order to avoid wasting energy and spoiling the ambiance of the night. With a good plan and a "less is more" aesthetic, the costs and consequences of urban lighting could be reduced without compromising the appearance of the city at night.

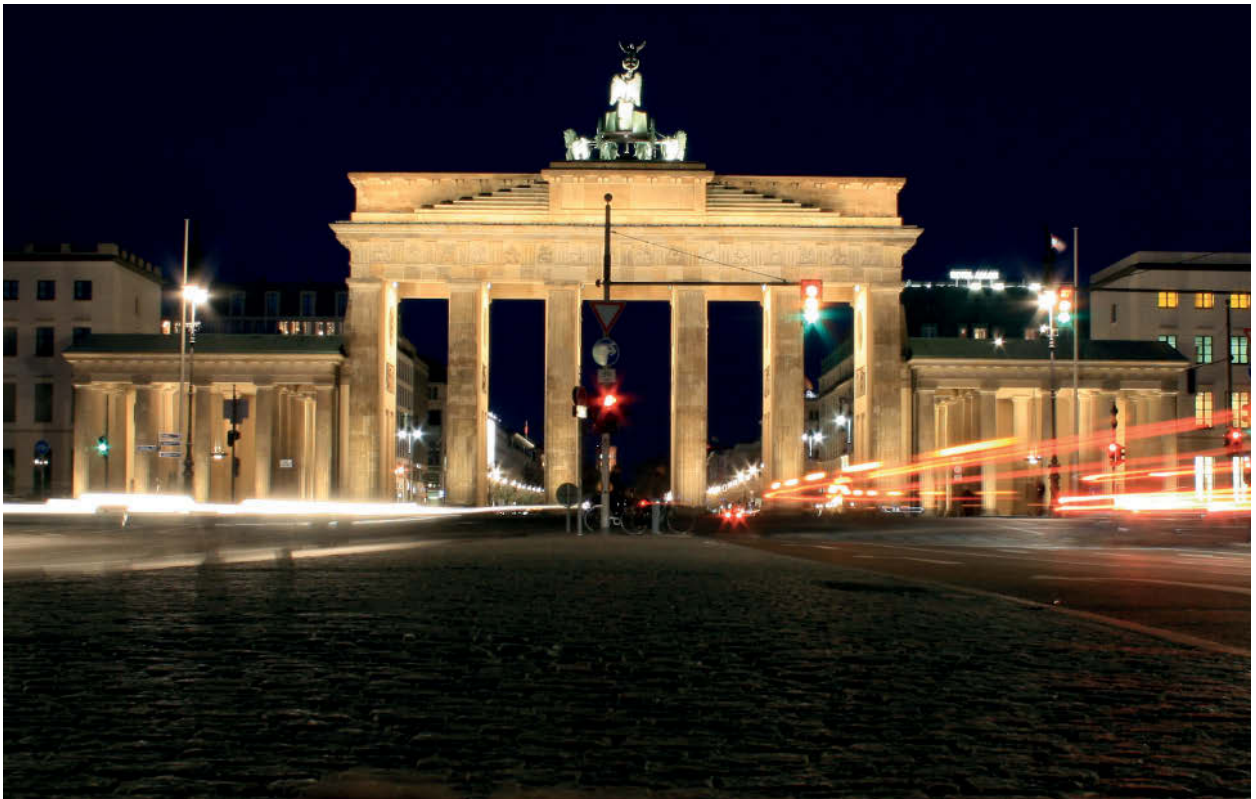
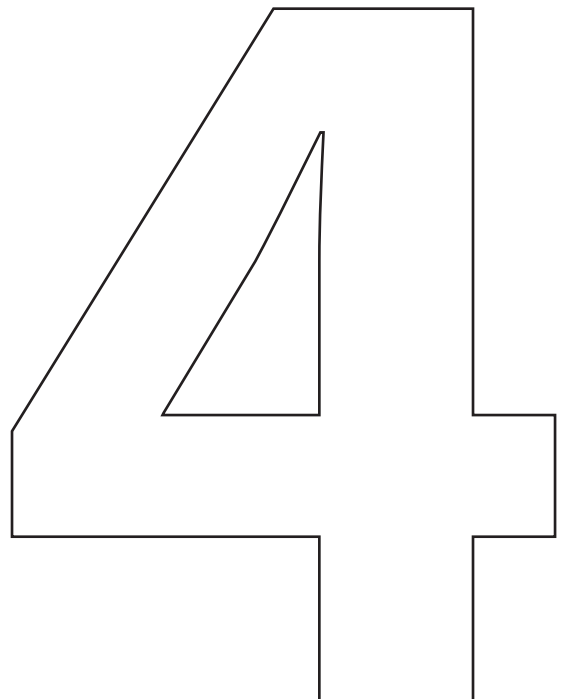


Figure 12: The Brandenburg Gate (Photo: C. Kyba)

Handel & Handelsorte

Trade & Places of Trade



Supermärkte und Discounter im Wandel

Der Einfluss von E-Commerce auf den Lebensmitteleinzelhandel

Angela Million, Laura Calbet i Elias & Andreas Brück

In den letzten Jahrzehnten konstatierten Sozialwissenschaftler mit der Verbreitung des Supermarktes und Discounters das Verschwinden von Alltagskommunikation und damit einhergehend eine geringere Relevanz des alltäglichen Einkaufens für soziale Interaktion. Marc Augé (2014) hat Supermärkte gar als „Nicht-Orte“ definiert, als uniforme Räume, in denen der Mensch anonym agiert. Supermärkte sind für ihn Transiträume im Alltag, die einer spezifischen rational-funktionalistischen Gebrauchsanleitung folgen und in denen menschliche Handlungen vollzogen werden, ohne dass Individuen aktiv zusammengeführt werden. Das Einkaufen folgt hier automatisierten und standardisierten Prozessen, was nicht zuletzt kommunikatives und damit soziales Handeln verhindert. Dagegen zeigen andere Studien, dass das stille Beisammensein beim Einkauf durchaus als Austritt aus der privaten Isolation geschätzt wird, und Supermärkte und Discounter ernstzunehmende soziale Ankerpunkte darstellen, vor allem in Nachbarschaften, in denen es an Orten des Sehen und Gesehen werden mangelt. So haben sie vielerorts tatsächlich eine Bedeutung, z.B. als Treffpunkt für Jugendliche, für Senioren zum Plausch und ggf. als zentraler Ort im sonst monostrukturierten Wohnquartier. Was passiert aber mit und in Lebensmittelmärkten, wenn in Zukunft mehr Menschen sich Lebensmittel nach Hause liefern lassen?

„SMARTE“ EINZELHANDELSKONZEPTE

65 Prozent aller Kunden in Deutschland können sich laut einer Studie von A.T. Kearney (2015) vorstellen, Lebensmittel online zu bestellen und liefern zu lassen. Dieser Anteil liegt bei haltbaren Lebensmitteln,

Getränken, Haushaltswaren und Hygieneartikeln sogar bei über 70 Prozent und selbst bei Frischeprodukten bei stattlichen 35 Prozent. Ein Blick in die Branche zeigt, dass die Entwicklungen des weiter gefassten E-Commerce unaufhaltsam auch im Lebensmitteleinzelhandel umgesetzt werden, wobei momentan vor allem „der klassische Supermarkteinkauf in die Onlinewelt übertragen (wird), ohne das Potenzial der digitalen Möglichkeiten auszuschöpfen“ (EHI 2016). Das Zauberwort für große und auch kleine Lebensmittelhändler (und teilweise auch -produzenten) ist jedoch Multi-Channel: Neben stationär werden Waren auch online verkauft und geliefert. Diese Praxis, die gerade von kleineren Anbietern und Produzenten bereits seit dem Aufkommen des Internets systematisch genutzt wurde, wird nun auch von großen Unternehmen (allen voran Amazon und REWE) massiv ausgebaut wird, um oben genannte Potenziale abzuschöpfen. Aber es wird in den kommenden Jahren noch viel mehr passieren: Etwa, wenn gezielt Kaufvorgänge digital erfasst und zeitnah auch auf Änderungen im Einkaufsverhalten reagiert werden kann (mit Einfluss auf Produktion von Lebensmitteln), oder wenn gleich das passende Kochrezept zum Produkt beim Griff ins Regal auf dem Smartphone angezeigt wird – also auf den Kunden zugeschnittene Informationen bereitgestellt werden.

Festzuhalten ist ferner, dass sich die Innovationen im Lebensmitteleinzelhandel momentan vor allem in urbanen, dicht bewohnten Ballungsräumen vollziehen, weil sich hier aufgrund der Bevölkerungsdichte effiziente Lieferstrukturen realisieren und die nötigen Umsätze erwirtschaften lassen. Dies bedeutet, dass in den bereits heute durch die höchsten Nutzungsansprüche und Interessenkonflikte gekennzeichneten Räumen weitere Anforderungen und Spannungen hinzukommen werden, während in räumlich und/oder sozial peripheren Räumen die Qualität der Nahversorgung – zumindest in ihrer bisherigen Definition – weiter sinken könnte. Damit werden die Aufgaben für Planung mehr als deutlich: Mit dem E-Commerce im Lebensmitteleinzelhan-



Abbildung 1: Werbekampagne 2016 der REWE-Supermarktkette (Foto: A. Million 2017)

del werden auch weiterhin Fragen der Standortsteuerung und -gestaltung von Lebensmittelmärkten und die Aufgabe der Sicherung der Nahversorgung verbunden sein (vgl. Uttke 2009). Doch was wird sich hier ändern?

NEUE ANSPRÜCHE AN DIE STANDORTGESTALTUNG UND NAHVERSORGUNGSPLANUNG

Mit dem Onlinehandel von Lebensmitteln wird sich langfristig die Kubatur von Lebensmittelmärkten und die Organisation auf der Parzelle (An- und Ablieferung) verändern müssen, wenn Abholstationen – wie in Frankreich und Großbritannien bereits Praxis (collect points) – oder auch der Lieferservice sich weiter durchsetzen. Vorerst wird eine Stagnation der Flächenentwicklung im Lebensmitteleinzelhandel erwartet, dabei hat jedoch – wie in den Jahrzehnten zuvor – die ständige Optimierung des Standortnetzes weiterhin hohe Priorität für die Unternehmen. Hierzu gehören die Schließung und die Neueröffnung von Lebensmittelmärkten. Inwiefern hier zukünftig Standorte gezielt als Showroom parallel zum Online-Supermarkt eröffnet bzw. umgebaut werden, bleibt abzuwarten. Bereits jetzt gibt es in England z. B. sogenannte Dark-Stores, die als Mischung aus Supermarkt und Mini-Lager nur für Mitarbeiter von Lieferbetrieben zugänglich sind (Dannenberg, Franz 2014). Dies zeigt nicht zuletzt, dass zunehmend in urbanen

Kontexten Lagerflächen nachgefragt werden und (städte-)baulich integriert werden müssen – vielleicht auch in ehemaligen Einkaufsmärkten.

Die Fragmentierung des Einkaufs wird auch im Lebensmittelbereich wirksam werden, das heißt, der Kunde kauft bei verschiedenen Anbietern in unterschiedlichen Kanälen – mal online, mal offline direkt im Markt oder Geschäft ein. Damit kann man annehmen, dass sich der ohnehin harte Wettbewerb im deutschen Lebensmitteleinzelhandel verstärken wird. Spannend wird sein, inwiefern der Verbraucher parallel oder als Gegenreaktion zum Onlineeinkauf dann wieder gezielter die stille wie auch aktive Kommunikation sucht – den realen Einkauf. Dann ist die Frage, ob der Wochenmarkt, der Metzger, der Bäcker und das Blumengeschäft um die Ecke nicht das spannendere und vermeintlich authentischere Erlebnis für den Lebensmitteleinkauf bietet.

Ohne Zweifel wird der Anteil an gelieferten Lebensmitteln zukünftig steigen und damit auch der infrastrukturelle Anpassungsbedarf im Straßenraum,

bedingt durch den bereits sichtbaren und weiter zunehmenden Lieferverkehr. Noch wird mit der Konzeption von Lieferdiensten reichlich experimentiert, um auch die Lieferung von frischen und kühlpflichtigen Lebensmitteln zu optimieren. Die Nutzungskonflikte im Stadtraum haben diese Akteure dabei durchaus um Blick (vgl. UPS mit Modellprojekt in Hamburger Innenstadt).

WENIGER NAHVERSORGUNG, NOCH MEHR NICHT-ORT?

Derzeit sind die Betreiber von Lebensmittelmärkten auf der Suche nach Konzepten, um auch weiterhin Kunden ein physisches Erlebnis im Lebensmitteleinkauf zu bieten. Es gibt reichlich Ideen, die vor allem darauf abzielen, die Verweildauer während des Lebensmitteleinkaufes zu erhöhen. Die Kombination von Supermarkt mit Gastronomie ist bereits weit verbreitet, ein architektonisches Upgrading selbst bei der Innenraumgestaltung von Discountern beobachtbar, neue Einkaufsformate wie Showroom und Live-Cooking werden diskutiert und umgesetzt, wie jüngst ein Aldi Süd Pop-up-Store, der zu kostenlosen Weinproben einlädt (LZ 2017). Dabei wird deutlich, wie stark diese Konzepte auf eine erlebnisorientierte, kaufkräftige Kundschaft abzielen. In einer sich zunehmend spaltenden Gesellschaft wird es weiterhin wichtig sein zu untersuchen, ob mit den Konzepten im Lebensmitteleinzelhandel neue Versorgungslücken (food deserts) (Roth, Uttke 2012) entstehen. Die Nahversorgungsqualität und ihre Beurteilung ist keine neue Frage, bereits vor zehn Jahre wurde sie beispielsweise im Zusammenhang mit Schrumpfungsprozessen diskutiert. Eine wichtige Schlussfolgerung war die Notwendigkeit einer bewussten Entscheidung der Kommunen, ob sie sich in der Nahversorgung an normativen Bedarfsfestsetzungen oder stärker an Bedarfsstrukturen orientieren wollen (Junker, Kühn 2006: 48 f.).

Eine Vision, die mit der Veränderung im Lebensmitteleinkauf genannt wird, ist jene einer Demokratisierung des Handels, die zumindest theoretisch den Produkten aller Produzenten (von der Dachfarm um die Ecke bis hin zum großen Konzern) ihren Platz im Online-Supermarkt ermöglicht. Welche Auswirkungen der aktuelle Wandel auf den Konsumenten und auch auf die Lebensmittelproduktion haben wird, ist dabei noch offen. Deutlich ist dagegen,

dass Handel und Lebensmittelindustrie weiterhin starke Konzentrations- und Monopolisierungstendenzen aufzeigen. Konzepte sowohl im Sinne einer gesicherter Nahversorgung als auch einer Demokratisierung werden an Bedeutung gewinnen. Hier ist stärker als bisher eine Ernährungssystemplanung gefragt. Ausgangspunkt der Ernährungssystemplanung ist die Überzeugung, Ernährung sei eine Form der Versorgung, die wie Gesundheit oder Bildung eine Steuerung auf lokaler Ebene bedarf. Diese Steuerung wurde seit den ersten Beispielen in den 1980er Jahre häufig von stark zivilgesellschaftlich geprägten Ernährungsräten gestaltet. In Deutschland gibt es erste Umsetzungsversuche in Köln und Berlin.

Letztendlich ist es für endgültige Aussagen über mögliche Folgen voranschreitender Digitalisierung und wachsendem Onlinehandel auf Lebensmitteleinzelhandel und Lebensmittelmärkte noch zu früh. Erst in den kommenden Jahren wird sich zeigen, wie anpassungsfähig – z.B. durch neue Nutzungs- und Raumkonzepte, Zusatzleistungen (z.B. Erlebnisshopping, Eventcharakter) und alternative Vertriebswege (z.B. Onlinebestellung und Abholung) – Einzelhandelsstandorte als Points of Sale wirklich sind. Für die Planung ist es wichtig zu verfolgen, welche stadträumliche und städtebaulichen Auswirkungen diese Entwicklungen mit sich bringen werden und inwiefern diese Orte weiterhin eine Funktion als soziale Ankerpunkte haben werden. Zugleich wird es notwendig sein, zu klären, welchen Einfluss die Planung auf die zukünftige Nahversorgungslandschaft, Logistik und Standortgestaltung des Lebensmitteleinzelhandels haben kann und will.

QUELLEN

A.T. Kearney (2015): *Online Food Retailing: Der Markt wächst*. Verfügbar unter <http://www.atkearney.de/documents/856314/3014702/BIP+Online-Food-Retailing+Ein+Markt+im+Aufschwung.pdf/2cfae910-1c7e-4ccb-98fc-730e6ae10ff5>, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.

Augé, Marc (2014): *Nicht-Orte*. 4. Auflage, Beck, München.

Dannenberg, Peter; Franz, Martin (2014): *Essen aus dem Internet – Online-Supermärkte auf dem Weg aus der Experimentierphase?* In: Standort – Zeitschrift für angewandte Geographie 38/4, S. 237–243.

EHI – EHI Retail Institute (2016): *Kraut und Rüben im Online-Lebenshandel*, <https://www.ehi.org/de/pressemitteilungen/kraut-und-rueben-im-online-lebensmittelhandel/>, letzter Zugriff: 6. April 2017.

Junker, Rolf; Kühn, Gerd (2006): *Nahversorgung in Großstädten*, Difu-Beiträge zur Stadtforschung 47, Berlin.

LZ – Lebensmittel Zeitung (2017): *Newsletter vom 20. März 2017*. http://www.lebensmittelzeitung.net/?utm_source=%2Fmeta%2Fnewsletter%2Fbasic&utm_medium=newsletter&utm_campaign=nl1708-basic&utm_term=dbb139a049873dda12a151186e22a054, letzter Zugriff: 6. April 2017.

Roth, Michael; Uttke, Angela (2012): *Urbane Food Deserts in den USA. Planerische Strategien zur Förderung gesunder Ernährung*. In: PLANERIN 3/12, Berlin, S. 31–33.

Uttke, Angela (2009): *Supermärkte und Lebensmitteldiscounter. Wege der Städtebaulichen Qualifizierung*. Rohn Verlag, Dortmund.

Der Siegeszug der Monotonie?!

Filialisten & Franchise-Konzepte in Handel und Gastronomie

Ricarda Pätzold

Der Buchladen an der Ecke, der Metzger, der den Kindern Wiener Würstchen schenkt, die Stammkneipe, deren Wirt ebenso wie die Einrichtung seit 20 Jahren unverändert ist, die Boutique, deren Inhaberin alle Stammkunden mit Namen begrüßt – diese und weitere Unternehmensformen fußen weitgehend auf einer Einheit von Inhaber und Laden, auf einer persönlichen Beziehung zur Kundenschaft und einer multidimensionalen Einbettung in das lokale Umfeld. Die Gewerbe dieser Art sind gleichzeitig Ausdruck und Träger eines Lokalkolorits. Über die Grundfunktion des Versorgens mit Waren und Dienstleistungen hinaus fungieren sie als Nachrichtenzentrale, Schlüsseldepot, Treffpunkt und vieles mehr. Was sie weiterhin eint, ist die Zugehörigkeit zu einer „aussterbenden“ Spezies, denn der Anteil des inhabergeführten Einzelhandels (Food und Non-Food) sinkt beständig – von 2000 bis 2014 ging der Marktanteil von 31,9 auf 18,5 Prozent zurück¹ (EHI 2015).

In den städtischen Zentren, in den Einkaufsstraßen und Shoppingcentern beherrschen stattdessen mehr und mehr Filialen das Bild. Die Größe oder Kaufkraft der jeweiligen Stadt lässt sich an Dichte und Umfang des Anbieterspektrums von Handelsketten und Systemgastronomie ablesen: Gibt es Primark (21 Standorte in Deutschland) oder „nur“ H&M (440)? Sind Rossmann (ca. 2.000) und Müller (534) gleichzeitig vertreten? Kann man Burger – neben McDonalds (1.470) – auch bei Hans im Glück (44) essen? Ein hoher Anteil an Filialisten gilt als Zeichen der Wettbewerbsfähigkeit; Standorten ohne Handelsketten wird hingegen die Zukunftsfähigkeit weitgehend abgesprochen. In der Konsequenz ähneln sich aber die Einzelhandelsangebote der verschiedenen Städte national und international immer mehr. Eine (gestalterisch motivierte) Klage über diese sukzessive Ausbreitung der Monotonie greift allerdings bei weitem zu kurz, da sie sowohl wirtschaftliche Prinzipien als auch Einkaufsgewohnheiten negiert. Für wen bringt also

die Filialisierung Vorteile und welche Rahmenbedingungen würden für mehr Individualität sorgen?

DAS PRINZIP

Im Kino läuft seit dem April 2017 der Film „The Founder“. Darin wird die Geschichte von Ray Kroc erzählt, der ab 1954 aus dem Burgerladen der Brüder Max und Dick McDonald in San Bernardino (Kalifornien) den gleichnamigen, heute global agierenden Konzern machte. Unter McDonald's firmieren heute 36.899 Restaurants (in Deutschland 1.478), deren Nettoeinnahmen sich 2016 auf 4,7 Milliarden US-Dollar beliefen (wallstreet:online 2017). Grundsätzlich gelten Dienstleister, Gastronomen und Handelsketten als Filialisten, wenn sie mehr als fünf Niederlassungen haben. Die Einordnung ist unabhängig davon, ob die Filialen innerhalb einer Stadt oder überregional bis international verteilt sind. Der Branchenprimus stellt eine Benchmark dar, denn trotz Umsatzrückgängen und Imageproblemen ist McDonald's nach wie vor das international umsatzstärkste Gastronomiekonzept. Dessen Expansionsverhalten ist aber keineswegs Vorbild für alle Unternehmen. Die zugrunde liegenden Prinzipien gelten allerdings auch in anderen Unternehmen der Systemgastronomie sowie mit leichten Nuancen auch in denen des Handels: Mit der Eröffnung von weiteren Standorten soll Wachstum generiert und so Umsatz und Gewinn gesteigert werden. Die Marktabdeckung – auf der jeweiligen räumlichen Ebene – ist ein wichtiger Faktor im Wettbewerb (wo die eigene Filiale sitzt, ist weniger „Platz“ für die Wettbewerber).

¹ In der Gastronomie gibt es keine systematische Betrachtung nach Betriebsformen, insofern ist der Anteil der Systemgastronomie nicht bekannt. Unstreitig ist aber, dass die Umsätze der systemgebundenen Gastronomie wachsen.



Nürnberg



Berlin



Marseille



New York



Wien

Abbildung 1: Internationale Filialisten (Fotos: R. Pätzold)

und dient der Steigerung der Präsenz der eigenen Marke. Mit zunehmender Unternehmensgröße können Skaleneffekte erzielt werden, etwa in Preisverhandlungen mit Herstellern bzw. Erzeugern. Zudem sind größere Unternehmen nahezu gezwungen, ein zentrales Management aufzubauen und sich damit insgesamt stärker zu professionalisieren.

FUNKTIONSWEISE VON FRANCHISESYSTEMEN

Um das Wachstum zu organisieren, können zwei Wege beschritten werden: Es werden Filialen eröff-

net oder ein Franchisesystem aufgelegt. Der grundlegende Unterschied zwischen Filialen und Franchise² besteht darin, dass die Filialen dem Unternehmen gehören und so auch das Personal zentral beschäftigt ist. Ein Franchisenehmer ist dagegen selbständig. Er bezahlt eine Einstiegsgebühr, investiert dann selbst – nach dem vorgegebenen Konzept – in Immobilie und Ausbau. Im Betrieb werden dann jährlich Franchise- sowie Werbegebühren fällig. Die grundsätzliche Entscheidung ist auch davon abhängig, wie schnell das Wachstum erfolgt bzw. erfolgen soll. Mehr Dynamik lässt sich in der Regel mit Franchise erzeugen und so nutzen eine Reihe von Unternehmen auch beide Wege parallel. Viele Franchisenehmer

² Franchisesysteme sind: z. B. Blume 2000, Kamps, McDonalds, Nachhilfedienst Schülerhilfe, Rewe, TUI; nur eigene Filialen betreiben u. a. die Unternehmen Fielmann, Maredo oder Rossmann.

betreiben auch mehr als eine „Filiale“, so dass sich auch dort weitere Konzentrations- und Professionalisierungsprozesse vollziehen.

Das Angebot des Franchising für Gründerinnen und Gründer besteht darin, eine erprobte, erfolgreiche Geschäftsidee zu übernehmen. Es findet damit ein Tauschgeschäft statt: Für den Gründer minimiert sich das Risiko des Scheiterns, im Gegenzug profitiert der Franchisegeber vom unternehmerischen Engagement und bekommt die Idee natürlich auch bezahlt (mit ca. zehn bis 20 Prozent des Umsatzes). Für die individuelle Entfaltung ist in einem Franchise-System allerdings kaum Platz, da von der Werbung über die Produktplatzierung bis zum Ladenbau alles vorgegeben ist. Am ehesten ergeben sich noch Mitsprachechancen in Systemen, die sich im Aufbau befinden.

Die Fluktuation ist relativ hoch: Jahr für Jahr scheitern ca. zehn bis 15 Prozent der Systeme. Von den Existenzgründern geben innerhalb der ersten vier Jahre ca. 13 Prozent auf, weil ihre Qualifikation unzureichend geprüft wurde: Auch scheitern sie an hohen Lasten und an den Standorten (u. a. fehlender Gebietsschutz). Sie scheitern aber gleichwohl, weil nicht jede als aussichtsreich dargestellte Idee auch wirklich das Potenzial zu einem langfristigen Erfolg hat. So wurden in dem Bubble Tea Hype vor fünf Jahren deutschlandweit über 100 Filialen eröffnet. Bereits 2013 verkündete die Zeit „Ausgeblubbert“ (Kalkhof 2013) – heute ist das Phänomen fast gänzlich aus den Städten verschwunden. Für die Pleite gab es sicher mehrere Ursachen, die Geschichte weißt aber auf das grundsätzliche Manko der fehlenden Transparenz hin. Die bekannten Franchisegeber haben oft hohe Eintrittshürden³, dennoch im Einzelfall keine Erfolgsgarantie. Die Neuen auf dem „Markt der Ideen“ müssen sich keiner regelhaften Prüfung unterziehen. Das ist insofern relevant, als das bundesweit ca. 950 Systeme in den Branchen Dienstleistungen, Handel, Gastronomie und Handwerk angeboten werden. Davon sind nur 104 der Unternehmen Vollmitglieder im Deutschen Franchiseverband (DFV 2016), was bedeutet, dass sie sich einem „Systemcheck“ unterzogen haben.

DER SIEGESZUG

Die skizzierte Vielfalt der Filial- und Franchisesysteme widerspricht – auf den ersten Blick – dem Befund der Ausbreitung von Monotonie zu Anfang des Beitrags. Doch ist eine klare Konzentration des wirtschaftlichen Erfolgs auf eine sehr begrenzte Zahl von Unternehmen zu beobachten. Und es besteht eine Korrelation zwischen Mietpreishöhe – in Stadt und Lage – und der Präsenz der meist international aufgestellten Topmarken. JLL berechnet einen

Attraktivitätsindex, der auf der Anzahl der vertretenen Filialen von 158 international agierenden Konzepten in den 25 deutschen Städten mit den höchsten Einzelhandelsmieten beruht. Die Liste wird von Berlin, München und Hamburg angeführt, in der zweiten Gruppe sind Frankfurt, Düsseldorf und Köln, in der dritten Stuttgart und Hannover – die restlichen 17 Städte liegen unter dem bundesweiten Durchschnitt (JLL 2015). Diese und auch weitere große Mittelstädte werden aber als alternative Schauplätze zukünftiger Ansiedlungen betrachtet, da es in den Metropolen schwieriger wird, passende Flächen zu finden und die steigenden Mieten das Geschäft unrentabel machen. Den Weg in die „Provinz“ gehen aber vor allem die Markenanbieter des niedrigen und mittleren Preissegments, während die internationalen Luxusmarken die Exklusivität weniger Standorte bevorzugen (vgl. Abb. 2).

Mit Blick auf Standorte haben überregional agierende Unternehmen zwei entscheidende Vorteile: Zum einen können sie zwischen Standorten unterschiedlicher Miethöhen „quersubventionieren“. Das – und nicht nur die Höhe des lokalen Umsatzes – versetzt sie in die Lage eine gute Adresse auch bezahlen zu können. Gleichzeitig versprechen aber Ladenlokale in hochfrequentierten Lagen auch den höchsten Umsatz und liegen deshalb im Fokus nationaler und internationaler Filialisten (Quantum 2015). Zum zweiten arbeiten Vermieter (Maklerunternehmen etc.) von Shoppingcentern oder auch von Flächen in Geschäftshäusern mit den multilokal aufgestellten Handelsunternehmen an vielen Standorten zusammen. Filialisten gelten als Ankermieter und bilden die Messlatte für die Attraktivität des Standortportfolios. Sie garantieren – durch den unternehmerischen Background – den reibungslosen Ablauf von Eröffnung und Betrieb. Bei der Neueröffnung eines individuellen Fachhändlers bestehen dagegen vermeintlich weniger Sicherheiten.

Weniger „potente“ Filialisten wie auch traditionelle Fachhändler müssen sich oft mit den weniger frequentierten Standorten begnügen. Ein Problem von Aussagen über den Filialisierungsgrad ist die

³ Wer einen Laden des Systems Backfactory (dahinter steht die Großbäckerei Harry-Brot GmbH) eröffnen möchte, benötigt dafür mindestens 150.000 EUR (Investitionssumme), die Einstiegsgebühr liegt bei 2.900 EUR, jährlich werden 4 Prozent des Umsatzes als laufende Gebühren und 0,5 Prozent als Werbegebühr fällig. Bei McDonalds beträgt die Einstiegsgebühr dagegen 46.000 EUR, die jährliche laufende Gebühr und Werbegebühr liegen bei 5 Prozent. Bei der Schülerhilfe beträgt die Einstiegsgebühr 14.000 Euro, monatlich werden 540–900 EUR laufende Gebühren und 580 EUR Werbegebühr fällig.

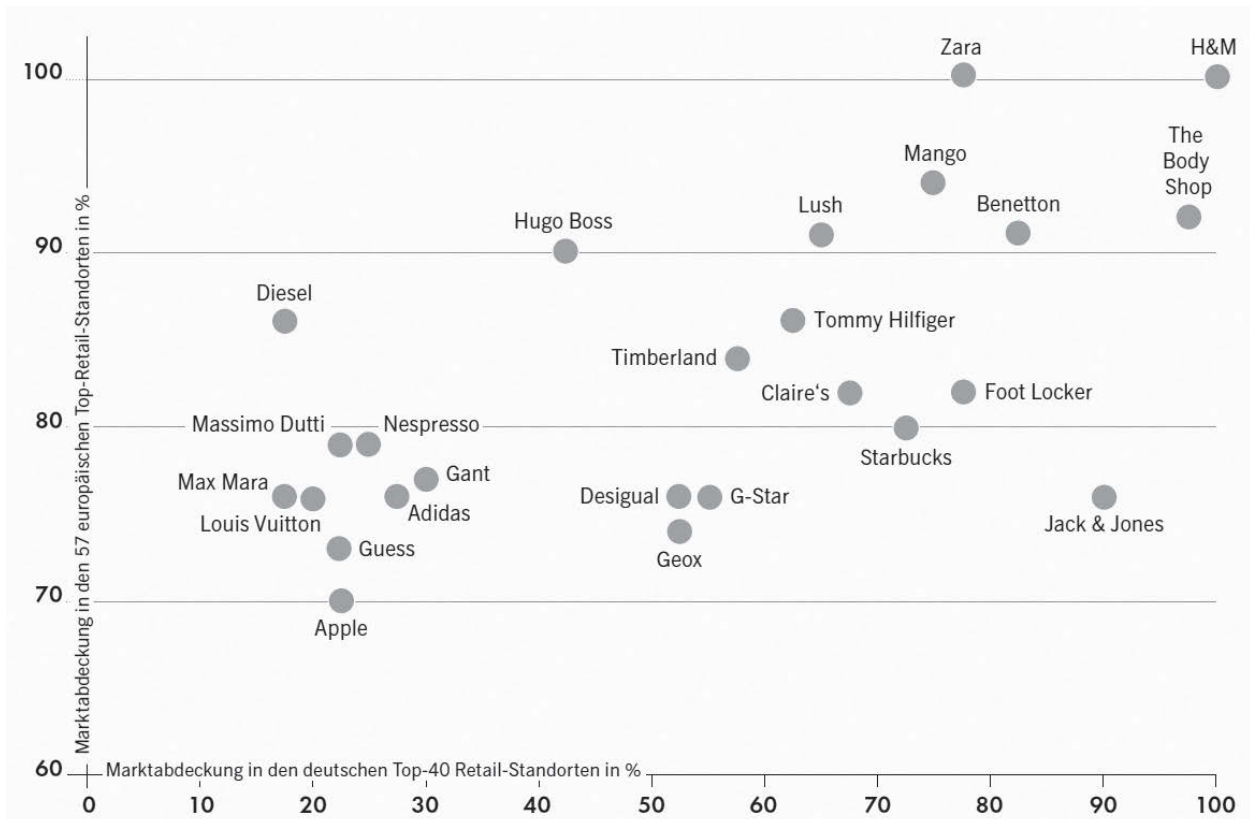


Abbildung 2: Marktabdeckung der Filialisten (Quelle: Quantum 2015: 11)

Beschränkung der meisten Studien (z. B. Lührmann CityFacts, Comfort High Streets Report, CBRE Einzelhandelsreport auf die 1A-Lagen bzw. Innenstädte in den Großstädten. Im Schatten dieser Schauplätze der internationalen Expansion vollzieht sich in Fachmarkt- und Nahversorgungszentren sowie an Umstiegsknoten des ÖPNV die Filialisierung der zweiten und dritten Reihe. So sind unter den größten Textilhändlern in Deutschland mit Kik (Platz 6), Lidl (8), Aldi (10), und Takko (12) Anbieter, die sich nur selten im Stadtzentrum befinden (TW 2015).

KONSEQUENZEN UND PERSPEKTIVEN

Im Kontext der Veröffentlichung neuer Zahlen zum Filialisierungsgrad in der Innenstadt von Kassel (aktuell 75 Prozent) wurde Achim Weitkamp, geschäftsführender Gesellschafter der Immobilienagentur Lührmann, mit folgender Aussage zitiert: „Entscheidend für die Attraktivität eines Einkaufsstandorts ist seltener die nackte Anzahl von Filialunternehmen, sondern die Kombination aus den verschiedenen Branchen und der Anbieterqualität.“ (Schwarz 2017) Doch wer sorgt für diese Vielfalt und die Standort-

qualität? Worin liegt der vielgerühmte Wettbewerbsvorteil, wenn nahezu jede Stadt über die gleichen Filialisten verfügt – in Großstädten sogar in mehrfacher Ausführung (vgl. Abb. 1, Abb. 2)? Die Antwort liegt zumeist in weiteren internationalen Unternehmen, die auf den Markt drängen, wie zurzeit Uniqlo, Reserved, Superdry oder Topshop. Damit wird der Shoppingausflug nach London – dem Sprungbrett internationaler Marken nach Europa – perspektivisch überflüssig.

Als exotischer Standort galt lange Zeit München, da die Innenstadt immer noch einen sehr niedrigen Filialisierungsgrad (unter 70 Prozent) aufweist, obwohl in der Stadt im Deutschlandvergleich – neben Berlin – absolut die meisten internationalen Filialisten vertreten sind. Gründe für diese „Abweichung“ lagen darin, dass die Münchner Innenstadt ausreichend Fläche für ein heterogenes Angebotsspektrum bot und sich andererseits lokale Einzelhändler gegen die Konkurrenz behaupten konnten. Einen kleinen Anteil hat auch die Stadtpolitik und -verwaltung selbst daran, indem sie die in ihrem Besitz befindlichen Flächen nicht höchstbietend, sondern nach Konzept vermietet. Ein solches Modell findet aber – wen wundert es – keine Nachahmer in der Immobilienwirtschaft. Und so dreht sich das Karussell im Verdrängungswettbewerb der 1A-Lagen immer schneller, obwohl die meisten Makler und Ver-

mieter sicher keine 100-prozentige Filialisierung des Standorts anstreben würden. Im Gegenteil werden lokale Anbieter immer als „Salz in der Suppe“ bezeichnet, nur offensichtlich gelingt es nicht ein gemeinsames „Würzkonzept“ zu entwickeln. Ein solches wäre aber wichtig, damit die klassischen Einzelhandelsstandorte der Konkurrenz der Giganten des Onlinehandels wirklich ein Erlebnis entgegensetzen können.

Es besteht auch noch ein weiteres Problem im Zuge der Zunahme der Filialisten und Franchisenehmer: Sie engagieren sich nur sehr selten in den lokalen Händlerzusammenschlüssen, auch weil die Filialleitungen oft nicht entscheidungsberechtigt sind bzw. auch

keinen Mehrwert darin sehen. So werden Feste, Weihnachtsbeleuchtung etc. vielerorts von den verbliebenen traditionellen Anbietern organisiert und getragen. In Shoppingcentern wird dagegen auf ein Quorum lokaler Anbieter geachtet. Auch werden die Ladenbetreiber mit Abschluss des Mietvertrags verpflichtet, sich an allen Aktionen zu beteiligen. In den anderen Lagen ist so etwas bisher institutionell und mental undenkbar. Die Gründe dafür sind betriebswirtschaftlich durchaus nachvollziehbar, für die Standorte stellen sie aber eine gravierende Fehlentwicklung dar.

QUELLEN

DFV – Deutscher Franchiseverband (2016): *Studien und Statistiken*, www.franchiseverband.com/services-nutzen/studien-und-statistiken, letzter Zugriff: 16. Mai 2017.

EHI – EHI Retail Institute (2015): *Marktanteile der Betriebsformen im deutschen Einzelhandel (2000–2014)*, Köln.

JLL – Jones Lang Lasalle (2015): *Expansionsziel Deutschland. Einzelhandelsbesatz internationaler Filialisten in 25 Städten*, www.jll.de/germany/de-de/research/592/expansionsziel-deutschland-2015, letzter Zugriff: 21. Mai 2017.

Kalkhof, Maximilian (2013): *Ausgeblubbert*. In: Zeitonline, <http://www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2013-05/bubble-tea-boboq-tapioka-perlen>, letzter Zugriff: 20. Mai 2017.

Quantum – Quantum Immobilien AG (2015): *Expansion ohne Grenzen? Die Internationalisierung deutscher Einzelhandelslagen*. Nr. 18, www.quantum.ag/#immobilien-ag/research/, letzter Zugriff: 21. Mai 2017.

Schwarz, Axel (2017): *Handelsketten dominieren Kassel: Kaum noch alteingesessene Geschäfte*, In: HNA vom 11. April 2017, <https://www.hna.de/kassel/mitte-kassel-ort248256/kassel-von-handelsketten-dominiert-kaum-privater-einzelhandel-8127001.html>, letzter Zugriff: 20. Mai 2017.

TW – Textilwirtschaft (2015): *TW-Ranglisten: Einzelhandel*, www.textilwirtschaft.de/service/TW-Ranglisten-Einzelhandel, letzter Zugriff: 21. Mai 2017.

wallstreet:online (2017): *McDonald's Bilanz, Gewinn und Umsatz. McDonald's Geschäftsbericht*. <http://www.wallstreet-online.de/aktien/mcdonalds-aktie/bilanz>, letzter Zugriff: 20. Mai 2017.



Blick aus dem Café der „Urban Coffee Co.“, Birmingham (Foto: T. Karge, 2014)

The Urban Shop

Ein essayistischer Fotostreifzug durch das Urbane

Toni Karge

URBAN

Seit ca. 10 bis 15 Jahren ist das Wort „urban“ immer häufiger auf Werbetafeln oder in Produkt- und Markennamen zu finden – ohne dass Allen klar werden wird, warum dieses Geschäft oder jenes Produkt so benannt wurde. Wird der stadtsoziologische Fachterminus „urban“ durch das Werbewort „urban“ überlagert? Auch eine Suchmaschinen-Autovervollständigung zu „urban“ bezieht sich vollständig auf Markennamen (z. B. duckduckgo.com 2017).

Die sprachliche Alltagspraxis im Umgang mit „urban“ entfernt sich scheinbar vom Fachbegriff gleichen Klanges. Der Möbelproduzent BoConcept „macht moderne Designmöbel urban eingestellten Kunden zugänglich“ (BoConcept 2016). In einer

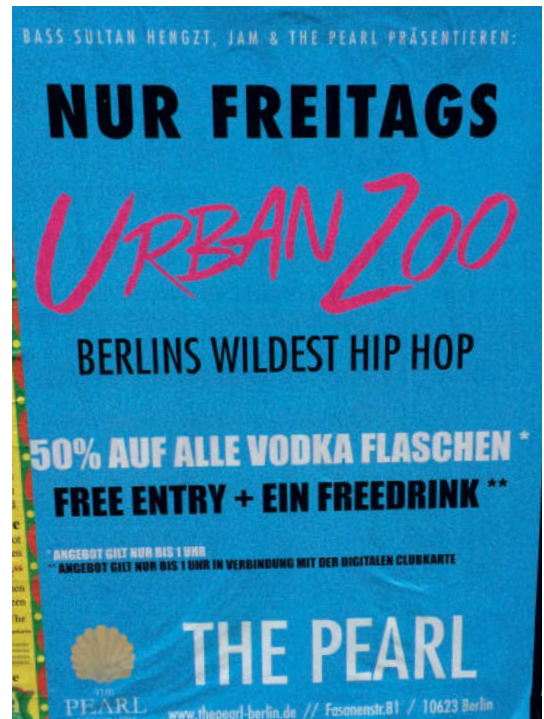
kleinen britischen Café-Kette arbeiten „Urbanistas“ anstelle von Baristas.

Als Fachbegriff steht „das Urbane“ (so auch der Titel einer von Christopher Dell verfassten Abhandlung) im Zentrum der Analysen des vormals klar definierten städtischen Raums. „Das Objekt Stadt [ist] heute als Prozess des Urbanen“ (Dell 2014) zu betrachten. Bezogen auf die städtischen Funktionen Arbeiten, Leben, Wohnen etc. diagnostiziert Dell: „Auch wenn sich im Urbanen bereits Momente einer neuen Praxis artikulieren, bleiben deren Relationen und Bedeutungen noch im Dunkeln [...]“ (Dell 2014: 157).

Kann diese Perspektive auf die sprachliche Praxis übertragen werden? Können wir in der Anwendung des kleinen, aber inhaltsvollen (und anscheinend bedeutungsflexiblen) Wortes „urban“ eine (noch?) im Dunkeln verborgene Bedeutung erahnen?



Café „Urban“, Moskau (Foto: T. Karge, 2014)



Veranstaltung „Urban Zoo“, Berlin (Foto: T. Karge, 2016)



Lounge-Bar „Urban“, Belgrad (Foto: T. Karge, 2016)

Das Ausleuchten dieser sehr wortwörtlichen Praxis des Urbanen erhebt keinen Anspruch auf methodische Reinheit und erst recht nicht auf Vollständigkeit. Es existieren mit Sicherheit zahlreiche weitere Beispiele. Die diesem Text zugrundeliegenden Ergebnisse sind auf zahlreichen Reisen durch Europa und Südamerika von 2013 bis 2017 entstanden. Alle 43 Fundstücke konnten nicht bildlich dargestellt werden, haben allerdings textlichen Eingang in diesen Essay gefunden.

URBAN SHOP

Naheliegender beginnt die Suche mit den Fundstücken, bei denen „urban“ im Sinne von „städtisch“ offenkundig Sinn ergibt. Die Wahlkampagne „revolución urbana“ spricht unterschiedliche Lebenswirklichkeiten zwischen ruralen Gebieten und urbanen Gebieten an und will die Großstadtbevölkerung überzeugen, für eine andere Politik zu stimmen. „Urban Vision“ hingegen vermarktet die Werbeflächen vor baukulturell wertvollen, innerstädtisch gelegenen Gebäuden, um Geld für deren Restaurierung zu erlangen. Die Vermarktung der Immobilien selbst kann durch die Makler*innen der „UrbanReality“ übernommen werden. Ein Berliner Immobilienprojekt bezeichnet sich als „Urban Hideaway“, eines in São Paulo als „Urban Resort“. Im neugebauten Apartment-Hochhaus Soul SoHo in Buenos Aires gibt es „urban chic + design + comfort“, d.h. Annehmlichkeiten wie Wäschereiservice, bewachte Tiefgarage, Fitnessstudio, Solarium und Schwimmbad – ironischerweise, steht genau gegenüber der wohl aus den 1980ern stammende „Torre Rural“ (ruraler Turm) dessen Ausstattung ebenso Tiefgarage, Fitnessstudio und Schwimmbad umfasst. Aus dem Hotel, das sich als „eco urban“ beschreibt, treten wir direkt ins städtische Getümmel. Auf Motorrädern der „urban motor Kradschmiede“ bewegen wir uns durch eben jenen städtischen Trubel, durch Stop-and-go und nicht über nasse Wiesen oder auf schlammigen Pfaden. Unser Fahrrad der Marke „urban bike“ ist natürlich kein Mountainbike, sondern ein Stadtrad.

Andere urbanisierte Produkte werden wohl hauptsächlich im großstädtischen Kontext anzutreffen sein, hier liegt die Verwendung des Wortes „urban“ noch nahe. Mit Skateboards von „urbanstoke“

(„stoke“ – große Aufregung) kommen wir zum Kochhaus „urban cook house“ und zum Coworking Space „urban station“, zwei Geschäftsmodelle, die bisher eher in Großstädten Fuß fassen konnten. Wenngleich sich hier schon die Frage aufdrängt, ob nicht auch in Kleinstädten und in Dörfern Skateboard gefahren wird und in einigen Jahren auch Kochhäuser anzutreffen sein könnten – Coworking Spaces gibt es bereits abseits der Großstädte.¹

Modefirmen urbanisieren ihre Produkte recht umfangreich. Die große Kette „urban outfitters“, deren Kunden laut Unternehmensbeschreibung „the educated, urban-minded individual in the 18 to 30 year-old range“ (Urban Outfitters 2016) umfasst, verkauft neben dem regulären Sortiment saisonaler Mode auch Vintage-Kleidung in der Rubrik „urban renewal“ – eine fast schon amüsante Zweitbedeutung des Fachbegriffs Stadterneuerung/Stadtumbau. Eine weitere Bekleidungskette wirbt u.a. mit den Slogans „#weareurban #weareoutlet“. Kleidung von „urban district“ oder „urban grade“ passt, je nach Geschmack, gut zu Taschen von „urban pockets“ oder von einem anderen Hersteller, der eine Design-Linie „urban outdoor“ genannt hat. Für den urbanen Look fehlen noch Schuhe, wahlweise von „urban shoes“, „urban jungle shoes“ oder „urbanNature shoes“, eine angesagte Sonnenbrille von „urban anteojos“, Makeup von „urban decay“ (auch wieder so eine Zweitverwendung eines Fachbegriffs) und schließlich der richtige Duft namens „urban stories“. Das Hairstyling machen die „peluqueros urbanos“, wenn nicht das Hairstyling-Produkt eines großen Kosmetikkonzerns namens „#TXTURBAN“ bereits für eine angenehme urbane Haartextur ausreicht. Die Urbanität reicht vom Scheitel bis zur Sohle.

Ein weiterer großer Bereich, in dem Produkte urbanisiert werden, ist die Gastronomie. Die Auswahl ist groß zwischen diversen urbanen Restaurants und Delis, wie „Parrilla urbana“ (urban barbecue), „Parador, una escapada urbana“ (an urban escape), dem „urban story deli shop“, dem „urban deli underground“, der Lounge-Bar „Urban“ oder meinem Liebling, dem „urbanburger“, einem „independently owned, family-run restaurant“, bei dem wir zwischen den „urban dips“ Kansas BBQ Sauce, Mississippi BBQ Sauce und Jamaican Jerk Sauce wählen können – „all hand-made in our kitchen“.

Nach dieser schweren Kost braucht es Kaffee! Neben der schon genannten „Urban Coffee Company“ aus Großbritannien (die mit den „Urbanistas“) findet sich auch in Berlin ein Café mit dem Zusatz „the future urban coffee klub“; beides Institutionen, die in ihrer Selbstdarstellung viel Wert auf die Qualität ihres Kaffees legen. Genauso verhält es sich mit dem Geschäft „urban cacao“, „where refined chocolates are produced, celebrated and sold“ (Urban Cacao 2013), in dem die Schokoladenqualität also nicht einfach nur hoch geschätzt, sondern wirklich zelebriert wird.

¹ Die von Dietrich Henckel und mir betreute Masterarbeit „Coworking Spaces in Kleinstädten“ von Clara Römhild (2017) untersucht das Potenzial und die Charakteristika kleinstädtischer Coworking Spaces.



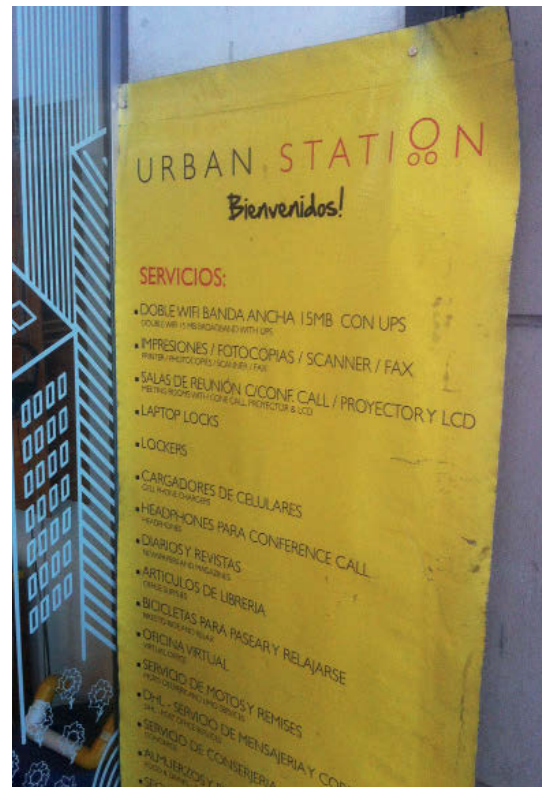
Trockenobst „Urban Fruit“, Moskau (Foto: T. Karge, 2014)



Makeup „Urban Decay“, Berlin (Foto: T. Karge, 2016)



Kleidung „Urban Renewal“, Birmingham (Foto: T. Karge, 2014)



Coworking Space „Urban Station“, Buenos Aires (Foto: T. Karge, 2014)



Geschäft „Urban Jungle“, Neapel (Foto: T. Karge, 2016)



Immobilienprojekt „Urban Resort“, São Paulo (Foto: T. Karge, 2014)



Renovierung „Urban Vision“, Rom (Foto: T. Karge, 2014)

Nicht essbar, aber ebenso im hochpreisigen Segment anzutreffen, sind die Kerzen der Marke „Urban Candle: Ethical Sourcing for Luxury Products“. Diese kommen aber wohl erst auf den bereits erwähnten Möbeln von „BoConcept Urban Design“ (wieder so eine Zweitbedeutung eines Stadtentwicklungsbegriffs) in Kombination mit „urbanara“-Wohnaccessoires (bezieht sich auf einen urbanen, natürlichen Lifestyle; Auskunft auf Nachfrage) und „urban industrial lamps furniture objects“ richtig zur Geltung.

Wir finden all dies in den Einkaufsstraßen und Shopping-Centern unserer Städte – das Bikini Berlin bewirbt sich selbst als „urbane Oase“. Doch das wilde Urbanisieren hat die Konsumtempel bereits verlassen und macht sich auch im Freizeitbereich breit: Gehen wir ins „Liquidrom – urbane Badekultur“ oder zu einem Spiel der „urban volleys“? Wollen wir Hip-Hop hören beim „Urban Zoo“ oder gehen wir doch zur Dancehall- und Reggae-Veranstaltung „Urban Bass“?

URBAN STYLE

Dass mittlerweile mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten lebt, kann bereits in mehr als der Hälfte der Einleitungen der aktuellen urbanen Fachliteratur gelesen werden. Soweit nichts Neues. Doch wie wir gesehen haben, geht das urbane Jahrhundert, *the urban century*, mit einer Vermarktung des urbanen Lifestyles einher – was auch immer dieser sein mag.

Urban ist überall. Vom Designer-Sessel, über Hairstyling, Kleidung, Sonnenbrillen, Skateboards, Fahrräder, Motorräder, Autozubehör, Dancehall und Reggae, bis hin zu Lifestyle-Apartments, Coworking Spaces, Gastronomie, Kochbüchern und Trockenfrüchten – alles wird heute „urban“, alles kann heute „urban“ werden – wenn wir es nur wollen oder wollen sollen.

Die urbanen Produkte und Aktivitäten dienen einem wachsenden Distinktionsbedürfnis: Mein Obst ist keine normale Frucht, es ist eine urbane Frucht! Unser wummernder Bass ist nicht gewöhnlich, er ist urban! In der Werbewelt scheint das Label „urban“ aus herkömmlichen Produkten ganz besondere Lifestyle-Produkte machen zu können, die das Leben von Menschen – übrigens in Stadt und Land – einzigartiger, echter, authentischer machen sollen. Das Urbane ist das Gute – es ist sauber und gepflegt, individuell und exklusiv, liebevoll designt und anders als der Rest. Denn mit dem Kauf urbaner Produkte wird die Zugehörigkeit zu einer Gruppe – den „urban eingestellten Kunden“ – erworben.

Im Gegensatz zu anderen Begriffen ist „urban“ aber bequem unspezifisch. Die Zugehörigkeit kann benannt, aber kaum beschrieben werden. Je nach Kontext schwingen unterschiedliche Konnotationen mit. Während diejenigen, die Schokolade von „urban

cacao“ essen, mit der Wahl ihres Produktes auf Qualität und Verantwortung setzen, wollen diejenigen, die Jacken von „urban outfitters“ tragen, nicht den neuesten Modetrend verpassen.

Die im wortwörtlichen Sinne urbane Praxis, die Assemblage von Bruchstücken, wie Lefebvre sie umschreibt, ist nach wie vor fluide, „ein soziales Geschehen, das noch im Fluß ist“ (Lefebvre 1970: 23). „Urban“ ist fluide. Als virtuelle Zuschreibung, die nichts sagt und doch so viel, kreist die Praxis von „urban“ um das Distinktionsbedürfnis vieler, um einen unbestimmten urbanen Lifestyle und um dessen Vermarktung.

QUELLEN

BoConcept (2016): *Unsere Geschichte*. www.boconcept.com/de-ch/boconcept/about-boconcept/the-history, letzter Zugriff: 14. Dezember 2016.

Dell, Christopher (2014): *Das Urbane. Wohnen, Leben, Produzieren*. Jovis, Berlin.

duckduckgo.com (2017): *Suchanfrage von „urban“*. www.duckduckgo.com, letzter Zugriff: 14. Mai 2017.

Lefebvre, Henri (1970): *Die Revolution der Städte*. Deutsche Ausgabe, Neuausgabe 2014, CEP Europäische Verlagsanstalt, EVA Taschenbuch 274, Hamburg.

Urban Cacao (2013): *Urban Cacao*. www.urbancacao.com, letzter Zugriff: 14. Dezember 2016.

Urban Outfitters (2016): *UO Careers*. www.urbanoutfitters.com/en-gb/careers, letzter Zugriff: 14. Dezember 2016.

Gemischte Gewerbestrukturen in der Moabiter Kirchstraße in Berlin

Christoph Hoja

Der Berliner Stadtteil Moabit wurde zu Beginn des 18. Jahrhunderts als Kolonie für Hugenotten zur Anlage von Maulbeerplantagen und zur Seidenraupenzucht gegründet. Der Name nimmt Bezug auf den Zufluchtsort der Israeliten nach ihrem Auszug aus Ägypten, dem biblischen *terre de moab*. Galt Moabit im 19. Jahrhundert zunächst noch als Ausflugsstätte, so wurde es bereit in der ersten Hälfte des 18. Jahrhundert zum Schauplatz der Industrialisierung und anschließend zum Wohnort für die rasant wachsende Bevölkerung. Bekannt ist Moabit auch durch das größte Kriminalgericht Europas und ein Untersuchungsgefängnis, das manchen synonym zum Stadtteil ist. Nach dem Mauerfall wird der Ortsteil zu einem Scharnier zwischen West- und Ostberlin. Er grenzt unmittelbar ans Regierungsviertel an und profitiert von der Nähe zu Spree und Tiergarten. Der gewaltige Transformationsschub, den Berlin derzeit erlebt, macht auch vor Moabit nicht halt. Der Hauptbahnhof als größter Kreuzungsbahnhof Europas und eine neue Straßenbahn haben das Gebiet sowohl an das europäische als auch ans städtische Schienennetz angeschlossen. Im Osten des Stadtteils entsteht auf 40 Hektar die *Europacity* mit Büros, Einzelhandel, Gewerbe und 2.400 neuen Wohnungen. Gravierende Umbrüche stehen auch in der Einzelhandelsversorgung bevor. Für 2018 ist an der Turmstraße die Eröffnung eines Shoppingcenters mit 30.000 Quadratmetern Verkaufsfläche, Büros und Ateliers geplant (Abb. 1). Gleichzeitig erlebt die historische Arminiusmarkthalle eine Renaissance und lockt mit zeitgeistigen Streetfood-Events ein junges, urbanes Publikum und Touristen nach Moabit. Bauliche Umgestaltungen zugunsten des



Abbildung 1: Baustelle für das neue „Schultheiss-Quartier“ (Foto: C. Hoja 2017)

Fuß- und Radverkehrs in der Turmstraße und rund um die Markthalle tragen bereits jetzt zur deutlichen Attraktivitätssteigerung des Kiezes bei.

So kaleidoskopisch diese Beispielsammlung auch sein mag, so zeigt sie doch den starken Wandel Moabits. Dabei ist der Stadtteil in seinen städtebaulichen und sozialen Prägungen aus seiner Geschichte heraus viel zu differenziert, als dass die Veränderungsprozesse verallgemeinernd gedeutet werden könnten. Die einzelnen kleinräumlichen Gebiete innerhalb Moabits sind jeweils unterschiedlich stark von urbanen Transformationen geprägt. Seit der Entstehung einer neuen Kolonie im Jahr 1818 nördlich der ersten Besiedlung Moabits, unterscheidet man zwischen Alt Moabit und Neu Moabit, die durch die Straße Alt-Moabit getrennt werden (Bezirksamt Mitte von Berlin, o. J.).



Abbildung 2: Lage der Kirchstraße in Moabit (Darstellung: C. Hoja 2017, Kartengrundlage: Geoportal Berlin 2017)

Während sich im nördlichen (Neu) Moabit mit einem derzeit noch niedrigpreisigen Einzelhandel erst langsam und infolge sanierungsbedingter Aufwertungen eine verstärkte Nachfrage nach Raum für Wohnen, Gewerbe, Bars und Cafés abzeichnet, weist das eher bürgerliche Alt Moabit einen differenzierten Bestand an qualifizierten Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben auf. Hier findet man Haushaltswaren, Werkzeug oder einzelne Schrauben bei *Eisenwaren Gericke*, maßgeschneidertes Schuhwerk von der *Schuhmacherei* oder Baumkuchen im *Café Buchwald*, der ältesten Konditorei Berlins, und auch die Bundeskanzlerin kauft ihren Blumenschmuck bei der *Blumen- und Gartenkunst* in Alt Moabit. Die beispielhafte Nennung lässt jedoch nicht auf ein ausschließlich gehobenes Einkaufsmilieu schließen, denn der Anteil des ausgesprochen durchschnittlichen (Versorgungs-)Angebots mit Filialbäckereien, Spätis, Imbissen oder Discounter ist gleichsam hoch.

DIE KIRCHSTRASSE ALS VERSORGUNGS-STANDORT IM THOMASIUSKIEZ

Wie wirkt sich die starke Dynamik des Stadtteils nun auf die Struktur einzelner gewerblicher Streulagen in diesem Gebiet aus? Um dies zu beantworten, wird exemplarisch die Gewerbestruktur der im Osten von Alt Moabit gelegenen Kirchstraße auf ihre Veränderungen im Laufe der letzten Jahre untersucht. Wie hat sich die Geschäftsstraße im Planungsraum Thomasiusstraße in den letzten Jahren entwickelt und welche Veränderungen gab es in den Erdgeschossnutzungen? Um die Straße besser zu verstehen, erfolgt zunächst eine historische und funktionale Einordnung.

Verkehrliche Funktion

Die Kirchstraße verbindet das Hansaviertel und den S-Bahnhof Bellevue auf der südlichen Spreeseite mit Alt Moabit und der stark frequentierten Ost-West-Verbindung Alt-Moabit nördlich des Flusses (Abb. 2). So prägend die Spree für die Insel im Stadtgefüge ist, umso mehr erstaunt, dass noch bis ins 19. Jahrhundert keine feste Querung bestand, sondern lediglich ein reger Schiffsbetrieb mit sogenannten Moabiter Gondeln zwischen den Flussufern betrieben wurde. Im Jahr 1821 wurde schließlich eine erste Brücke aus Holz zwischen Charlottenburg und Berlin errichtet, die Moabiter Brücke. Die heutige Steinkonstruktion wurde zwischen 1893 und 1894 gebaut (Abb. 3). Die vier 1981 von Günter Anlauf gefertigten gusseisernen Bärenfiguren (Abb. 4) ersetzen im Krieg eingeschmolzene Bronzefiguren und nehmen Bezug auf die Eisengießerei Borsig, die sich einst auf der Moabiter Seite befand (Grothe 2008: 94).

Nutzungswandel vom Industrie- zum Wohngebiet

Alt Moabit war im 19. Jahrhundert in weiten Teilen stark industriell geprägt. Da die an der Chausseestraße liegenden Borsig'schen Fabrikanlagen dringend erweitert werden mussten, wurden westlich der Stromstraße ab 1847 Walzwerk und Kesselschmiede des Unternehmens errichtet. „Bald darauf (1850)

erwarb August Borsig auch noch Eisengießerei und Maschinenbauanstalt der Preußischen Seehandlungs-Societät in der Kirchstraße 6. Das Werksgelände reichte östlich der Kirchstraße von der Ecke Alt-Moabit bis zur Moabiter Brücke.“ (Ontrup 2002: 409) Nachdem die Borsig-Werke wegen zunehmender Flächenbedarfe Ende des 19. Jahrhunderts komplett nach Tegel verlagert worden waren, konnten die Industrieanlagen an der Kirchstraße abgerissen und die freiwerdenden Flächen für Wohnraum erschlossen werden. In der Bolle-Meierei westlich der Kirchstraße wurden noch bis 1969 Molkereiprodukte hergestellt.

Städtebau und Architektur

Der Name Kirchstraße nimmt Bezug auf den Bau der St. Johannis Kirche von Karl Friedrich Schinkel von 1835, die später durch Friedrich August Stüler überformt und im venezianischen Stil ergänzt wurde (Grothe 2008: 72). Ursprünglich hieß die Straße Brückenallee bzw. Brückenstraße, wurde aber nördlich der Spree bereits 1835 in Kirchstraße und im Süden 1960 in Bartningallee umbenannt.

Die Blickachse der Straße ist klar auf den eleganten Kirchenbau ausgerichtet (Abb. 5). Eine durchgehend geschlossene Bebauung mit fünfgeschossigen, vorwiegend gründerzeitlichen Wohngebäuden mit gewerblichen Erdgeschossnutzungen fasst den 300 Meter langen Straßenraum seitlich. Das Straßenprofil ist in eine zehn Meter breite Fahrbahn und fünf Meter breite Parkierungsbuchten auf der östlichen Seite gegliedert. Beidseitige Fußwege werden durch Straßenbäume vom rollenden Verkehr getrennt. Der östliche Gehweg ist mit einer Regelbreite von drei Metern komfortabel für den Begegnungsfall ausgelegt, im südöstlichen Bereich ist sogar Bestuhlung für Außengastronomie möglich. Auf der westlichen Straßenseite verbleibt ein sieben Meter breiter Bereich für den nicht-motorisierten Verkehr. Seine Aufenthaltsqualität wird jedoch durch eine überkommene Gestaltung mit nicht mehr genutzten Radfahrspuren, Pflanzbeeten, Geländesprüngen, Geländern etc. erheblich eingeschränkt (Abb. 6). Nur im nordwestlichen Verlauf erlaubt die Gestaltung, dass der Gehweg von Cafés für Außengastronomie genutzt wird. Die Architektursprache der bürgerlichen Wohnhäuser aus den 1870er Jahren reagierte auf den italieni-



Abbildung 3: Moabiter Brücke mit Blick auf das Hansaviertel um 1890
(Foto: O.V., Album von Berlin, Globus Verlag, Berlin, gemeinfrei,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=655238>)



Abbildung 4: Gusseiserne Bärenskulptur auf der Moabiter Brücke (Foto: C. Hoja 2017)



Abbildung 5: Blick auf die St. Johannis Kirche (Foto: C. Hoja 2017)



Abbildung 6: Gehwegbereich vor der Kirchstraße 6–7 (Foto: C. Hoja 2017)



Abbildung 7: Neubauten prägen die südliche Kirchstraße (Foto: C. Hoja 2017)



Abbildung 8: Entdekorierte Fassaden in der östlichen Kirchstraße (Foto: C. Hoja 2017)

schen Stil der Kirchengestaltung Stülers. Insgesamt hat die Kirchstraße den Zweiten Weltkrieg relativ unbeschadet überstanden, wobei die moderne Eckbebauung im Süden größere Zerstörungen zur Spree hin bezeugt (Abb. 7). Viele der erhaltenen Altbauten aus der Vorkriegszeit wurden jedoch in der Nachkriegszeit entdekoriert und lassen heute ihre einstige Ornamentik kaum noch vermuten (Abb. 8).

Gewerbestandort Kirchstraße

Drei Agglomerationen des Wirtschaftsgeschehens (Abb. 9) sind in der Bezirksregion Moabit Ost verortet: der Moa Bogen auf dem Gelände der ehemaligen Paech-Brot Großbäckerei in der Stephanstraße, das *Gesundheits- und Sozialzentrum Moabit (GSZM)* auf dem Gelände des alten Krankenhauses Moabit zwischen Turm- und Birkenstraße und der sogenannte *Bolle-Block* als „Gewerbe- und Dienstleistungs-/IT-Zentrum“ (Bezirksamt Mitte 2016: 22). Letzterer umfasst u.a. das „Spreebogen“-Bürogebäude, das ehemalige Bolle-Meiereigebäude sowie einen Hotelneubau (Abb. 10) und wirkt sich räumlich und wirtschaftlich auf die Kirchstraße aus. Obschon die Kirchstraße zu den Streulagen gezählt werden muss, verfügt sie doch über eine gewisse Konzentrationswirkung, innerhalb des Planungsraums Thomasiusstraße. Nachdem im April 2015 das Bundesinnenministerium aus dem Bolle-Block ausgezogen ist, sind dem Gewerbestandort Kirchstraße rund 1.400 Beschäftigte als potenzielle Kundschaft verloren gegangen. Das Bürogebäude Spreebogen steht seitdem leer. Ein im Januar 2017 bekannt gewordener Umzug der Postbank-Verwaltung vom Halleschen Ufer in den Spree-Bogen ist bis März 2017 noch nicht verwirklicht.

VERGLEICHENDE UNTERSUCHUNG DES GEWERBESTANDORTES IN DEN JAHREN 2009 UND 2017

Inwieweit haben sich nun die eingangs beschriebenen Veränderungen im Stadtteil auf die gewerbliche Nutzung der Kirchstraße in den vergangenen Jahren ausgewirkt? Durch einen Vergleich der Erdgeschossnutzungen in den Jahren 2009 und 2017 soll hier ein Eindruck über eventuelle Auswirkungen gewonnen werden. Für das Jahr 2009 wurde die Gewerbezusammensetzung auf Grundlage von Google-Streetview-Bildern ermittelt. Für die unkenntlich gemachte Hausnummer 21 konnte die

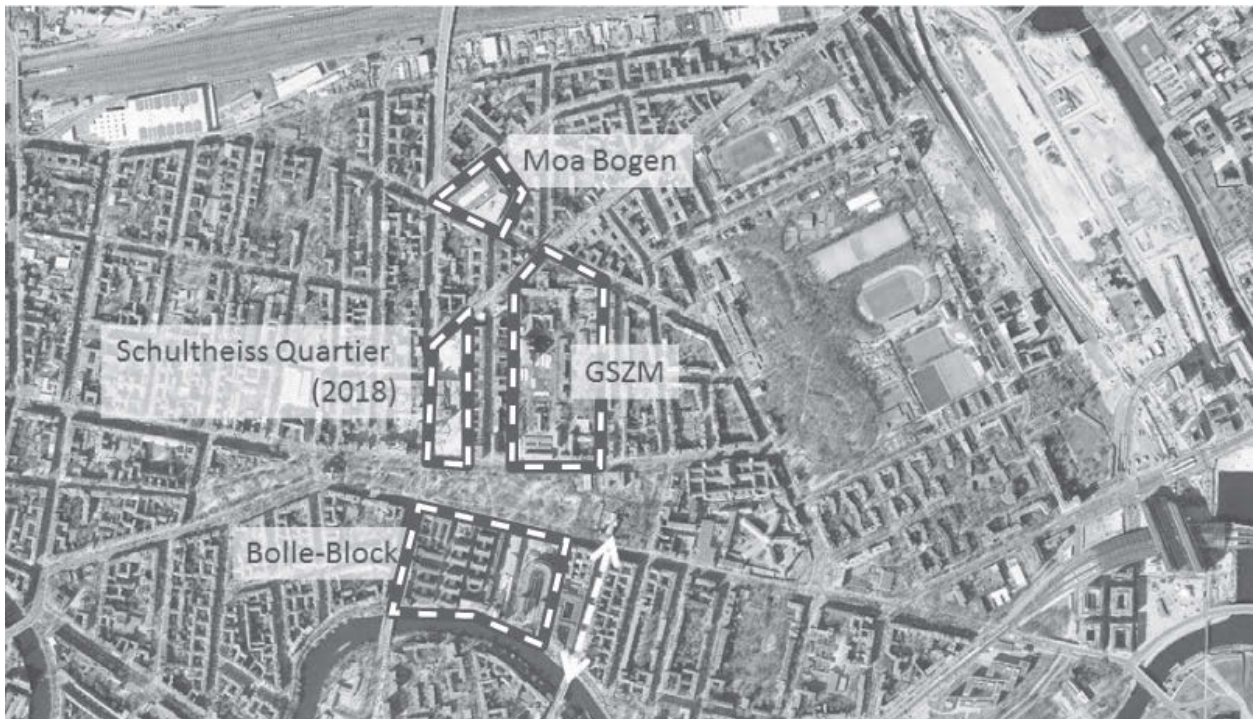


Abbildung 9: Gewerbelagen in Moabit (Darstellung: C. Hoja 2017; Kartengrundlage: Geoportal Berlin 2017)

Nutzung durch Internetrecherche festgestellt werden. Den Ergebnissen der Bestandsaufnahme von 2009 wird die Nutzung im März 2017 gegenübergestellt, die aufgrund von Ortsbegehungen festgestellt wurde. Aus dem Vergleich können Aussagen über die qualitativen und quantitativen Veränderungen der Erdgeschossnutzungen in den letzten knapp acht Jahren getroffen werden.

Für beide Vergleichsjahre können entlang der Kirchstraße auf 17 Grundstücken insgesamt 44 Nutzungseinheiten in den Erdgeschossen identifiziert werden. Mit Ausnahme der Wohnbebauung Nr. 8–11 befinden sich in allen Erdgeschossseinheiten Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Gastronomie- oder Gemeinbedarfseinrichtungen. In der Untersuchung werden nur Nutzungen berücksichtigt, die direkten Zugang zum Straßenraum haben, da Hinterhäuser und Obergeschosse nur bedingten Einfluss auf die Ausprägung der Straße nehmen. Die Nutzungen werden in die Segmente Einzelhandel, Gastronomie (Cafés, Restaurants, Bistros), Dienstleistungen (Friseure, Rechtsanwälte, Heilpraktiker u. ä.), Gemeinbedarf (Gerichte, Kindertagesstätten), Sonstige (Galerien, Wohnen, Vereinsbüro) sowie Leerstand differenziert.

Die Auswertung der Google-Streetview-Bilder zeigt, dass im Jahr 2009 über ein Drittel (34 Prozent) der Nutzungseinheiten mit einem breit gefächerten Einzelhandelsspektrum belegt war. Gastronomiebetriebe machten mit 27 Prozent ein knappes Drittel aus. Die verbleibenden Gewerbeeinheiten waren mit gut 13 Prozent durch Dienstleistungsbetriebe, mit 9 Prozent durch Gemeinbedarfseinrichtungen und mit ebenfalls 9 Prozent sonstigen Nutzungen belegt. Knapp 7 Prozent der Einheiten standen 2009 leer (Abb. 11).



Abbildung 10: Ehemalige Bolle-Meierei mit Bio-Supermarkt und Hotel im Kopfbau (Foto: C. Hoja 2017)

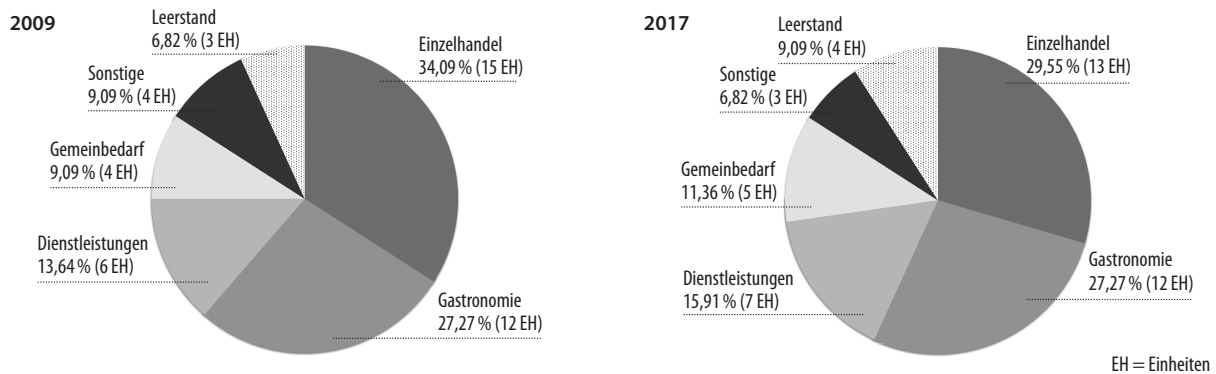


Abbildung 11: Nutzungsverteilung Erdgeschosszone 2009 und 2017 (Darstellung: C. Hoja 2017)

Im Untersuchungsjahr 2017 hat sich der Einzelhandelsanteil bei gleicher Anzahl der Nutzungseinheiten auf unter ein Drittel (ca. 29 Prozent) verringert. Der Anteil von Gastronomiebetrieben ist konstant geblieben. Dienstleistungen, Gemeinbedarfseinrichtungen und auch der Leerstand haben sich jeweils leicht erhöht. Der quantitative Vergleich beider Jahre zeigt insgesamt aber nur leichte Schwankungen in den Segmenten und eine relativ hohe Konstanz in der Nutzungsverteilung (Abb. 12).

Qualitativ betrachtet ist interessant, welche Branchen von der Reduktion im Einzelhandelsbereich betroffen waren (Tab. 1). So gingen mit einem Zeitschriften- und Schreibwarenhandel (Kirchstraße 3) und einem Blumenladen (Kirchstraße 19) typische Einrichtungen der Kiezversorgung verloren. Ein Trödeladen (Kirchstraße 25) ist einem Grafikbüro als Dienstleister gewichen. Dafür ist im Bekleidungsbe-

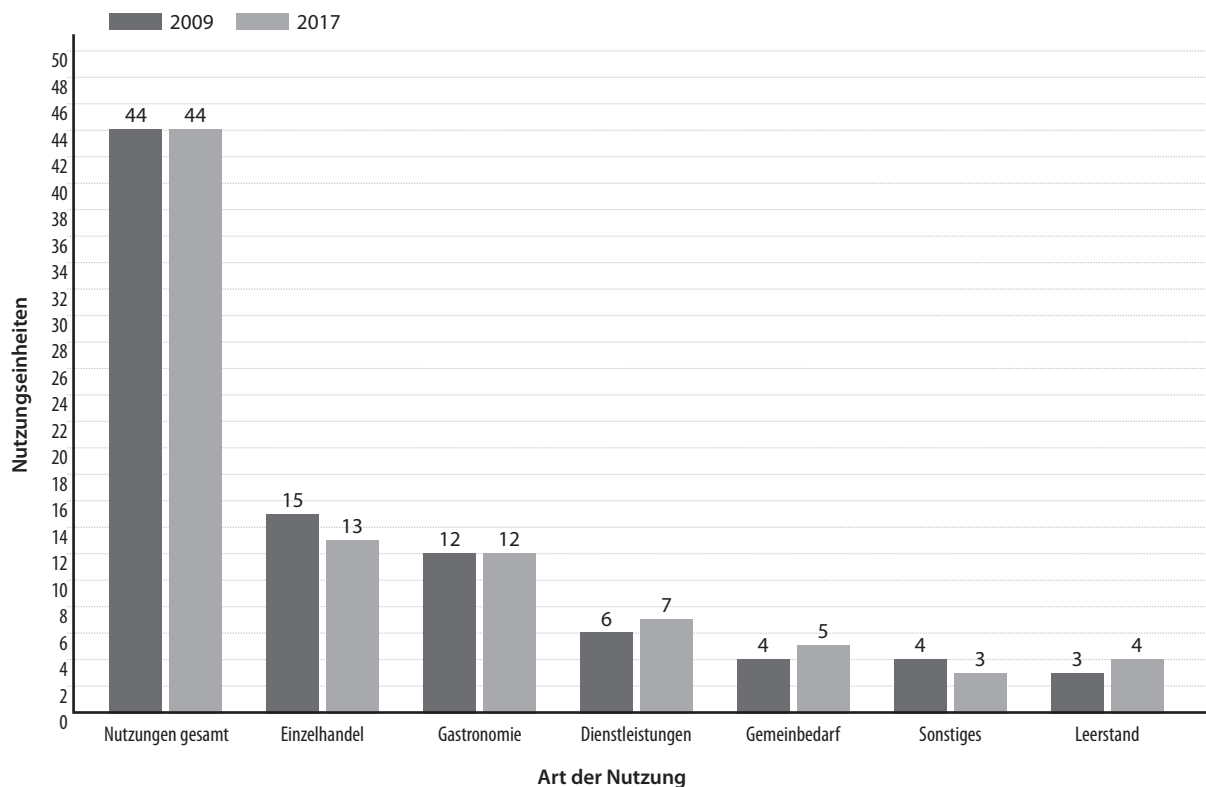


Abbildung 12: Quantitativer Vergleich der Nutzungsverteilung 2009 und 2017 (Darstellung: C. Hoja 2017)

Adresse	Nutzung 2009, Name	Nutzung 2017, Name	Branche 2009/2017
Kirchstraße 1 rechts	Café del Barista	Exclusive Coffee	Gastronomie
links	Postbank Immobilienmakler	Leerstand	Dienstleistung / Leerstand
Kirchstraße 2 rechts	Justizia 2000 Dönerimbiss	Mixtape Bagel Burgers	Gastronomie / Gastronomie
mittig	Café (Name nicht bekannt)	Maxway Coffee	Gastronomie
links	coffeemamas Kaffeerösterei	coffeemamas Kaffeerösterei	Gastronomie
Kirchstraße 3 rechts	Getränke-Zeitschriften	Seeger Architektur	Einzelhandel / Dienstleistung
links	Bioregional Naturkost	Bioregional Naturkost	Einzelhandel
Kirchstraße 4 rechts	Adele Friseur	Frecher Spatz e.V. (Kita)	Dienstleistung / Gemeinbedarf
links	K3 Kiez Kids Klub (Kita)	K3 Kiez Kids Klub (Kita)	Gemeinbedarf
Kirchstraße 5	Rechtsanwalt Joachim Herrmann	Rechtsanwalt Joachim Herrmann	Dienstleistung
Kirchstraße 6	Staatsanwaltschaft, Amtsgericht Tiergarten	Staatsanwaltschaft, Amtsgericht Tiergarten	Gemeinbedarf
Kirchstraße 7 rechts	Staatsanwaltschaft, Verwaltungsgericht Berlin	Staatsanwaltschaft, Verwaltungsgericht Berlin	Gemeinbedarf
links	Spreekantine	Spreekantine	Gastronomie
Kirchstraße 8–11	Wohnen	Wohnen	Sonstige
Kirchstr./Helgoländer Ufer	Restaurantschiff Patio	Restaurantschiff Patio	Gastronomie
Helgoländer Ufer 7/ Kirchstr.	Bistro-Café gang & gäbe (dt. Rest.)	Casa Matti (ital. Rest.)	Gastronomie / Gastronomie
Helgoländer Ufer 7A	Leerstand	Leerstand	Leerstand
Helgoländer Ufer 7B	Leerstand	Änderungsschneiderei	Leerstand / Dienstleistung
Kirchstraße 16 rechts	om-restaurant (nepal. Rest.)	om-restaurant (nepal. Rest.)	Gastronomie
links	AnToBenA (ital. Rest.)	Anh Vu Sushi (vietn. Rest.)	Gastronomie / Gastronomie
Kirchstraße 17 rechts	zwölf.uhr.mittags	zwölf. uhr. Mittags	Gastronomie
mi	Friseur	Bäckerei Confiserie Reichert	Dienstleistung / Einzelhandel
links	Schmuck-Art Schmuckgeschäft	Schmuck-Art Schmuckgeschäft	Einzelhandel
Kirchstraße 18 rechts	Freistil Wohntextil & Raumdesign	Hug & Grow Berlin, Kinderschuhe	Einzelhandel / Einzelhandel
links	Kornatz Brillen und Contactlinsen	Kornatz Brillen und Contactlinsen	Einzelhandel
Kirchstraße 19 rechts	Heilpraktikerin	Rechtsanwälte Herminghaus	Dienstleistung / Dienstleistung
mittig	Blumenbinderei	Cafe Paci	Einzelhandel / Gastronomie
links	Quick Service Sanitärgeschäft	Quick Service Sanitärgeschäft	Einzelhandel
Kirchstraße 20 rechts	La Grande, Tolle Mode für starke Frauen	Hug & Grow Berlin, Kinderkleidung	Einzelhandel / Einzelhandel
links	Gosha Kosmetikstudio	Gosha Kosmetikstudio	Dienstleistung
Kirchstraße 21 rechts	Buchhandlung am Spreebogen	Buchhandlung am Spreebogen	Einzelhandel
links	Kopieren + Drucken dps GmbH	Kopieren + Drucken dps GmbH	Einzelhandel
Kirchstraße 22 rechts	Galerie	Friseursalon Adele	Sonstige / Dienstleistung
mittig	Leerstand	Freistil Wohntextil & Raumdesign	Leerstand / Einzelhandel
links	EKT – Kleckerburg e.V. (Kita)	EKT Kleckerburg e.V. (Kita)	Gemeinbedarf
Kirchstraße 23 rechts	Weinkultur	Weinkultur & Berlin Bier Shop	Einzelhandel
links	monopol catering	monopol catering	Gastronomie
Kirchstraße 24 rechts	PSV Delphin (Sportverein)	PSV Delphin (Sportverein)	Sonstige
mittig	Bajazzo, Kneipe	Leerstand	Gastronomie / Leerstand
links	Bäckerei Menge	Leerstand	Einzelhandel / Leerstand
Kirchstraße 25 rechts	Pasta e più Feinkost „Da Marco“	Pasta e più Feinkost „Da Marco“	Einzelhandel
25 mittig rechts	Galerie ars publica	Galerie ars publica	Sonstige
25 mittig links	Spreebogen Trödel	ax gallery Studio für Fotografie u. Grafik	Einzelhandel / Sonstige
25 links	PC Reparatur & Telekom	PC Reparatur & Telekom	Einzelhandel

Tabelle 1: Qualitativer Vergleich der Nutzungen 2009 und 2017, Branchen- oder Betreiberwechsel durch Fettung gekennzeichnet (Darstellung: C. Hoja 2017)



Abbildung 13: Leerstand in der Kirchstraße 24 (Foto: C. Hoja 2017)

reich bis 2017 ein Kinderschuhgeschäft neu hinzugekommen und in der Kirchstraße 20 wurde ein Damenmodegeschäft (2009) durch ein Kinderbekleidungsgeschäft (2017) übernommen. Der Standort scheint attraktiv zu sein, denn immerhin zwei Einzelhandelsbetriebe – eine Bäckereifiliale und ein Raumausstatter – sowie ein Dienstleister (Friseur) sind innerhalb der Kirchstraße umgezogen. Der in absoluten Zahlen geringe Leerstand ist weitgehend volatil, hat sich aber von 2009 auf 2017 um eine Einheit erhöht. Eine Nachnutzung der zurzeit leerstehenden Kirchstraße 1 ist bereits in Vorbereitung. Auffallend ist der Leerstand im Gebäude Nr. 24, dessen Erdgeschoss nach dem Auszug der Bäckerei und der Schließung einer Kiezkneipe seit mindestens drei Jahren zu zwei Dritteln leer steht (Abb. 13). Im Segment der Gemeinbedarfseinrichtungen wurde bis 2017 das Angebot an Kindertagesstätten ausgebaut.

Insgesamt zeigt sich das Bild einer stabilen gewerblichen Nutzung in der Kirchstraße. Der Wegzug des Bundesinnenministeriums hat sich nicht belegbar auf den Gewerbebesatz ausgewirkt. Erhebliche Faktoren für die Belebtheit der Kirchstraße sind offenbar der Gerichtsstandort und die Transitfunktion vom S-Bahnhof Bellevue zur Ost-West-Verbindung Alt-Moabit. Besonders zu den Hauptverkehrszeiten beleben Pendler den Straßenraum im Takt der ankommenden S-Bahnen. Beide Faktoren tragen zu einer hohen Passantenfrequenz bei und beschern den Gewerbetreibenden entsprechende (Lauf-)Kundenzahlen. Öffnungszeiten ausschließlich zur Mittagszeit sowie Online-Bewertungen auf Portalen wie tripadvisor oder yelp lassen darauf schließen, dass sich einige Bistros auf das Angebot eines Mittagstischs spezialisiert haben. Auch die weiteren Cafés, Imbisse und Restaurants profitieren von Business-Kunden, werden aber in wesentlich ausgedehnteren Öffnungszeiten auch von Anwohnerinnen und Anwohnern und zunehmend auch von Touristinnen und Touristen besucht.

Während sich Teile des Einzelhandelsangebots eher auf Anwohnerinnen und Anwohner ausrichtet (Lebensmittelgeschäfte, Buchladen), sprechen andere Branchen (Schmuckladen und Bierhandlung, Kindermode) auch Kundschaft aus einem größeren Einzugsbereich an. Die Kirchstraße ist eine attraktive Nahversorgungsstraße, die sich von den Umbrüchen des Stadtteils unberührt zeigt. Auch das geplante Schultheiss Quartier wird voraussichtlich in Struktur und Sortiment andere Kundenschichten ansprechen. Es bleibt zu hoffen, dass auch zukünftig die Anwohnerinnen und Anwohner aus den benachbarten Straßen, wie z.B. dem Holsteiner Ufer hier weiterhin ihre täglichen Besorgungen machen werden.

QUELLEN

Bezirksamt Mitte von Berlin (2016): *Bezirksregionenprofil Moabit Ost*. Berlin.

Bezirksamt Mitte von Berlin (o.J.): *Moabit*. <https://www.berlin.de/ba-mitte/ueber-den-bezirk/ortsteile/moabit/>, letzter Zugriff: 27. März 2017.

Geoportal Berlin (2017): *Digitale Orthophotos 2016*. <http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>, letzter Zugriff: 4. April 2017.

Grothe, Jürgen (2008): *Ein Spaziergang durch Moabit*. Herkules Verlag, Kassel.

Landesarchiv Berlin in Zusammenarbeit mit der Beuth Hochschule (o.J.): *HistoMap Berlin*. <http://histomapberlin.de>, letzter Zugriff: 3. März 2017.

Ontrup, Diether (2002): *Vergangen und Vergessen? Borsig in Moabit – Industrie und Gartenkultur*. In: Verein für die Geschichte Berlins e.V. (Hrsg.): *Mitteilungen*, 4/2002.

SenStadtUm – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (o.J.): *Geoportal Berlin*. <http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>, letzter Zugriff: 27. März 2017.

Shopping auf Chinesisch

Bernhard Weyrauch

Der Unternehmer Jonathan Pang aus Beijing hat für die eher schrumpfende Stadt Parchim mit 18.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im strukturschwachen Mecklenburg-Vorpommern eine Vision erdacht, die herausfordernder kaum sein könnte. Pang plant mit seinem Unternehmen LinkGlobal International Logistics, den aus alten Zeiten noch vorhandenen Flugplatz auf einer knapp 70 Hektar großen Fläche mit Hotelangeboten, Gewerbenutzung und mit einem Shoppingcenter zu umgeben, in dem auf 12.000 Quadratmetern Verkaufsfläche exklusive Luxusmode angeboten wird. Die Besucher und Kunden dieses „Parchim Airport Village“ genannten Quartiers sollen im Wesentlichen aus China eingeflogen werden; selbstverständlich wären auch Parchimer willkommen. Wichtige Weichen für die Umsetzung sind bereits gestellt: Den Großteil der im Plangebiet liegenden Grundstücke hat Pangs Unternehmen gekauft und den Zugriff auf die Restflächen über Optionsverträge gesichert. Der Flughafen wurde 2007 von LinkGlobal übernommen. Kann Pangs Rechnung aufgehen?

Die Pläne eines Hotel- und Luxus-Shopping-Quartiers am Flughafen von Parchim basieren auf der Erwartung einer weiter aufstrebenden chinesischen Wirtschaft mit anhaltender Konsumfreude gegenüber Luxusartikeln sowie in Bezug auf Reisen, vor allem Fernreisen. Dahinter stecken folgende Zahlen:

- Der chinesische Verbrauchermarkt für Luxusartikel hat sich in den letzten Jahren rasant entwickelt. Nach Darstellung der World Luxury Association von 2012 ist China mittlerweile weltweit

größter Verbraucher von Luxusgütern. Viele dieser Luxusgüter sind europäische Produkte.

- Die Volksrepublik China hat mit 1,37 Milliarden Einwohnerinnen und Einwohnern eine größere Bevölkerung als Nordamerika, Europa und Russland zusammen. China weist wirtschaftlich seit vielen Jahren eine hohe Dynamik auf und ist seit 2011 – noch vor Japan – die zweitgrößte Wirtschaftsmacht der Welt.
- Laut OECD wird die Volksrepublik in absehbarer Zeit die USA als bis zuletzt größte Wirtschaftsmacht ablösen.
- Nach den USA leben dort weltweit die meisten Millionäre. Ihre Zahl steigt rasant, allein zwischen 2012 und 2013 um 900.000 Menschen von rund 1,5 auf 2,4 Millionen – das gilt bis zuletzt trotz der zwischenzeitlich etwas ins Stocken geratenen chinesischen Wirtschaft. Kein anderes Land der Welt hat mehr Dollar-Milliardäre – nämlich 596, in den USA sind es 537 (kop, dpa, AP 2015). Die Besitztümer sind zum Teil von der Elterngeneration vererbt. Sehr viele Chinesen sind durch Aktienhandel reich bzw. sehr reich geworden (AFP 2015).
- 2015 entsprach der Lebensstandard von mittlerweile 350 Millionen Chinesinnen und Chinesen weitgehend dem des Westens (Lee 2014).

Diese Entwicklung geht mit einem kulturellen Wandel im Umgang mit dem Vermögen einher. Reichtum wird – insbesondere unter den Jungen – nicht versteckt, sondern öffentlich zur Schau gestellt. Teure Autos, Schmuck und Designermode gehören zu den wichtigen Statussymbolen (Kolonko 2015). Auch das Interesse an Reisen – darunter an interkontinentalen Fernreisen – ist deutlich gestiegen. Einer Studie zufolge wird China bis zum Jahr 2020 der größte Fernreise-Markt sein. Gleichzeitig werden bis zum Jahr 2023 die Ausgaben chinesischer Reisender pro Reise um 75 Prozent steigen (Oxford Economics¹, IHG² 2015). Die Ausgaben „ur-



Abbildung 1: Rollfeld und Landebahn des Flughafens Schwerin-Parchim (Foto: B. Weyrauch 2016)

laubender“ Chinesen sind schon heute – jedenfalls aus deutscher Sicht – schwindelerregend hoch: Chinesische Konsumenten geben im Schnitt pro Einkauf im Einzelhandel einen Betrag von 545 EUR aus, unter den Touristen bilden sie mit einem Marktanteil von 43 Prozent die unangefochtene Spitzengruppe shoppender Nationen im Urlaubsmodus. Die Russen als zweitplatziertes Land liegen mit einem Anteil von 11 Prozent weit abgeschlagen dahinter (DZT 2015, 30). Die Summe von 545 EUR geben die Chinesen mehrmals pro Auslandsaufenthalt aus. Diese Beobachtung deckt sich mit den berlinbezogenen Recherchen des Tagesspiegels. 2016 kamen 290.000 Chinesen nach Berlin – das entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Anstieg von 9 Prozent. Im KaDeWe sind die Chinesen die größte Kundengruppe aus dem Ausland. Gekauft werden hier vor allem Luxusmarken wie Dior und Louis Vuitton (Berger 2017: 7).

China ist das Land des Schenkens. Das sogenannte „Luxus-Gift-Giving“, also das Verschenken von Luxusprodukten, ist tief in der chinesischen Kultur verwurzelt. Zugleich ist China der mit Abstand teuerste Luxus-Konsummarkt. Diejenigen, die sich den Luxus im ungleich teureren Heimatland nicht leisten können (noch immer die breite Mehrheit), kommen ihren Bedürfnissen auf den Reisen

nach – Tendenz stark steigend. Dies erklärt, warum schon heute 60 Prozent aller Luxus-Ausgaben von Chinesen im Ausland getätigt werden (Roland Berger Strategy Consultants 2013). Shopping ist für 41 Prozent der Chinesinnen und Chinesen die beliebteste Freizeitaktivität und gehört auf Reisen zu den Schlüssel-aktivitäten. Und selbst im Alltag verbringen sie im Durchschnitt 9,8 Stunden wöchentlich in Geschäften. Im Vergleich bringt es die Shopping-geübte US-Bevölkerung dagegen nur auf wöchentlich 3,6 Stunden pro Kopf.

Günstig für Europa wirkt sich zudem aus, dass europäische Luxusgüter wegen des vorteilhaften Wechselkurses des CNY gegenüber dem EUR vergleichsweise erschwinglich sind. Schon heute ist die Nachfrage nach Europareisen so groß, dass sie aus verschiedenen Gründen nicht mehr voll bedient werden kann. Wesentliches Problem sind die weitgehend ausgereizten Aufnahmemöglichkeiten der deutschen Großflughäfen. Hamburg stößt mit knapp jährlich 15 Millionen Passagieren

¹ Oxford Economics, 1981 vom Business College der Oxford University gegründet, gehört zu den weltweit führenden Beratungsunternehmen.

² Die InterContinental Hotels Group (IHG) betreibt weltweit zehn Hotelmarken (u. a. InterContinental Hotels & Resorts, HUALUXE Hotels & Resorts, Crowne Plaza Hotels & Resorts, Holiday Inn Hotels & Resorts sowie Kimpton Hotels & Restaurants als weltweit führendes Unternehmen für Boutiquehotels).

seit dem Jahr 2014 an seine Grenzen. Die stadtnahe Lage mit dicht bebauten Einflugschneisen und die Nachtflugbeschränkungen zwischen 23:00 Uhr und 6:00 Uhr schränken die Ausbaumöglichkeiten stark ein. Letzte verbliebene Kapazitäten wurden zuletzt für den Ausbau des Frachtverkehrs genutzt. Berlin verzeichnete 2014 knapp 28 Millionen Passagiere, die sich auf Schönefeld (7,3 Mio.) und Tegel (20,7 Mio.) verteilen – auch damit sind diese Möglichkeiten weitgehend erschöpft. Auch mit der überfälligen Eröffnung des Großflughafens BER in Schönefeld wird sich die Lage kaum entspannen, denn gemäß Planfeststellungsbeschluss muss dann der Flugbetrieb in Tegel aufgegeben werden – seine Nachnutzungsplanung ist im vollen Gang (ob der Volksentscheid zum Weiterbetrieb des Flughafen Tegel am Tag der Bundestagswahl am 24. September 2017 im Sinne der Initiatoren erfolgreich sein wird, bleibt abzuwarten). Der BER selbst ist etwa auf die Zahl Fluggäste ausgelegt, die Berlin 2014 in Tegel und Schönefeld in Empfang nahm. Ein steigendes Passagieraufkommen bei Schließung von Tegel ist also kaum mehr möglich. Die Lage an den Großflughäfen München und Frankfurt am Main, die beide China-Direktflüge anbieten, ist ähnlich. An den Großflughäfen Deutschlands lassen sich damit neue „Slots“ kaum mehr erschließen.

In diesem Spannungsfeld ergeben sich für den Flughafen Schwerin-Parchim echte Chancen. Einer

ausreichenden Nachfrage könnte sich der Flughafen allein dank chinesischer Bedürfnisse sicher sein. Doch lässt sich auf dem Flughafen Schwerin-Parchim internationaler Flugverkehr abwickeln?

Noch ist es zwar nicht so weit, aber wichtige Voraussetzungen bestehen und einige Weichenstellungen sind erfolgt: Die Landebahn mit 3.000 Meter Länge und 55 Meter Breite (siehe Abb. 1) erlaubt den Start und die Landung von Maschinen aller Art bis hin zur großen Boeing 747 bzw. bis zum Airbus 380. Im Jahr 2015 wurde der neue Tower eröffnet. Das Terminal wurde erweitert. Der Flughafen verfügt über eine Betriebsgenehmigung für zivile Luftverkehrszwecke, die Passagierflugverkehr auch mittels großer sogenannter Strahlflugzeuge erlaubt. Wie zudem durch Urteil des Oberverwaltungsgerichts Mecklenburg-Vorpommern vom 29. August 2000 (Az. 5 K 8/98) bestätigt wurde, ergibt sich aus der Genehmigung keinerlei Beschränkung für die Arten der zulässigen Motorflugzeuge.

Es fehlt zwar noch an einer Erlaubnis zur Grenzabfertigung – baulich eingerichtet wurde sie bereits (vgl. Abb. 2) – sowie an einer Anpassung der Vereinbarungen im Rahmen des Luftverkehrsabkommens über den Zivilen Luftverkehr zwischen Deutschland und China. Eine Lösung in diesen beiden Punkten vorausgesetzt, sollten Parchims Chancen auf deutlich wachsende Gästezahlen aus Fernost aber steigen. In diesem Glauben hat die Stadt Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne zugunsten von „Parchim Airport Village“ gefasst, um gleich neben dem Flughafen eine ausreichend große Hotelanlage und – in Abwandlung des Factory-Outlet-Center (FOC) – das sogenannte Luxus-Outlet-Center (LOC) zu ermöglichen. Hierin soll ausschließlich Luxusmode (einschließlich Schmuck und Lederwaren) feilgeboten werden. Wie bei einem



Abbildung 2: Passkontrolle im Terminal des Flughafens Schwerin-Parchim (Foto: B. Weyrauch 2016)



Abbildung 3: Neues Gepäckband im Terminal (Foto: B. Weyrauch 2016)

FOC handelt es sich um Überschussware, Waren zu Markttestzwecken, Waren aus der vorherigen Saison sowie Waren mit kleinen Schönheitsfehlern. Damit wird einer Kundschaft die Tür zu Luxus-Artikeln zu bezahlbareren Konditionen weit aufgestoßen, was mindestens im reisewütigen China großes Interesse wecken wird. Die Lage am Parchimer Flughafen erlaubt den Urlaubern den Einkauf gleich nach Ankunft oder vor der Abreise. Zwischen An- und Abreise können die Touristen Deutschland und Nordeuropa bereisen. Berlin und Hamburg – beide Städte gehören zu den Hauptzielen in Deutschland – wären nahe gelegene, sehr attraktive Stationen. Kopenhagen und Amsterdam sind auch nicht fern.

Herr Pang hat Angebot und Nachfrage fest im Blick. Beides möchte er in Deckung bringen. Ob das funktioniert, bleibt abzuwarten; denn Planung ist nicht nur Ergebnis reiner Kosten-Nutzen-Rechnungen. Aber immerhin: Wichtige ökonomische Rahmenbedingungen sprechen für seine Idee. Wer vor diesem Hintergrund heute schon in Parchim abheben möchte, hat die Möglichkeit dazu unter:

<https://www.youtube.com/watch?v=TBX2A-uQNPg>

QUELLEN

AFP (16.06.2015): In China leben vier Millionen Millionäre. <http://www.n-tv.de/wirtschaft/kurznachrichten/In-China-leben-vier-Millionen-Millionaere-article15308581.html>, letzter Zugriff: 28. Februar 2017.

Berger, Melanie (2017): *Berlin ist für die Chinesen „die Stadt der Freiheit“*. In: Der Tagesspiegel vom 23. Februar 2017, S. 7. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/tourismus-in-der-hauptstadt-berlin-ist-fuer-chinesen-die-stadt-der-freiheit/19429932.html>, letzter Zugriff: am 26. März 2017.

DZT – Deutsche Zentrale für Tourismus e.V. (2015): *DZT-Jahresbericht 2015. Starke Marke Reiseland Deutschland*. Frankfurt am Main.

Kolonko, Petra (2015): *Chinas Millionäre – mein Ferrari, mein Parteibuch und ich*. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, www.faz.net/aktuell/politik/ausland/asien/millionaere-in-china-junge-chinesen-protzen-mit-vermoegen-13694503.html, letzter Zugriff: 28. Februar 2017.

kop; dpa; AP (2015): *Chinas Vermögenden-Ranking. Reich der Mitte, Reich der Milliardäre*. SPIEGEL ONLINE vom 15. Oktober 2015, <http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/hurun-report-china-hat-die-meisten-milliardaere-a-1057937.html>, letzter Zugriff: 24. Februar 2017.

Lee, Felix (2014): *Viele Millionäre, aber auch viel Armut*. Zeit online, <http://blog.zeit.de/china/2014/10/17/chinas-extreme-ungleichheit/>, letzter Zugriff: 24. Februar 2017.

OVG MV – Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern (2000): *Urteil vom 29. August 2000*, Az. 5 K 8/98. Juris.

Oxford Economics; IGH – InterContinental Hotels Group (2015): *The Future of Chinese Travel. The Global Chinese Travel Market*. Verfügbar unter https://www.ihgplc.com/chinesetravel/src/pdf/IHG_Future_Chinese_Travel.pdf, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.

Roland Berger Strategy Consultants (2013): *Luxus in China. Ein praktischer Wegweiser für die High-End-Industrie*. Verfügbar unter <http://www.meisterkreis-deutschland.com/sites/default/files/meisterkreis-china-kompodium-de-2013.pdf>, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.

Quartier & Nachbarschaft

The Neighbourhood





Foto: R. Pätzold

Probleme mit der Mischung

Nikolai Roskamm

Stadtplanung ist ein Gemischtwarenladen – vermutlich ist das eine zutreffende und unstrittige These. Vielleicht ist ja aber auch die ‚Stadt‘ selbst ein Gemischtwarenladen. Stadtplanung wäre dann der Versuch, einen solchen Betrieb einzurichten und/oder am Laufen zu halten. Ob Stadtplanung oder Stadt: Mich interessiert hier in erster Linie das Gemischte des Gemischtwarenladens, und damit die Mischung, die er im Namen trägt. Diese Mischung ist wiederum aufs Engste mit Stadtplanung verbunden. Auf der Liste der Begriffe, die aufgerufen werden, wenn heute über Ziele der Stadtplanung diskutiert wird, steht Mischung ziemlich weit oben. Thema meines Beitrages ist die Problematik, die die Mischung als Planungsziel mit sich bringt. Meine These ist, dass dem Planungsziel bestimmte und ganz spezifische interne Problemstellungen zu eigen sind. Ich möchte versuchen herauszuarbei-

ten, was dieses Bestimmte und Spezifische ausmacht und was es bedeutet, dass es sich dabei um *eigene* Probleme handelt¹.

Der Widerspruch, der im aktuellen Diskurs der städtebaulichen Planung zum Thema Mischung immer wieder zum Vorschein kommt, ist frappierend. Einerseits ist es das operative Kerngeschäft der instrumentellen Stadtplanung, städtische Alltagsrealität in Funktionen zu trennen: in Wohngebiete, in Gewerbegebiete, in Mischgebiete. Andererseits regiert im programmatischen Diskurs das weitgehend unumstrittene Ziel der Mischung – alles Mögliche soll gemischt werden: Funktionen, Nutzungen, soziale Gruppen. Aus einer historischen Perspektive ist festzuhalten, dass städtebauliche Planung auf dem Gedanken der Trennung aufbaut und dass Städtebau und Stadtplanung die Funktionstrennung – zumindest begrifflich – erst hervorgebracht haben. Dort wurde sie entdeckt, benannt, dargestellt, verordnet und gebaut. Der fundamentale Positionswechsel zum Ziel der Mischung in den 1970er bis 1980er Jahren beruht auf dem Widerstand gegen die Praxis der Flächensanierung und hatte

¹ Der Text basiert auf meinen Überlegungen, die ich im Rahmen einer Studie über *Das Leitbild von der urbanen Mischung* (IBA Studie Nr. 5 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin 2013) angestellt habe.

die Überwindung der traditionellen Großstadtkritik in den städtebaulichen Fachdiskursen zur Voraussetzung. Die neue Wertschätzung der vorhandenen gemischten Stadt ermöglichte es erst, dass die ‚urbane Mischung‘ zur bestimmenden fachlichen Position im städtebaulichen Diskurs werden konnte. Im Rückblick scheint mit dem Leitbild der Mischung also – und so lautet auch das üblicherweise verbreitete Gründungsnarrativ – mit dem eigenen disziplinären Erbe gebrochen worden zu sein.

Mischung und Trennung sind jedoch – so lautet nun meine Überlegung – weniger gegensätzlich, als es auf den ersten Blick erscheint. Das stadtplanerische Ziel der gemischten Stadt selbst ist genau genommen ein Begriff und ein Instrument der Funktionstrennung. Trennung muss nämlich gedanklich erst hergestellt werden, um Mischung (und Mischungsverhältnisse) planen zu können. Für das Vorhaben, verschiedene Funktionen, Nutzungen oder Gruppen zu mischen, müssen diese Einheiten erst einmal als getrennte Elemente konzipiert werden. Noch im Ziel der Mischung, so lässt es sich vielleicht ausdrücken, versammelt sich die historische Trennungsidee der klassischen Stadtplanung der Moderne. Das Mischen wollen impliziert eine vorher gedanklich durchgeführte Operation der Trennung. Das mag vielleicht auch erklären, weshalb die Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit hinsichtlich des Ziels der Nutzungsmischung im Städtebau so gleichmäßig groß zu bleiben scheint. Die Rede von der „funktionalen Mischung“ transportiert den Funktionalismus und reproduziert ihn. Der Ansatz der Nutzungsmischung führt so den Ansatz der Trennung unbewusst weiter und kann schon aus diesem Grunde kaum erfolgreich sein. In einem Gutachten aus den 1990er Jahren findet sich folgender Passus: „Städtebauliche Nutzungsmischung ist räumlich definiert durch die räumliche Abgrenzung und die Körnung. Je nachdem, wo die räumlichen Grenzen gezogen werden, hat man es mit Mischung oder Trennung zu tun“ (BBR 1999: 3). Dieses „je nachdem“ relativiert die Unterscheidung von Trennung und Mischung grundlegend: Je nach Betrachtungsmaßstab ist die Kreuzberger Mischung Trennung *oder* Mischung, und Gleiches gilt für Marzahn und Hellersdorf. Eine solche Relativierung hat fatale Auswirkungen auf die Begriffe „gemischte Stadt“ und „urbane Mischung“. Denn es zeigt sich, dass Stadt immer gemischt, dass die gemischte Stadt nichts anderes ist als eine Bezeichnung für die städtische Alltagspraxis. Und weiter lässt sich folgern, dass, wenn Städtebau und Stadtplanung die gemischte Stadt wirklich ernst nehmen möchten, diese gemischte Stadt, also die städtische Alltagspraxis, in ihren unterschiedlichen Maßstäben erst einmal erkannt und akzeptiert werden müsste.

Zwischen der (gemischten) Stadt und dem Leitbild der „urbanen Mischung“ besteht ein latenter und struktureller Widerspruch. Und zwar deshalb, weil die gemischte Stadt selbst bereits die städti-

sche Alltagswirklichkeit ist. Das Leitbild einer ‚anderen‘, ‚richtigen‘ und ‚herzustellenden‘ „urbanen Mischung“ tendiert dagegen immer dazu, die städtische Alltagswirklichkeit (die gemischte Stadt) zu negieren. Je nachdem, in welcher Ausprägung das Leitbild letztlich vertreten wird, verstärkt oder vermindert sich dieser Widerspruch. Der Ansatz, eine bestehende Großsiedlung mit „urbaner Mischung“ nachzurüsten, ist jedenfalls regelmäßig ziemlich problematisch. Das entsprechende Leitbild manövriert sich in eine Lage, in der die bestehende „urbane Mischung“ selbst nicht nur nicht verstanden, sondern in der die Existenz dieser Mischung mit der geplanten Intervention gefährdet wird. Besonders ausgeprägt ist diese Gefahr dann, wenn Mischung (in der Tradition der historischen Begründung des Planungsziels der Trennung) als „natürliches“, „planungswissenschaftlich abgeleitetes“ und/oder objektives/rationales Ziel in Szene gesetzt ist.

Neben dem Leitbild der Nutzungsmischung ist das Leitbild der sozialen Mischung weit verbreitet. Auch hier besteht eine inhärente Problematik, eine Kontroverse, die „alt und ungelöst“ ist, was wiederum ein Indiz dafür ist, dass „das Problem falsch gestellt ist“ (Häußermann, Siebel 1990: 30). Auch bei der „sozialen Mischung“ gibt es einen Zusammenhang zwischen Mischung und Trennung und auch hier finden sich strukturelle Fallstricke, in die sich zu verfangen droht, wer die soziale Mischung als Leitbild inszeniert. Beide Leitbilder beruhen auch auf dem gleichen traditionalistischen und meist reichlich diffusen Bild von Urbanität. Aber es gibt auch Unterschiede.

Erstens wird mit der Themensetzung „sozialen Mischung“ ein soziales Problem (nämlich das der Ungleichheit) auf seine räumliche Ausprägung heruntergebrochen. Oftmals scheint es so zu sein, dass das soziale Problem der sozialen Ungleichheit auf seine räumliche Ausprägung *reduziert* wird. Hier findet sich das Kernproblem des Denkansatzes: Soziale Ungleichheit kann nicht damit verhindert oder beseitigt werden, dass sie stadträumlich umverteilt wird. Anders gesagt: räumliche Mischung von bestehender sozialer Ungleichheit zielt am eigentlichen Problem vorbei. Jede „Raumpolitik zur Behebung sozialer Problemsituationen“ muss zwangsläufig „ins Leere greifen“ (Werlen 2005: 18),

weshalb der Einfluss öffentlicher räumlicher Planung auf die soziale Struktur „getrost als gering“ bezeichnet werden kann (Häußermann 1996: 7).

Zweitens importiert das Leitbild der sozialen (oder ethnischen) Mischung regelmäßig ein paternalistisches und dirigistisches Grundverständnis in die Debatte. Das von den Planerinnen und Planern definierte „richtige“ Mischungsverhältnis ist oftmals gegenläufig zu den vorhandenen Prioritäten der Bewohnerschaft, die neu gemischt werden sollen. Die sozialwissenschaftliche Debatte zu der Frage nach freiwilliger beziehungsweise unfreiwilliger Segregation zeigt, dass eine verordnete Mischung ziemlich zwangsläufig (strukturell?) dazu führt, dass bestehende Bedürfnisse ignoriert werden. Forderungen nach einer „gesunden sozialen Mischung“ fungieren daher auch eher als ein Sammelbecken von Diskriminierung, da dabei ein allgemeines Leitbild über die tatsächlichen Interessen der Stadtbewohnerinnen und -bewohner gestellt wird.

Wie lässt sich Mischung aber überhaupt in der Planung denken, ohne sich sofort in den skizzierten Fallstricken zu verheddern? Geht das überhaupt? Der Ansatz einer anders gedachten Mischung beginnt meines Erachtens bei der kritischen Hinter-

fragung des eigenen Tuns und Handelns sowie bei einer Präzisierung der Begrifflichkeiten (vgl. Roskamm 2017). Eine Strategie, die Mischung nicht als etwas *Herzustellendes*, sondern als etwas *Vorhandenes* und sich ständig selbst Produzierendes begreift, muss Mischung/Trennung herstellen, sondern das Urbane begreifen lernen. Konkret bedeutet das unter anderem, nicht die „problematistischen Strukturen“ des Städtebaus des 20. Jahrhunderts „nachrüsten“ zu wollen, sondern diese Strukturen als Teil der Stadt, als Teil der bestehenden „urbanen Mischung“ zu verstehen. Eine solche Strategie ist ein städtebaulicher Planungsansatz, der bewusst auf das traditionelle städtebauliche Mischungsleitbild verzichtet. Das muss und soll nicht bedeuten, sich von jeglicher inhaltlichen Position zu verabschieden – im Gegenteil. Eine Positionierung im sozialen und politischen Kontext, in dem städtebauliche Planung immer stattfindet, wird einfacher (oder sogar erst möglich), wenn auf die übergreifende „Leitbildnerei“ des klassischen Urbanismus verzichtet wird. Aus der Mischung wird bei einer solchen Strategie das Urbane selbst, aus der „sozialen Mischung“ möglicherweise die „solidarische Stadt“. Anfangspunkt ist dabei nicht die These, mit baulich-räumlichen Eingriffen die richtige Gesellschaft herzustellen, sondern aus dem Gesellschaftlichen baulich-räumliche Aufgabenstellungen abzuleiten. Auf der Handlungsebene bedeutet das vor allem, sich aktuellen Debatten (etwa über die „gerechte Stadt“, über *urban citizenship* oder *urban assemblages*) zu öffnen, Neues zuzulassen und auszuhalten, im Lokalen zu überzeugen und vielleicht am meisten: Bedeutungsräume offen zu halten.

QUELLEN

BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (1999): *Planung städtebaulicher Nutzungsmischung in Stadterweiterungs- und Städtumbauvorhaben in Europa*. Werkstatt Praxis 2/1999, Bonn.

Häußermann, Hartmut (1996): *Von der Stadt im Sozialismus zur Stadt im Kapitalismus*. In: Häußermann, Hartmut; Neef, Rainer (Hrsg.): *Stadtentwicklung in Ostdeutschland. Soziale und räumliche Tendenzen*. VS-Verlag, Opladen, S. 5–47.

Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (1990): *Bausteine zu einem Szenario der Entwicklung von Berlin*. In: Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik (Hrsg.): *Metropole Berlin: mehr als nur Markt!* Berlin, S. 23–58.

Roskamm, Nikolai (2017): *Die unbesetzte Stadt. Postfundamentalistisches Denken und das urbanistische Feld*. Bauwelt Fundament 158, Birkhäuser, Basel.

Werlen, Bruno (2005): *Raus aus dem Container! Ein sozial-geographischer Blick auf die aktuelle (Sozial-) Raumdiskussion*. In: Projekt „Netzwerke im Stadtteil“ (Hrsg.): *Grenzen des Sozialraums: Kritik eines Konzeptes*. VS-Verlag, Wiesbaden, S. 15–36.

Nutzungsmischung im Quartier

Vom neuen alten Paradigma der Stadtentwicklung und Planungspraxis

Christa Reicher & Julia Klein

RENAISSANCE DER NUTZUNGSMISCHUNG

Die enge Verflechtung der Stadtfunktionen Wohnen, Arbeiten, Bilden, Versorgen und Erholen knüpft das Leitbild der Nutzungsmischung unmittelbar an das Bild der europäischen Stadt mit einer kompakten und kleinteilig nutzungsgemischten Struktur. Bereits 1961 beschrieb Jane Jacobs die Vorzüge der gewachsenen, funktional gemischten Stadt, die urbane Vielfalt und Dynamik hervorbringt. Allerdings führen erst die Zuspitzung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Veränderungen sowie ökologischer Herausforderungen in den 1990er Jahren zu einem Umdenken in der Stadtentwicklung. Das Leitbild der nachhaltigen und europäischen Stadt löst die funktionalistische Moderne – zumindest auf dem Papier – ab und führt in Politik und Stadtplanung zu einer Renaissance der gemischten und kompakten Stadt der kurzen Wege (vgl. Jessen 2004: 92). Heute ist Nutzungsmischung nicht mehr nur ein politisch erklärtes Ziel, sondern ein etabliertes Planungsprinzip zur Reaktivierung lange ungenutzter städtischer Potenziale und zur Bewältigung ökologischer Probleme. Aufgrund steigender Attraktivität der Städte als Wohn- und Arbeitsorte erleben urbane, nutzungsgemischte Quartiere eine hohe Nachfrage und haben sich zu einer regelrechten Vermarktungsstrategie des Stadtmarketings und der Immobilienbranche entwickelt. Das alte Prinzip der Nutzungsmischung ist damit aktuell mehr denn je Bestandteil städtebaulicher Diskussionen und wird als Paradigma der städtebaulichen Planung und Immobilienentwicklung neu belebt. Mit der Novellierung der Baunutzungsverordnung (BauNVO) durch Einführung einer neuen Baugebietskategorie „Urbane Gebiete“ wird nun auch der rechtliche Rahmen für eine kleinräumige bauliche Mischung von Wohnen und Gewerbe erweitert. Es verspricht eine höhere Flexibilität als die bisherigen Gebietstypen der BauNVO bei der Realisierung kleinräumiger Nutzungsmischung, indem neben höheren baulichen Dichten auch eine Anpassung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm durch eine Erhöhung der Immissionsrichtwerte vorgesehen ist (vgl. BMUB 2016b: 21 f.; BMUB 2016a: 29 f.).

Das nutzungsgemischte Quartier ist eng mit dem Anspruch verbunden, eine kompakte, urbane und lebenswerte Stadt der kurzen Wege zu entwickeln. Nutzungsgemischte Stadtstrukturen sind zwar kein Garant für kurze Wege, aber eine grundsätzliche Voraussetzung dafür. Ebenso ist Nutzungsmischung nicht der Schlüssel zu Urbanität, aber dennoch eine wichtige Komponente. Urbanität entwickelt sich durch ein Zusammenspiel gebauter und gelebter Strukturen und Räume, wie physischer Kompaktheit, Bevölkerungsdichte, urbane Architektur bzw. Gestalt und Funktionsmischung sowie kulturelle Aspekte, Aneignungsmöglichkeiten von Raum und soziale Integrationsfähigkeit (vgl. Reicher 2016: 10).

NUTZUNGSGEMISCHTE NEUE STADTQUARTIERE

Das Leitbild der Nutzungsmischung stößt auf breite Zustimmung und erscheint als Planungsprinzip nachvollziehbar und selbsterklärend. Dennoch stellt es die Planungspraxis bei der Übertragung vor schwer überwindbare Herausforderungen. Insbesondere auch, weil eine Spezifizierung, welche Art und welcher Grad der Mischung idealerweise angestrebt werden soll, argumentative Probleme hervorruft (vgl. Difu 2015: 13). Oft verbleibt dadurch eine abstrakte Idee von Nutzungsmischung, die sich weder als Mischungsideal zusammenfassen, noch als erfolgreiches Mischungsrezept formulieren lässt. Es stellt sich daher die Frage, wie Nutzungsmischung heute praktische Umsetzung in Stadtquartieren finden kann. Welche Grenzen und welche Möglichkeiten bestehen bei der Umsetzung von Nutzungsmischung im Quartier? Wie sieht ein funktionsfähiges

Nutzungsspektrum aus? Wie werden Nutzungen räumlich gemischt? Und welche Einflussfaktoren wirken sich auf die Mischung von Nutzungen in einem Quartier aus?

Um diesen Fragen nachzugehen, ist ein Blick auf Stadtquartiere notwendig, der nicht nur erfasst, ob und mit welchen Instrumenten und Maßnahmen Nutzungsmischung realisiert wird; vielmehr ist das den Quartieren zugrundeliegende städtebauliche Konzept und der planerische Umsetzungsprozess zu analysieren. Hierfür wurden im Rahmen einer Fallbeispielanalyse (Studie am Fachgebiet Städtebau, Stadtgestaltung und Bauleitplanung/TU Dortmund/Klein 2016) die Entstehungsgeschichten, Mischungskonzepte und Rahmenbedingungen der Nutzungsmischung von fünf neuen Stadtquartieren in Großstädten in Nordrhein-Westfalen untersucht. Anders als bei älteren Bestandsquartieren ist es bei neuen Stadtquartieren in einem größeren Umfang möglich, aktuelle Leitbilder und Zielformulierungen der städtebaulichen Planung in die Planungspraxis zu überführen. Diese „Neuerfindung“ von Stadt gibt damit Aufschluss darüber, wie und unter welchen Bedingungen Nutzungsmischung Anwendung in der Planungspraxis findet. Die ausgewählten Untersuchungsquartiere wurden alle in einer einheitlichen städtebaulichen Gesamtkonzeption geplant, sind mindestens zehn Hektar groß und umfassen mindestens 500 Wohneinheiten. Um verschiedene Entstehungssituationen zu analysieren, wurden Großstädte mit unterschiedlichen Entwicklungsdynamiken und Quartiere in unterschiedlichen Lagen im Stadtgebiet ausgewählt.

Bei allen untersuchten Quartieren begann die Konzeption frühestens in den 1990er Jahren, überwiegend aber Anfang der 2000er Jahre, sodass die Realisierung der Quartiere in den nächsten Jahren abgeschlossen ist. Zur Untersuchung der genannten Aspekte wurde das Nutzungsspektrum der Quartiere anhand der Stadtfunktionen Wohnen, Arbeiten und Erholen erfasst und zur Analyse der Körnigkeit räumlich verortet. Um das Mischungskonzept einordnen und nachvollziehen zu können, wurden Veränderungen in der Mischungskonzeption während der Entwicklung eines Quartiers sowie die Funktion des Quartiers in der Gesamtstadt und das unmittelbare Quartiersumfeld als Rahmenbedingungen

der Mischungskonzeption beleuchtet. Neben der Auswertung relevanter Sekundärliteratur wurden eine intensive Recherche vor Ort sowie Experteninterviews zu den Untersuchungsquartieren durchgeführt. Im Folgenden werden drei der untersuchten neuen Stadtquartiere kurz vorgestellt. Die drei Quartiere weisen im Vergleich den höchsten Mischungsgrad auf. Sie veranschaulichen damit beispielhaft, in welcher Art und Weise Nutzungsmischung in der Planungspraxis realisiert werden kann und zeigen ebenso auf, welche Grenzen der Mischung auch in guten Beispielen der Nutzungsmischung bestehen.

Clouth-Quartier, Köln-Nippes

In der Stadt Köln entsteht in Innenstadtrandlage, ca. vier Kilometer nördlich des Stadtzentrums, im Stadtteil Nippes das Clouth-Quartier. Auf der 14 Hektar großen, ehemaligen Industriefläche soll durch eine Weiterentwicklung der umliegenden Bebauungsstruktur sowie die Integration denkmalgeschützter Industriesubstanz ein lebendiges und vielfältiges Quartier mit ca. 1.100 Wohneinheiten sowie Gewerbe- und Freiflächen entstehen. Die Konzeption begann im Jahre 2003, die Entwicklung wird voraussichtlich 2019 abgeschlossen sein. Teile des Quartiers sind bereits fertiggestellt, andere noch im Bau oder in der Planung.

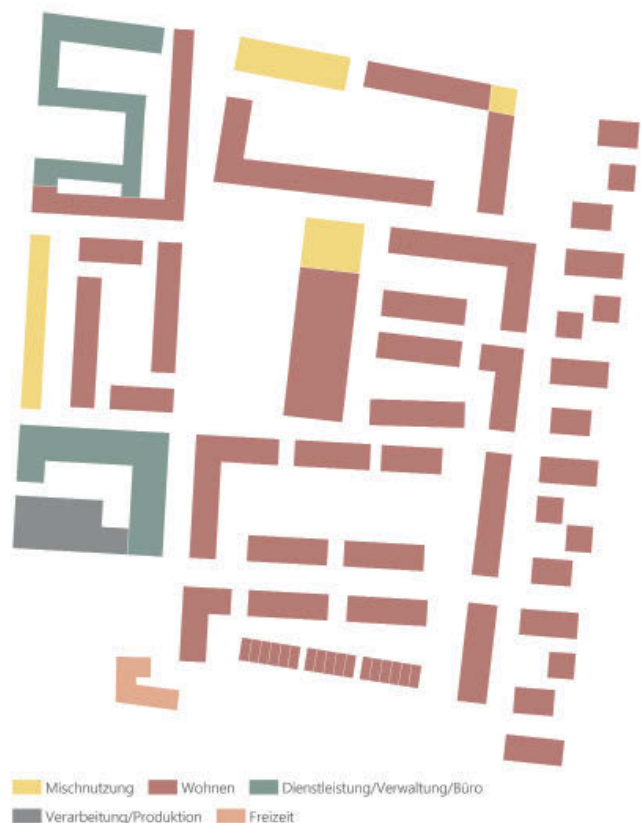


Abbildung 1: Nutzungen im Clouth-Quartier (Grafik: J. Klein 2016)

Im Osten des Quartiers befindet sich fast ausschließlich Geschosswohnungsbau (vgl. Abb. 1). Eine Ausnahme bildet der Reihenhauseriegel, der die im Bestand angrenzende Einfamilienhaus-Bebauung städtebaulich spiegelt. In der Quartiersmitte wird – hinter der denkmalgeschützten sogenannten Halle 17 – eine Kombination aus Wohnen, Arbeiten und Erholen entwickelt. Der Mischgebietsriegel im Westen des Quartiers greift die auf der Quartiersfläche bereits bestehende Büronutzung auf und ergänzt diese durch weitere Gewerbe- und Wohngebäude, wie Stadthäuser (Arbeiten im Erdgeschoss, Wohnen im Obergeschoss) sowie einen Gewerbehof. Obwohl im Clouth-Quartier auf einer vergleichsweise kleinen Fläche unterschiedlichste Nutzungen vertikal und horizontal unmittelbar nebeneinander angesiedelt werden, ist dennoch eine klare Nutzungsstruktur erkennbar. Die Wohnnutzung nimmt einen großflächigen (ungemischten) Teil des Quartiers ein und nur im Übergang in den Stadtteil Nippes Richtung Osten sind die Nutzungen durchmischter angeordnet.

Innenhafen-Quartier, Duisburg-Altstadt

In der Stadt Duisburg liegt in Citylage, ca. einen Kilometer nordöstlich der Duisburger Innenstadt, das Innenhafen-Quartier. Unter dem Leitgedanken Arbeiten, Wohnen, Freizeit und Kultur am Wasser wurden auf einer 41 Hektar großen Entwicklungsfläche um das Hafenbecken des Duisburger Innenhafens neben einem Dienstleistungs- und Kulturstandort etwa 530 Wohneinheiten entwickelt. Die Konzeption begann im Jahre 1990 im Rahmen der Internati-

onalen Bauausstellung Emscher Park, die Realisierung ist seit 2012 weitestgehend abgeschlossen.

Mit dem Innenhafen-Quartier wurden den lange Zeit ungenutzten Hafenflächen öffentliche Aufmerksamkeit und eine neue Bedeutung zuteil. Neben der Entwicklung neuer Gebäudekomplexe wurden auch bestehende ehemalige Hafengebäude umgenutzt. Darüber hinaus sind im Hafenbecken Wasserspiele und eine Marina entstanden. Sowohl nördlich als auch südlich des Hafenbeckens sind die Nutzungskategorien Wohnen, Arbeiten und Erholen vertreten (vgl. Abb. 2). Im Nordriegel befinden sich hauptsächlich Büros, Dienstleistungen und Verwaltungseinrichtungen, insbesondere im östlichen Bereich sind diese im Erdgeschoss mit zum Hafenbecken hin orientierter Gastronomie belegt. Ein Wohngebäude befindet sich in Planung. Im Südriegel befinden sich vor allem Wohnbebauung sowie Kultureinrichtungen und Gebäudekomplexe mit Dienstleistungen und Büros, die zum Teil im Erdgeschoss Gastronomie haben. Obwohl auch im Innenhafen-Quartier unterschiedliche Nutzungen vertikal gemischt oder unmittelbar nebeneinander angesiedelt wurden, ist eine klare Nutzungszuordnung der einzelnen Quartiersteile erkennbar. Ne-



Abbildung 2: Nutzungen im Innenhafen-Quartier (Grafik: J. Klein 2016)

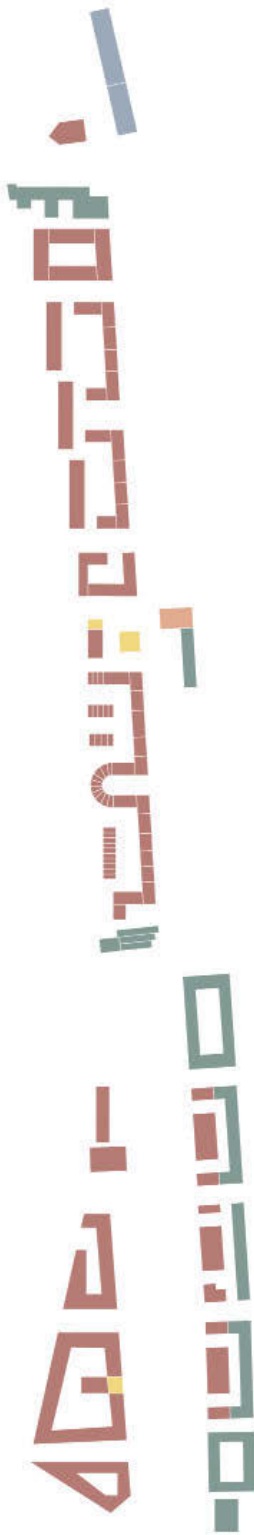


Abbildung 3: Nutzungen im Le Quartier Central (Grafik: J. Klein 2016)

ben einem fast ausschließlich dem Arbeiten zugeordneten Teil, gibt es auch einen fast ausschließlich dem Wohnen vorbehaltenen Teil des Quartiers sowie den Bereich um das östliche Hafenbecken, der Gastronomie, Museen und Büros und Dienstleistungen vereint.

Le Quartier Central, Düsseldorf-Pempelfort

In Cityrandlage ca. zwei Kilometer von Düsseldorf – nordöstlich des Stadtzentrums im Stadtteil Pempelfort – wird das Quartier Central realisiert. Auf einem ehemaligen Güterbahnhof entstehen auf 36 Hektar etwa 2.000 Wohneinheiten und 6.000 Arbeitsplätze sowie Flächen der Naherholung. Das Quartier knüpft westlich an die Bestandsbebauung an und wird im Osten von Bahngleisen begrenzt. Die Konzeption begann im Jahre 2000, die Entwicklung ist voraussichtlich 2017 abgeschlossen.

Das Quartier zeichnet sich durch eine verdichtete Bebauungsstruktur aus, die sich entlang einer Stadtgartenallee aufreht (vgl. Abb. 3). Das Quartier gliedert sich im Kern in drei Abschnitte. Im Norden wird vorhandene Wohnbebauung ergänzt und eine Fachhochschule gebaut. Der mittlere Abschnitt zeichnet sich vor allem durch Geschosswohnungsbau, aber auch Reihenhäuser aus und wird nur an den Rändern entlang von Verkehrsachsen und punktuell durch weitere Nutzungen ergänzt. Im südlichen Teil befindet sich ebenfalls vor allem Geschosswohnungsbau. Lediglich an den Bahngleisen entsteht ein Gebäuderiegel, der für Dienstleistungen und Büros vorgesehen ist. Obwohl sich das Quartier Central im Kern in klare, horizontal getrennte Nutzungsbereiche aufteilt, findet sich dennoch punktuell eine vertikale Mischung unterschiedlicher Nutzungen. Die Übergangsbereiche zu den Verkehrsflächen zeichnen sich durch eine räumlich engere Verzahnung unterschiedlicher Nutzungen auf Gebäude- oder auch Baublockebene aus.

NUTZUNGEN UND KÖRNIGKEITEN IM NUTZUNGSGEMISCHTEN STADTQUARTIER

Die vorgestellten Stadtquartiere vermitteln einen Eindruck, wie Nutzungsmischung in der Projektentwicklung heute praktisch umgesetzt wird. Obwohl sich die Mischungskonzeptionen und auch die Rahmendaten der einzelnen Quartiere unterscheiden, lässt sich aus der Gesamtanalyse der Untersuchungsquartiere in der Tendenz folgern, welche Einflussfaktoren die Mischungskonzeption eines Quartiers maßgeblich beeinflussen, welche Nutzungen häufig und unter welchen Bedingungen im Quartier vorzufinden sind und in welcher Körnigkeit sich Nutzungsmischung räumlich abbildet.

Einflussfaktoren der Nutzungsmischung

Quartiersstrukturen sind ein Ergebnis individueller Nutzungsansprüche sowie räumlicher, politischer und immobilienökonomischer Gegebenheiten vor Ort. Ein Stadtquartier erfüllt, beeinflusst durch die Lage und das Umfeld des Quartiers, eine gesamtstädt-

tische Funktion, die wiederum die Mischungskonzeption beeinflusst. Die Funktion eines Quartiers wird darüber hinaus maßgeblich von politischen Schwerpunktsetzungen beeinflusst, denn je nachdem, welche Funktion und Ausstrahlungskraft einem Quartier zugeschrieben wird, können bestimmte Nutzungen oder Mischungsgrade politisch erwünscht sein. Die für das Quartier angedachte Nutzungsstruktur muss allerdings mit der Nachfrage auf dem Immobilienmarkt vereinbar sein. Der ständige Wandel auf dem Immobilienmarkt spiegelt sich meist schon während der Konzeption eines Quartiers in einem Wandel der Mischungskonzeption wieder. Aktuell reagieren alle untersuchten Großstädte auf die hohe Wohnraumnachfrage und passen die Nutzungsstruktur neuer Stadtquartiere zugunsten von Wohnraum und damit zulasten anderer Nutzungen an. Mit Hilfe des Bebauungsplans und des städtebaulichen Vertrages hat die Stadtverwaltung aber zahlreiche Eingriffsmöglichkeiten auf den Bestand der Mischungskonzeption eines Quartiers – trotz immobilienökonomischer Dynamiken.

Das Nutzungsspektrum eines neuen nutzungsgemischten Stadtquartiers

Das Nutzungsspektrum eines Quartiers ist zwar individuell und ortsspezifisch, es zeigen sich aber dennoch einzelne Nutzungsgruppen wiederkehrend in Nutzungsgemischten Quartieren. Die hohe Wohnraumnachfrage unterschiedlicher Nachfragegruppen in den untersuchten Großstädten führt zur Entwicklung verschiedener Wohnformen in neuen Stadtquartieren (vgl. Abb. 4). Je nach Wohnform werden die Körnigkeiten der Nutzungsmischung in einem Stadtquartier beeinflusst. Der Geschosswohnungsbau stellt in den untersuchten Quartieren die gängigste Wohnform dar. Er ermöglicht eine hohe bauliche Dichte und eine hohe Bevölkerungsdichte, was eine der Grundvoraussetzungen für zahlreiche weitere, vor allem haushaltsnahe Nutzungen ist. Aktuell entstehen aber

auch Wohnhochhäuser, um der hohen Wohnraumnachfrage gerecht zu werden. Das Einfamilienhaus findet sich in Quartieren mit städtisch geprägtem Umfeld tendenziell nur (noch) in Form von Stadthäusern, die die Möglichkeit eröffnen, Wohnen und Arbeiten unmittelbar zu kombinieren.

Nicht alle Nutzungen der Kategorie Arbeiten lassen sich problemlos in das Nutzungsgemischte Quartier integrieren. Verwaltungs- und Bürogebäude sowie Gebäude mit Dienstleistungsgewerbe sind gut kleinräumig, aber auch vertikal mit anderen Nutzungen kombinierbar und sprechen die vorhandene Nachfrage auf dem Immobilienmarkt an. Neben haushaltsnahen Nutzungen, die auf eine hohe Kundenfrequenz angewiesen sind, findet sich insbesondere auch bürogebundenes Gewerbe mit wenig Kundenfrequenz in neuen Stadtquartieren. Forschungs- und Bildungseinrichtungen sind ebenfalls eine gut integrierbare Nutzung im Stadtquartier. Sie werden allerdings auf Grundlage gesamtstädtischer Versorgungsbedarfe in der Gesamtstadt platziert und sind daher kein selbstverständliches Element in neuen Stadtquartieren. Verarbeitendes und produzierendes (nicht wesentlich störendes) Gewerbe wird in neuen Stadtquartieren dagegen bisher kaum berücksichtigt. Die Veränderungen dieser Branche in Richtung saubere und kundennahe Produktion und Verarbeitung ermöglichen zwar grundsätzlich eine (Re-)Integration ins Stadtquartier, in den untersuchten Quartieren ist dies bisher aber nur als Tendenz ablesbar. Je nach Gewerbebetrieb kann es sich anbieten, diese

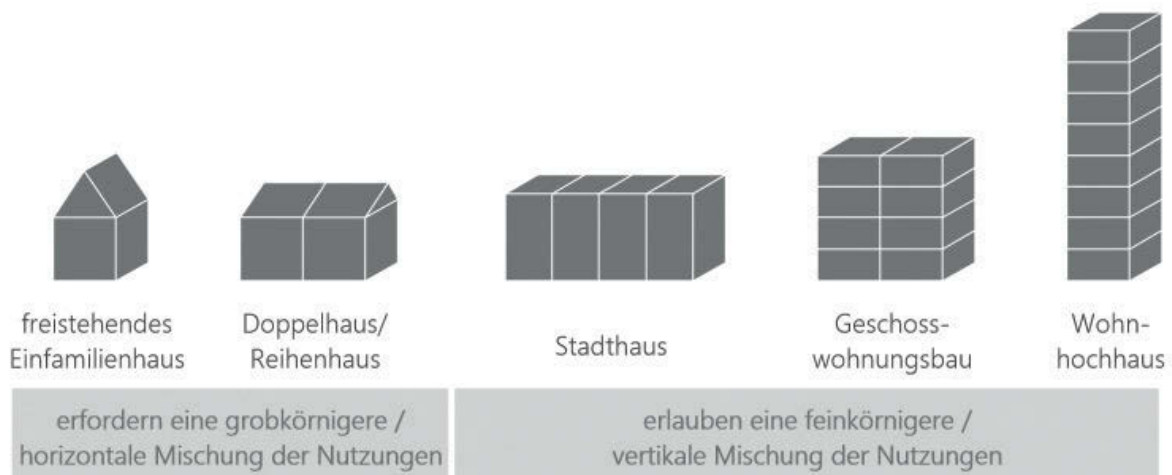


Abbildung 4: Wohnformen und deren Mischungsaffinität (Grafik: J. Klein 2016)

neue Art der Produktion und Verarbeitung in einer Mischungskonzeption in Form von Gewerbehöfen in ein Stadtquartier zu integrieren. Des Weiteren ist der Einzelhandel ein wichtiges und eigentlich auch gut integrierbares Element im Quartier. Aufgrund der veränderten Branchenstruktur ist es allerdings schwierig, kleinteiligen Einzelhandel und Lebensmittelmärkte mit geringen Verkaufsflächen anzusiedeln. Entscheidend für die Art und den Umfang von Einzelhandel in einem Quartier sind insbesondere die Versorgungsstruktur im Quartiersumfeld, die vorhandene Kaufkraft im Einzugsbereich sowie gegebenenfalls städtische Einzelhandelskonzepte.

Nutzungen der Nutzungskategorie Erholen sind wichtige, aber keine selbstverständlichen Bestandteile im nutzungsgemischten Quartier. Das Vorhandensein von Nutzungen des Erholens in einem neuen Stadtquartier ist stark von den Angeboten im Quartiersumfeld bzw. der Gesamtstadt abhängig. Freizeit- und Kultureinrichtungen sind ein gut integrierbares Element im Quartier. Sie werden allerdings auf Grundlage gesamtstädtischer Versorgungsbedarfe platziert und sind daher ebenfalls kein selbstverständliches Element eines neuen Stadtquartiers. Diese Einrichtungen sind an eine gewisse Kundenfrequenz gebunden, die je nach Art der Einrichtung aus dem Quartier, dem Quartiersumfeld oder auch der Gesamtstadt generiert werden muss. Dagegen ist Gastronomie ein gut integrierbares und häufig vorzufindendes Element in neuen Stadtquartieren. Das Vorhandensein von Gastronomie in einem Quartier ist von dem Angebot im Quartiersumfeld abhängig und ebenfalls an eine gewisse Kundenfrequenz gebunden.

Ein Körnigkeitsbild der Nutzungsmischung

Die Körnigkeiten eines Quartiers ergeben sich aus dem Nutzungsspektrum im Quartier, aus Funktion und Lage des Quartiers und werden zusätzlich durch die Körnigkeiten im Quartiersumfeld beeinflusst. Deshalb sind sie im Detail sehr unterschiedlich. In den untersuchten Quartieren zeigt sich, dass Nutzungsmischung nicht als kleinteiliges Durcheinander von Nutzungen, sondern als organisiertes Nebeneinander realisiert wird (vgl. Abb. 5). Das Körnigkeitsbild eines neuen nutzungsgemischten Quartiers folgt dabei im Kern drei Prinzipien: Ob in Innenstadt- oder Stadtrandlage – neue Stadtquartiere weisen einen oder mehrere reine Wohnkerne

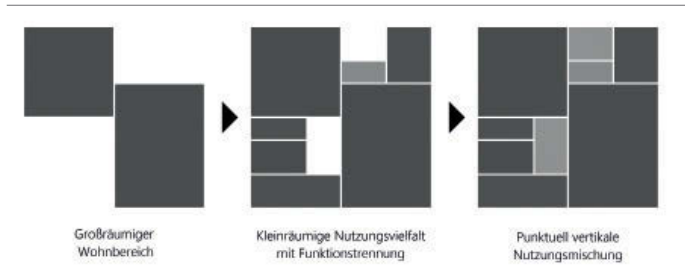


Abbildung 5: Die Körnigkeiten eines Quartiers (Grafik: J. Klein 2016)

und damit ruhige Wohnbereiche im Quartier auf. Ruhiges Wohnen ist, insbesondere auch in integrierten Lagen, ein zentraler Bestandteil eines neuen Stadtquartiers. Daneben finden sich im Quartier insbesondere die Nutzungskategorien Arbeiten und Erholen kleinräumig in Clustern zusammengefasst. Dadurch ergibt sich eine Funktionstrennung auf kleinräumiger Ebene bzw. eine Nutzungsmischung auf Block- oder Gebäudeebene. An Übergangs- und stark frequentierten Knotenpunktbereichen im Quartier finden sich vertikal nutzungsgemischte Gebäudekomplexe. Während das Erdgeschoss für Nutzungen mit hoher Kundenfrequenz genutzt wird, sind die Obergeschosse oft mit Wohnen oder auch Büros sowie Verwaltungs- und Dienstleistungseinrichtungen besetzt.

NUTZUNGSGEMISCHTE STADTQUARTIERE ERFORDERN ANGEPASSTE NUTZUNGSKONZEPTE UND STÄDTEBAULICHE QUALITÄT

Nutzungsgemischte Stadtquartiere sind aufgrund wirtschaftlicher, ökologischer und gesellschaftlicher Veränderungen nicht nur erforderlich, sondern werden in den untersuchten Städten auch von einem großen Nutzerkreis nachgefragt. Das nutzungsgemischte Quartier ist kein Selbstzweck, sondern ein Element der baulich-räumlichen und funktionalen Organisation einer Stadt. Daher ist Nutzungsmischung als gesamtstädtische Aufgabenteilung zu verstehen, denn jedes Quartier trägt auf unterschiedliche Weise zu einer ausgeglichenen Angebots- und Verteilungsstruktur an Nutzungen im Stadtgebiet bei. Beeinflusst durch die Funktion, die Lage und das Umfeld eines Quartiers weisen Stadtquartiere daher ein unterschiedliches Nutzungsspektrum auf und es unterscheiden sich auch die Körnigkeiten der Nutzungsmischung. Nicht jedes Quartier kann und muss ein vielfältiges Nutzungsspektrum und ein feinkörniges Mischungsbild aufweisen.

Das mit dem Leitbild der Nutzungsmischung assoziierte Idealbild der kleinteilig nutzungsgemischten europäischen Stadt lässt sich in neuen Stadtquartieren kaum realisieren. Es entspricht darüber hinaus auch nicht der Nachfrage auf dem Immobilienmarkt, denn Wohnen soll zwar in einen zentralen und nutzungsgemischten Standort integriert sein, aber dennoch die Erwartung nach einem ruhigen Wohnumfeld erfüllen. Dies ist in den untersuchten Quartierskon-

zeptionen und realisierten Mischungsstrukturen ablesbar und bestätigte sich zudem in den geführten Experteninterviews. Das Idealbild der Nutzungsmischung muss daher heutigen Ansprüchen und Rahmenbedingungen entsprechend neu konfiguriert werden. Aus der Untersuchung neuer Stadtquartiere geht ein Körnigkeitsbild eines Quartiers hervor, das nicht durch ein kleinteiliges, beliebiges Durcheinander von Nutzungen, sondern durch ein strukturiertes Nebeneinander kleinräumiger Nutzungscluster geprägt ist.

Ein funktionierendes nutzungsgemischtes Quartier bedarf gezielter Steuerung von der Konzeption bis zur Realisierung. Eine Nutzungskonzeption sollte aber immer auch ausreichend flexibel angelegt sein, um auf Bedarfs-, Nachfrage- und Trendschwankungen reagieren zu können. Im Falle solcher Schwankungen gilt es, die Mischungskonzeption des Quartiers in Teilen entsprechend anzupassen, aber dabei die Realisierung eines Quartiers nicht zu stark aktuellen immobilienökonomischen Nachfragezyklen zu unterwerfen. Insbesondere, wenn die in einer Mischungskonzeption vorgesehenen Nutzungen nicht die aktuell renditestärksten sind, braucht es ein gezieltes Nutzungsmanagement. Zum Teil schwer zu integrierende Nutzungen wie Einzelhandel, aber auch neu aufkommende mischungsaffine Nutzungen, wie nicht störendes, sauberes produzierendes und verarbeitendes Gewerbe, können durch angepasste städtebauliche Lösungen und ein gezieltes Anwerben in ein Quartier integriert werden.

Das Spektrum an mischungsaffinen Nutzungen ist breit. Neu entstandene Raum- und Nutzungstypologien eröffnen hier zudem

zahlreiche Möglichkeiten. Mit Hilfe bauleitplanerischer Instrumente lässt sich die grundsätzliche Nutzungsstruktur in einem Quartier während des Realisierungsprozesses gezielt steuern. Der seit geraumer Zeit bekannte Bedarf, die existierenden planungsrechtlichen Regelungen den neuen Wirklichkeiten und Erkenntnissen anzupassen, ist – zumindest teilweise – mit der neuen Baugebietskategorie der BauNVO Urbane Gebiete beantwortet worden. Diese erfordert jedoch eine passgenaue Anwendung und stellt keinen Selbstläufer bei der Entwicklung urbaner, lebenswerter Stadtquartiere dar. Die neue Gebietskategorie eröffnet neue Möglichkeiten der Mischung und setzt ggf. bisher vorhandene Barrieren der Nutzungsmischung herab. Umso mehr gilt es, die städtebauliche und funktionale Qualität nutzungsgemischter Quartiere zu sichern. Kleinräumige Nutzungsmischung kann nur funktionieren, wenn langfristig qualitätsvolle und gesunde Arbeits- und Wohnumgebungen durch eine nachhaltige Immobilienentwicklung gewährleistet werden. Und wer sich, als Stadtbewohner oder Stadtplaner, abwechslungsreiche Städte mit vielfältigen Nutzungen und Milieus – kurz: mehr Urbanität auf Quartiersebene – wünscht, wird mehr Toleranz für Brüche und Konflikte aufbringen müssen. Denn die Urbanität der europäischen Stadt gibt es nicht zum Nulltarif.

QUELLEN

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2016a): *Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt*. Referentenentwurf vom 16. Juni 2016, Berlin.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2016b): *Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt*. Gesetzesentwurf der Bundesregierung vom 30. November 2016, Berlin.

BSBK – Bundesstiftung Baukultur (2015): *Baukulturbericht. Gebaute Lebensräume der Zukunft – Fokus Stadt, 2014/2015*. Potsdam.

Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (2015): *Nutzungsmischung und soziale Vielfalt im Stadtquartier – Bestandsaufnahme, Beispiele, Steuerungsbedarf, Endbericht*. Berlin.

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (2015): *Aktuelle Gebietsentwicklungen in Nordrhein-Westfalen. Ein Beitrag zur Urban Agenda?* Kurzgutachten, Studie im Auftrag der BPG Immobilienentwicklung GmbH, Dortmund.

Jessen, Johann (2004): *Europäische Stadt als Bausteinkasten für die Städtebaupraxis – die neuen Stadtteile*. In: Siebel, Walter (Hrsg.): *Die europäische Stadt*. Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main, S. 92–104.

Reicher, Christa (2016): *Städtebauliches Entwerfen*. 4. Auflage, Springer Vieweg, Wiesbaden.

Roskamm, Nikolai (2013): *Das Leitbild von der „Urbanen Mischung“. Geschichte, Stand der Forschung, Ein- und Ausblicke*. Studie im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, Berlin.

Businesses as Neighbourhood Contact Sites

Some Policy Implications

Anna Steigemann

This chapter investigates how a shopping street contributes to neighbourhood social life through the micro-interactions in and around longer-standing businesses with the example of an “ordinary” (Hall 2012) metropolitan shopping street, *Karl-Marx-Straße* in Berlin-Neukölln. The chapter argues that while many kinds of leisure and work activities take place outside the home, everyday shopping remains a pivotal activity that routinely brings people together – even if so-called e-commerce is increasingly changing local commercial structures, consumption, and shopping practices and vice versa. Hence, a closer look at the micro-interactions in and around shopping as a practice and local businesses shows that neighbourhoods continue to play an important role for the creation of local bonds – even if these bonds are secondary to primary relationships with family members and friends and even if individuals’ social networks reach well beyond district, town, and country borders (e.g. Wellman 1979; Wellman, Leighton 1979; Fischer 1982).

Analysing consumption practices in inner-city neighbourhoods can also enhance our understanding of how residents and business staff interact and interweave in the course of everyday routine activities. Therefore, and with the question of what happens on a micro-level in these sites in terms of interaction between staff and customers as well as among customers, the chapter also presents some preliminary ideas for policy implications for the protection of these businesses as sites where “community” is practiced. The empirical basis originates from my doctoral thesis, advised by Dietrich Henckel. He also



Figure 1: Unplanned interaction of a passer-by and customers of a café on Karl-Marx-Straße (Photo: A. Steigemann 2014)

inspired the overall research project with his own observations on micro-interactions at a farmer’s market and in businesses in his Berlin neighbourhood. He suggested having a closer look at his often frequented *Turmstraße*, which he considered “under-researched” yet “highly social,” often referring to his favourite pizza place, where he has observed diverse locals and employees interacting in a surprisingly intimate way – despite being strangers. Dietrich Henckel’s conceptual thoughts on how to make sense of these nonetheless very urban interactions guided my research, even though I focused on *Karl-Marx-Straße* as the main Berlin field site for the in-depth ethnographic work.

INCREASED DIVERSITY AND LOCAL SOCIAL LIFE

Global and local economic development, increased mobility and individualisation, globalisation, urbanisation, migration, and other demographic forces have fundamentally altered the basis for social

interaction in urban areas. They have increased cultural and ethnic diversity and heightened disparities in income, education, and training (e.g. Häußermann, Siebel 1987; Mollenkopf, Castells 1991). As a result, the experience of ethnic or lifestyle diversity has become an everyday phenomenon in the contemporary city. As Stuart Hall (1993: 361) observes, “the coming question of the 21st century” is thus “the capacity to live with difference.” Becoming part of this diverse urban atmosphere and understanding its symbolic power and collective meaning turns neighbourhoods and streets “into a magnet attracting further immigration, further diversity and difference, for creative classes and creative milieus” (Mayer 2006: 3). The local character as well as the social life diversity produces has become an asset for promoting and commodifying not only single blocks or streets, but entire neighbourhoods and cities in the competition for investment, tourists, and so-called human capital:

Diversity has become the new orthodoxy of city planning. The term has several meanings: a varied physical design, mixes of uses, an expanded public realm, and multiple social groupings exercising their “right to the city” (Fainstein 2005: 3).

These and other societal and political changes towards a new diversity affect local shopping and selling practices, but also how we make use of neighbourhoods and how and for what and why

we interact there. With this new urban reality, the question of local social life remains: in which concrete spaces or contact sites do people interact with strangers or partial acquaintances?

This was the initial question that directed my research focus to *Karl-Marx-Straße*, one of Berlin’s more socio-economically and ethnically diverse, and thus “ordinary” shopping streets. The major streets most associated with Berlin’s image are prestigious four-lane, tree-lined boulevards such as *Unter den Linden* or *Kurfürstendamm*. But the city’s radial thoroughfares are just as important: as crowded and diverse shopping streets, they form the cultural, social, and commercial hearts of Berlin’s many districts. One such street is Karl-Marx-Straße in Neukölln. Its housing stock is mixed, with commercial spaces on the ground floor and rental apartments on the floors above. Most of the buildings are pre-war, with post-war public housing developments scattered in between. In terms of commerce, one finds street vendors, niche and specialty stores, franchise and chain stores, often with ethnically and socially di-



Figure 2: Interactions of diverse customers at the local market (Photo: A. Steigemann 2013)

verse owners and staff, but also a shopping centre. Ordinary shopping streets such as Karl-Marx-Straße are important for Berliners not only as a place to buy everyday supplies and specialty items, but also as historically significant socio-cultural strongholds (Hall 2012). However, due to the street's increased promotion in guidebooks, travel blogs, and city marketing materials, it is also becoming an important place for tourists (cf. Steigemann 2017).

While shopping streets in more affluent and/or touristy districts have experienced substantial upscaling and residential turnover in recent decades, Karl-Marx-Straße's population remains highly diverse in terms of ethnic, income, and age groups – despite recent upgrading efforts. Following years of disinvestment and store closure, new urban renewal programs have rebuilt the street socially, culturally, physically, and commercially. These changes have attracted international capital and investors as well as new and more affluent residents.

EFFECTS OF BERLIN'S COMMERCIAL AND NEIGHBOURHOOD DEVELOPMENT POLICIES

In Berlin, many businesses vital to local communities are thus increasingly threatened by rising residential and commercial rents and a changing local population due to gentrification processes. But only with the closing of more famous long-term neighbourhood spots in Berlin-Kreuzberg in 2016, residents and activists gradually started protesting against the loss of their long-standing neighbourhood joints. Politicians, too, increasingly address the threat to local supply and cohesion when the neighbourhoods' "hearts" have to close or are displaced by more upscale and exclusive businesses. However, Berlin's current policies mostly aim to develop a certain commercial structure or protect certain kinds of businesses that sustain commercial and residential upgrading processes and make the neighbourhood attractive for (private) investments (cf. Bünger 2017; Steigemann 2017).

A serious issue is that current retail policies in Germany and Berlin lack measures that address the existence, contribution, role, or opportunities of small businesses in the context of urban regeneration. As politicians and planners have only begun developing policies for the protection of certain com-

mercial structures, these tools will come into effect only once most inner-city neighbourhoods are gentrifying or have already been upgraded – as is the case with the so-called milieu-protection law for businesses ("Milieuschutz für Läden", Bünger 2017) proposed by Katrin Lompscher, Berlin's Senator for Urban Development and Housing. This means that any law or political or planning measure is either somewhat too late to protect the businesses from rising commercial rents or from losing their traditional customer base, or is used as a means to instrumentalise the "traditional", "ethnic", "authentic" or "milieu" appeal of existing small businesses for further neighbourhood upgrading and promotion. My dissertation's conceptual findings also show that many policies that claim to support the long-standing businesses remain only symbolic politics without any concrete consequences for the survival of inner-city crafts and retail, as long as the main aims remain economic growth, profit maximization, and the attraction of investment (cf. Steigemann 2017).

Urban regeneration projects and concomitant gentrification processes have controversial impacts on entrepreneurship and neighbourhood diversity. The general idea is that gentrification usually weakens the position of small businesses, which, along with the falling number of older, long-standing residents, see a loss of their traditional customers, who move to other neighbourhoods. My findings reveal that these customers don't necessarily leave their old places of residence voluntarily, but are pushed out by rising rents and an alienation from their long-term places of residence, also due to visible changes in the residential and commercial structure and due to the loss of their community sites – their everyday businesses. However, my research also underpins that particularly the migrant business people face difficulties in sustaining their activities following the gentrification process, since their customers are often displaced by new affluent strata. This is because many policies come too late and don't meet the small businesses' needs, but also because urban planners and developers seem to favour a different commercial mix than Karl-Marx-Straße's long-standing commercial structure: as one urban planner mentions, "the street doesn't need another kebab store", but rather "a French or Italian fine dining restaurant".

While only very few businesses manage to adapt to the changing residential structure and new physical design of the street that attracts new visitors, investors, residents, and businesses, most longer-standing businesses "fail to go with the flow", as an urban planner describes it. Some long-standing businesses, such as a butcher and a flower store with their somewhat nostalgic design (including window and store decorations with, for instance, photos and souvenirs referring in a romanticized way to the district's working class past and the stores' role for local networking, provision



Figure 3: Urban renewal construction site (Photo: A. Steigemann 2015)



Figure 4: Flower store's seasonal decoration (Photo: A. Steigemann 2012)



Figure 5: Social exchange between customers, passer-by, and a salesperson on Karl-Marx-Straße (Photo: A. Steigemann 2013)

and solidarity over the last decades), are used for the neighbourhood's promotion: they are touted as "local anchors" for the "authentic Neukölln feel", for "getting a sense what the real Neukölln is", for interacting with "real Neukölln characters."

Such publications and public statements aim to draw international visitors, tourists and investment rather than to promote the current businesses and support them in terms of collective action and co-operation for the good of the street. Nevertheless, the publications and local officials do promote the local store owners as "public characters" (Jacobs 1961), who can help newcomers settle and get around in the district with their wide comprehensive local knowledge – for free. They further promote the street's "multi-culti" appearance, the cluster of Turkish or Arabic stores as well as the German working class bars and crafts shops, as "little Arabia", "good old corner bars" and "cheap places with an authentic feel", as also mentioned by the interviewed urban planners. The planners engage in this kind of advertisement if they think that it appeals to the tastes of their main target groups: "tourists, gentrifiers and investors", as one store owner mentions.

Simultaneously, these "authentic" businesses are threatened by the urban planners' and district administration's concrete physical and social measures to redevelop the street and its commercial offers, which include structural support for the opening of more expensive nightlife and gastronomic businesses, such as hip bars, high-end organic restaurants and cafés. In addition, a big construction site in front of the shops leads to the withdrawal of many customers and has already forced some long-standing stores to close. Last but not least, for the future vision of the street, the planners don't name any of the current longer-standing stores as an asset in their publications or the interviews.

This underlines that the current and former shops, often owned and operated by people of Turkish, Arabic, or Eastern European descent, are not appreciated in terms of (migrant) entrepreneurship. Combined with the on-going gentrification processes and particularly the rising residential and commercial rents in the area, these long-standing business-people are displaced, as are residents – to pave the

way for more affluent people, who also long for different stores. As a result, the ethnic, social, and commercial diversity on Karl-Marx-Straße is decreasing.

CORNERSTONES FOR A DIFFERENT POLICY FRAMEWORK

What do these observations and findings from Berlin imply for the reflection on policies to protect longer-standing businesses that often act as sites for “community”?

A different policy framework is needed to protect those kinds of stores that suffer from rising commercial and residential rents and from a changing customer base due to upgrading processes. To this end, promotional and supportive efforts and concrete policy and planning measures must find a way to redefine and describe the individually owned longer-standing businesses in a different and more appreciative way than “long-standing” or “traditional” or “ethnic”. Rather than exploiting the extra services and the wide local knowledge and professional networks of the owners as in the case of Neukölln, local administrations and planning offices should approach the craftspeople and merchants in a cooperative way, building fair partnerships for the common development of the street, and designing measures in a way that they benefit not only the new residents and businesses, but also

those who actually own and made the place over the last decades. A crucial policy implication is that local officials should appreciate the extra services the longer-standing businesses offer to their customers, which often act as local meeting points – not only for long-term residents. Secondly, urban planning could appreciate commercial structures with (ethnically) diverse ownership more: as an urban benefit and structural advantage with the potential to increase social inclusion and cohesion in the city. Thirdly, particularly long-standing (migrant-owned) businesses contribute widely to the fiscal revenues in rather poor districts such as Berlin-Neukölln. In addition, these businesses help revive formerly run down streets that used to receive only few external visitors and little public or private investment.

In a nutshell, the most important policy implications for sustaining diverse and thriving neighbourhoods with businesses as important community sites are: keeping commercial rents low, at least in city-owned or district-owned buildings, and redeveloping shopping streets in a way that benefits both longer-standing as well as newer businesses. Drawing on the merchants’ wide local knowledge and the social networks they have built over the years with residents and other businesspeople not only decreases the costs of promoting the programs and projects, but may also help gain acceptance and attention for development measures. Therefore, local merchants must be included in the urban development process: the experience and survival of their businesses should be at the core of every development plan of such shopping streets, if not to risk that these neighbourhoods lose their diverse character – as exactly one of the main assets that make these areas attractive.

SOURCES

Bünger, Reinhart (2017): *Gentrifizierung in Berlin. Lompscher will Milieuschutz für Läden*. In: Der Tagesspiegel, 15th March 2017.

Fainstein, Susan S. (2005): *Cities and diversity should we want it? Can we plan for it?* In: Urban affairs review, 41/1, pp. 3–19.

Fischer, Claude S. (1982): *To Dwell Among Friends: Personal Networks in Town and City*. University of Chicago Press, Chicago.

Hall, Suzanne (2012). *City, street and citizen: the measure of the ordinary*, Vol. 9. Routledge, Abingdon.

Hall, Stuart (1993): *Culture, community, nation*. In: Cultural studies, 7/3, pp. 349–363.

Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (1987): *Neue Urbanität*. Suhrkamp, Frankfurt am Main.

Jacobs, Jane (1961): *The death and life of great American cities*. Vintage, New York.

Mayer, Margit (2006): *Metropolitan research in transatlantic perspective*. Vol. 2, pp. 1–9, CMS Working Paper Series, Berlin.

Mollenkopf, John H.; Castells, Manuel (Eds.) (1991): *Dual City: Restructuring New York*. Russell Sage Foundation, New York.

Steigemann, Anna M. (2017): *Offering “more”? How store owners and their businesses build neighborhood social life*. TU Berlin University Press, Berlin.

Wellman, Barry (1979): *The community question: The intimate networks of East Yorkers*. In: American Journal of Sociology, 84/5, pp. 1201–1231.

Wellman, Barry; Leighton, Barry (1979): *Networks, neighborhoods, and communities: Approaches to the study of the community question*. In: Urban Affairs Quarterly, 14/3, pp. 363–390.



Foto: M. Konieczek-Woger

Lokale Ökonomie

Alternative Wirtschaftsförderung oder Sackgasse der Quartiersplanung?

Uwe Altmann

VON DER TRADITIONELLEN ANSIEDLUNGSPOLITIK ZUR QUARTIERSBEZOGENEN FÖRDERUNG

Mit dem allmählichen Niedergang des Systems der fordistischen Massenproduktion im kapitalistischen Wohlfahrtsstaat kam es zu mannigfachen Umbrüchen sowohl in der Stadtplanung als auch in der lokalen Wirtschaftsförderung, die miteinander zusammenhängen. Wird heute gerne verkürzt vom Neoliberalismus gesprochen, verbirgt sich dahinter vielfach Verlustschmerz: Man trauert einer Zeit hinterher, in der der Staat in der Lage schien, die räumliche wie die wirtschaftliche Entwicklung umfassend zu steuern oder zumindest maßgeblich zu beeinflussen. Inzwischen hat sich sowohl das Selbstverständnis staatlicher Interventionen als auch die Ressourcenausstattung der öffentlichen Hand deutlich verschoben. Nicht immer ging dies mit einer plausiblen Anpassung des Instrumentariums einer (angebotsorientierten) räumlichen Planung und einer (auf die Schaffung adäquater Standorte und der Gewährung von finanziellen Anreizen ausgerichteten) Wirtschaftsförderung einher. Inzwischen hat sich in beiden Bereichen viel getan und es gibt verbindende Ansätze.

Ein bedeutender Ansatz besteht wohl in der Verknüpfung der beiden Stränge staatlichen Handels in der quartiersbezogenen Förderung der lokalen Ökonomie. Diese Förderung entspricht in ihrer Idee ganz dem Trend der postfordistischen Ära: Sie setzt kleinräumig beim Humankapital sowie bei der Unterstützung vielfältiger Initiativen zur Gründung und Stärkung von kleinen und mittleren Unternehmen an, die nicht mehr irgendwo in einem großen Gewerbe- oder Industriegebiet liegen, sondern auf die Führungsvorteile urbaner Vielfalt in gemischt genutzten innerstädtischen Quartieren angewiesen zu sein scheinen.

Angesichts der enormen Subventionen, die im märkischen Sand, dem rheinisch-westfälischen Revier und anderswo auf der „grünen Wiese“ zur Stützung und Transformation von wenig lebensfähigen oder gar nicht erst zum Leben erweckten Großunter-

nehmen versickert sind, darf man den Ansatz der lokalen Ökonomie schon als sehr *smart* begreifen. Schließlich möchte er so ungenutzte Potenziale vor Ort heben, dabei wenig finanzielles Risiko eingehen und überdies mit der wenig nachhaltigen Tradition einer starken Funktionstrennung brechen. Ohnehin greifen deren wesentliche Ausgangsbedingungen in der Wissensökonomie vielerorts längst nicht mehr. Dennoch bleibt zu klären, welche Bilanz das stadtentwicklungspolitische Handlungsfeld vorweisen kann, und – um die Kernfrage vorwegzunehmen – ob es sich bei ihm um einen maßgeblichen Beitrag zur Unterstützung besonders kreativer Wirtschaftszweige handelt oder lediglich um ein Trostpflasterchen für die abgehängten Verlierer einer untergehenden Epoche Blaumann tragender redlicher Arbeitskräfte und ihrer zur Perspektivlosigkeit verdamnten Nachfahren.

ZIELE, SCHAUPLÄTZE UND HANDLUNGSBEREICHE DER LOKALEN ÖKONOMIE

Im (gemischten) Wohnquartier stehen keine großen Betriebe im Mittelpunkt, vielmehr besteht die Quartiersökonomie häufig aus einem kleinteiligen Patchwork von Einzelhandel, personenbezogenem Handwerk, kleineren produzierenden Hinterhofbetrieben und dort noch verbliebenem produzierendem Handwerk, Gaststätten, freiberuflich Tätigen, unterschiedlichsten Betrieben der Kreativwirtschaft, Kunstschaffenden, ganz unterschiedlichen Dienstleistungsberufen und vielem anderem mehr. Oftmals auch: viel Prekariat, viele vom Strukturwandel bedrohte Kleinstbetriebe ohne Expansionsmöglichkeiten, viel ethnische Ökonomie und kleine Fachgeschäfte, die sich gerade so halten, weil die Mieten in den Erdgeschosses niedrig und andere Erdgeschossnutzungen in den letzten Jahren dünn gesät waren. Auf der anderen Seite ein hoher Anteil von Arbeitslosen oder geringfügig Beschäftigten mit niedrigen Qualifikationen und viele junge Leute mit niedrigen Bildungsabschlüssen.

Dementsprechend bezieht sich die Förderung der lokalen Ökonomie traditionell auf lokale Wirtschaftsförderung, Beschäftigung und Qualifizierung sowie die Unterstützung einer sozialen Ökonomie jenseits des Markts. Weiterhin spielt auch die Immobilienwirtschaft eine zentrale Rolle. Das gängige Maßnahmenpektrum umfasst eine Beratung für ansässige

Betriebe, Kooperationen und Netzwerke zwischen Betrieben und mit Schulen, lokale Arbeitsvermittlung, Ausbildungs- und Qualifizierungsangebote, die Förderung von Existenzgründungen, Gewerbehöfen und Quartiersbetrieben sowie die Verbesserung der Arbeitsbedingungen für unterschiedliche Zielgruppen gehören (vgl. ARGEBAU 2005: 6–7). Dieses Verständnis ist davon geprägt, dass die allgemeinen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht lokal verbessert werden können, sozialräumliche Benachteiligung nur schwer grundsätzlich auflösbar ist und im Quartier kaum eindrucksvolle Großbetriebe als Arbeitgeber entstehen – schon gar nicht durch öffentliche Förderung. Somit kommt der Sicherung existierender Kleinbetriebe eine bedeutende Rolle zu. Anzuerkennende Gesichtspunkte sind dabei die häufig unterschätzte quartiersbezogene Kaufkraft, die zu großen Teilen außerhalb des Quartiers verausgabt wird und die Rolle des Wandels von Haushaltsstrukturen, die im Rahmen haushaltsnaher Dienstleistungen und der Pflege Potenziale bieten. Fünf Handlungsbereiche stehen im Mittelpunkt:

1. *Eintreten für öffentliche Güter* zur Erhöhung der kleinräumigen Lebensqualität.
2. *Verbesserung individueller Chancen* der lokalen Bevölkerung durch Qualifikation, Gründungsförderung, Flächenbörsen, Mikrofinanzierung.
3. *Sicherung lokaler Marktfähigkeit* über Unterstützung von Unternehmen durch Vernetzung, Beratung, Kooperation, Vor-Ort-Aufträge, gemeinsame Vermarktung und Profilierung des Quartiers.
4. *Erschließung spezifischer Potenziale* durch Unterstützung der ethnischen Ökonomie, Ausschöpfung kreativer Potenziale, Mobilisierung verfügbarer Orte, Förderung von Zwischennutzungen.
5. *Förderung einer Ökonomie jenseits des Markts* im Umfeld von Selbsthilfe, Ehrenamt, Sponsoring und alternativen Wirtschaftskreisläufen.

Gute-Praxis-Beispiele finden sich in unterschiedlichen Bereichen (vgl. etwa www.staedtebaufoerderung.info). Zu ihnen zählen im ersten Bereich beispielsweise Projekte wie die Bauhütte Nürnberg Nordostbahnhof, in der ein Beschäftigungs- und Qualifizierungsprojekt für Langzeitarbeitslose, Dienstleistungen zur Förderung des Stadtentwicklungsprozesses und der Selbstständigkeit des Quartiers sowie einen Tante-Emma-Laden mit Lieferservice räumlich gebündelt sind. Im zweiten Bereich haben Projekte wie das Triple Z in Essen-Katernberg oder der Quartiersservice Gelsenkirchen von sich reden gemacht, die eine Unterstützung von Gründungen und Kleinunternehmen durch Bereitstellung passfähiger Räumlichkeiten, Qualifizierung und Beschäftigungsförderung, Coaching sowie

Gründungssprechstunden anbieten. Im dritten Feld sind in Berlin zahlreiche Projekte entstanden, die Gewerberaumbörsen, Gewerbeflächen- und Geschäftsstraßenmarketing in benachteiligten Quartieren etabliert haben. Eine Erschließung spezifischer Potenziale der ethnischen Ökonomie wird an so unterschiedlichen Orten wie Berlin-Neukölln, Duisburg-Marxloh oder Wiesbaden betrieben. Hier spielen schon seit Jahren Zwischennutzungsprojekte in leer stehenden Ladenlokalen eine Rolle. Jenseits des Marktes sind vielerorts beispielsweise lokale Tauschringe bekannt geworden.

DIE GEMISCHTE BILANZ UND DER UNAUFGELOSTE WIDERSPRUCH DER LOKALEN ÖKONOMIE

Eine wirksame Unterstützung der lokalen Ökonomie wird durch ein intensives Zusammenwirken unterschiedlichster deutscher und europäischer Förderprogramme erwartet. Vorrangig zu erwähnen ist dabei das seit 2008 laufende Programm Bildung, Wirtschaft und Arbeit im Quartier (BIWAQ), das auf einige Vermittlungs- und Gründungserfolge verweisen kann (BMUB 2015). Sie finden nicht selten im Rahmen einer Umnutzung leer stehender historischer Gewerbebauten im Quartier und damit durch komplexe Projektbündel aus dem – inzwischen in unterschiedliche Richtungen angereicherten – klassischen Spektrum der Städtebauförderung statt.

Trotz der erwähnten Erfolge von Programmen wie BIWAQ hat die lokale Ökonomie nur sehr eingeschränkte Wirkungen erzielen können. Auf der Quartiersebene ist die Wirtschaft eben doch nur in begrenztem Maß zu beeinflussen. Übergeordnete Faktoren spielen eine sehr große Rolle, und so hat sich im Zuge der wirtschaftlichen Erholung in vielen Teilen Deutschlands die Lage auf dem Arbeitsmarkt deutlich entspannt – auch in sozial benachteiligten Quartieren –, ohne dass dies jedoch immer unmittelbare Auswirkungen auf deren Vitalität gehabt hätte.

Eine Förderung der lokalen Ökonomie muss sich mit einer Reihe von zusätzlichen ungelösten Widersprüchen auseinandersetzen. So tragen viele der geschaffenen Arbeitsgelegenheiten, z.B. einfache wohnungsnahe Dienstleistungen, zwar zu einer Linderung der individuellen Armut bei, stabilisieren aber sozialräumliche Benachteiligung vielleicht sogar tendenziell, wenn es nicht gelingt, Beschäftigte in marktfähige Wirtschaftszweige zu vermitteln. Eine kleinräumige Nachfrage nach Pflege, die die Lebensqualität für ältere Menschen in ihrer Wohnung verbessern kann, lässt sich angesichts der bestehenden Rahmenbedingungen auch nicht immer quartiersbezogen organisieren. Und eine Belebung der Erdgeschosses von Geschäftsstraßen gelingt vor allem in einem Aufwertungsumfeld, das aber bei steigenden Gewerbemieten langfristig die ortsverbundenen Kleinbetriebe mit Verdrängung bedroht. An Grenzen stößt die Förderung der lokalen Ökonomie außerdem, weil potenzielle Partner wie die Agentur für Arbeit und die städ-

tische Wirtschaftsförderung weniger mit Quartiersbezug agieren.

PERSPEKTIVEN FÜR EINE ERNEUERUNG QUARTIERSBEZOGENER FÖRDERUNG VON ARBEIT UND WIRTSCHAFT(EN)

Insbesondere der Wandel der Arbeitswelt hat völlig neue Perspektiven für die lokale Ökonomie geschaffen. Zwar werden auch weiterhin Aktivitäten zur Qualifizierung, insbesondere im Bereich des Bildungsübergangs von der Schule in die Berufsschulwelt, eine Rolle für quartiersbezogene Ansätze spielen. Man darf aber wohl nicht davon ausgehen, dass durch bessere Bildungsabschlüsse sozial benachteiligte Quartiere selbst aufblühen. Ebenso ist davon auszugehen, dass die Förderung der ethnischen Ökonomie weiterhin eine kleinteilige Vielfalt von Läden mit besonderen Angeboten unterstützen kann, die der besonderen Nachfrage einer multiethnischen Stadtteilgesellschaft Rechnung trägt. Im günstigen Fall verbindet sie sich mit der Kreativszene zu einer „bunten“ urbanen Mischung aus Kultur, Einzelhandel, Handwerk und Gastronomie. Die extremen Aufwertungstendenzen, denen Quartiere wie Neukölln in Berlin derzeit unterliegen, bringen einen weitergehenden Wandel mit sich, an dessen Ende wohl eher eine auf zahlungskräftigere Bevölkerungsschichten ausgerichtete Konsumökonomie steht als ein Ansatz, der den sozial Benachteiligten aus der Patsche hilft. Auf der anderen Seite gehen Fluktuation und Ladensterben in stigmatisierten Quartieren weniger aufwertungs betroffener kleinerer Groß- und Mittelstädte weiter. Eine Grundversorgung ist dort eher durch Discounter gewährleistet denn durch leistungsfähige Nischenläden. Geht der Einzelhandel in bürgerlichen Quartieren abseits relevanter Fußgängerfrequenzen eine Symbiose mit kleinen, hochspezialisierten Geschäften und edlerem konsumorientiertem Handwerk ein, das über das Internet seine überregionale Kundschaft findet, sind die Erdgeschosszonen an lauten Hauptverkehrsstraßen oder dauerhaft stigmatisierten Zuwandererquartieren eher zum Dauertiefschlaf verdammt.

So stellt sich die Frage, wie die Förderung der lokalen Ökonomie langfristig nachhaltige Verbesserungen für die wirtschaftliche Struktur in Quartieren bringen könnte. Marktfähige innovative Angebote

scheinen nicht wirklich auf sie angewiesen zu sein und prekäre Beschäftigungen erlangen wohl nur eingeschränkt durch die niedrighschwellige Förderung derart starke Impulse, dass sie sich zu konkurrenzfähigen Unternehmen mausern. Künftig könnte sich angesichts des weiteren Wandels von Wirtschaft und Arbeit die Frage nach dem Sinn von lokaler Ökonomie allerdings noch einmal völlig anders stellen. Wo auf der einen Seite innerstädtische Quartiere einer schwindelerregenden Immobilienpreisspirale ausgesetzt sind, gilt es, die Voraussetzungen für eine kleinräumige städtebauliche, typologische, funktionale, immobilienwirtschaftliche und soziale Symbiose von Trägern der kreativen Wissensökonomie und von quartiersbezogener Diversität in einer postindustriellen reurbanisierten Gesellschaft neu zu konzipieren. Wo auf der anderen Seite allenthalben von gemeinwohlorientierter Ökonomie gesprochen wird, Sharing-Modelle sich nicht mehr nur auf gegenseitige Unterstützung im Haushalt, sondern immer mehr auf unternehme-

rische Ressourcen beziehen, Co-Working-Büros aus dem Boden schießen, auf Null sinkende Grenzkosten die Voraussetzungen und Motivationen gesellschaftlicher Innovation und wirtschaftlichen Handelns neu bestimmen (Rifkin 2014), da kann das benachteiligte Quartier möglicherweise zur wesentlichen Ressource für selbstbestimmtes Wirtschaften in der marktfernen Nische werden. Die Förderung lokaler Ökonomie würde dabei bedeuten, einer übermäßigen Aufwertung von Quartieren vorzubeugen und leer stehende Räume mit niedrigem Standard an experimentelle Nutzerinnen und Nutzer zu vermitteln, die bei Marktfähigkeit auf Flächen außerhalb des Quartiers, aber immer noch mit räumlichem Bezug zu ihm vermittelt werden. Sie könnte außerdem bedeuten, sich aufzumachen nach einer Neubestimmung des Sinns von Arbeit in Zeiten, in denen immer mehr Beschäftigungszweige unerbittlich der Rationalisierung und Digitalisierung zum Opfer fallen. Eine damit verbundene und schon seit langem ohne echten Widerhall immer wieder eingeforderte gesellschaftliche Neubewertung von personenbezogenen Dienstleistungen wie beispielsweise in der Pflege oder Betreuung wäre dabei ein wahrhaft ehrenwerter Auftrag für eine sozialräumlich geerdete und auf das Quartierwohl ausgerichtete Wirtschaftspolitik.

QUELLEN

ARGEBAU – Bundesbauministerkonferenz (Hrsg.) (2005): *Leitfaden zur Ausgestaltung der Gemeinschaftsinitiative „Soziale Stadt“*. Stand: 29. August 2005.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2015): *Bildung, Wirtschaft, Arbeit im Quartier – BIWAQ*. Abschlussdokumentation BIWAQ 2007–2013, Berlin.

Rifkin, Jeremy (2014): *Die Null-Grenzkosten-Gesellschaft*. Campus, Frankfurt am Main/New York.



Foto: R. Pätzold

Working Area Improvement Districts

Perspektiven von Eigentümerstandortgemeinschaften für Industrie- und Gewerbegebiete?

Christian Diller

INDUSTRIE- UND GEWERBEGEBIETE IN DER STADT

Die Frage nach den Formen der Einbindung von privaten Akteuren in die Stadtentwicklung hat schon seit zwei Jahrzehnten Konjunktur. Dabei geht es in Deutschland aber bislang vor allem um Innenstädte und Wohnquartiere. Die klassischen Industrie- und Gewerbegebiete, auf denen vor allem Produktionsbetriebe, Logistik- und Bürodienstleistungen untergebracht sind, stehen nicht im Blickpunkt. Dabei prägen sie die Raumstruktur ebenfalls maßgeblich: Immerhin lag 2014 bundesweit der Anteil der Industrie- und Gewerbeflächen an allen Siedlungsflächen bei 18 Prozent, in einzelnen Regionen bei über 40 Prozent. Von der Gesamtfläche Deutschlands sind somit drei Prozent als Gewerbe- und Industriegebiete genutzt (IÖR 2016). Angesichts der anhaltenden Wachstumsraten waren in den letzten Jahren vor allem in den Ballungsräumen verstärkt Engpässe beim Angebot von Industrie- und Gewerbeflächen zu verzeichnen. Es stellt sich daher die Frage, wie bestehende Gewerbeflächen entwickelt werden können – durch gemeinsame Ansätze der relevanten Akteure.

EIGENTÜMERSTANDORTGEMEINSCHAFTEN: BISHERIGE ERFAHRUNGEN IN ZENTRALEN INNENSTADTLAGEN UND WOHNGEBIETEN

Unter dem Begriff von Eigentümerstandortgemeinschaften werden in Deutschland bereits seit Anfang der 2000er Jahre innovative Ansätze diskutiert, mit denen Grundstückseigentümer verstärkt in die strategische Entwicklung ihres Standortes eingebunden werden. Besonders interessant sind dabei Modelle, mit denen sogar ein sanfter Druck erzeugt werden kann, sich zu engagieren. Das kann die Trittbettfahrerproblematik rein freiwilliger Initiativen auflösen, durch die auch Eigentümer von den Maßnahmen für den Standort profitieren, die dazu keinen Beitrag leisten. Rein freiwillige Standortgemeinschaften erlauben in der Regel strukturellen Attentismus und agieren damit auf schmaler finanzieller Basis und meist mit zu geringer Professionalität.

	Private Immobilienbesitzer und Selbstnutzer	Institutionelle Immobilien- eigentümer (z. B. Immobilien- fonds)	Gewerbetreibende Mieter
Chancen	• In der Regel das größte persönliche Interesse an einer positiven Entwicklung des Standorts • Hohe Standorttreue • Im Vergleich stärkster emotionaler Bezug, Verantwortungsgefühl	• Die Immobilie und deren Marktchance stehen im Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit • Können Budgets für die Finanzierung von Standortinitiativen mobilisieren	• Stehen Maßnahmen, die sich kurzfristig positiv auf das Unternehmen und das Umfeld auswirken in der Regel positiv gegenüber
Grenzen	• Der eigene Gewerbebetrieb steht im Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit • Der Anreiz, Freizeit und Geld in die Aufwertung eines Gebiets zu stecken ist zwar größer als bei einem Mieter, aber dennoch begrenzt	• Wenn Immobilien Teil eines großen Portfolios sind, das häufiger den Besitzer wechselt, kann es schwierig sein einen Ansprechpartner zu finden. • ggf. Desinteresse an der einzelnen Immobilie, deren Umfeld, ihrem Zustand und ihrer weiteren Entwicklung	• Motivation für ein starkes Engagement oder langfristige Investitionen in den Standort ist geringer als bei den Eigentümergruppen.

Tabelle 1: Interessen der Akteure zur Standortentwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten (Darstellung nach Regionalverband FrankfurtRheinMain 2016: 5)

Den bislang innovativsten Ansatz stellten die für innerstädtische Geschäftszentren gedachten Business Improvement Districts (BID) dar. Modelle und Erfahrungen aus Kanada und den USA wurden diskutiert, bevor dann in Hamburg zu Beginn der 2000er Jahre die ersten beiden BID eingerichtet wurden. Zuerst muss sich auf der Grundlage des dort verabschiedeten Landesgesetzes in einem Gebiet eine qualifizierte Mehrheit von Grundstückseigentümern finden, die einen BID gründen möchten. Dann kann eine Abstimmung unter allen Eigentümern im Gebiet stattfinden, auf deren Grundlage wiederum auch die Eigentümer zu einer Abgabe herangezogen werden können, obwohl sie dem BID nicht zugestimmt haben. Dieses Modell stellt eine für Deutschland in dieser Form neue Interpretation des Verfassungsgrundsatzes „Eigentum verpflichtet“ dar und wurde entsprechend intensiv politisch diskutiert (DIHK 2017). Der Ausgang dieser Debatten war in den Bundesländern sehr verschieden. Im Rückblick auf die gesammelten Erfahrungen kann für die Business Improvement Districts bilanziert werden, dass sie zwar Impulse für viele Innenstädte liefern können, aber sicherlich kein Patentrezept darstellen. Regelrechte Problemstandorte mit hohen Leerstandsdaten und massiven Downgrading-Prozessen scheinen eher auf das Engagement der öffentlichen Hand angewiesen, wofür Bund-Länder-Förderprogramme wie „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgelegt wurden. Die sichtbaren Erfolge in den

Business Improvement Districts – bislang wurden deutschlandweit immerhin zwei Dutzend BIDs gegründet – führten Ende der 2000er Jahre zu verstärkten Überlegungen, ihre Grundidee auch auf andere Gebietstypen zu übertragen (u. a. Kreutz 2009). Ein Ansatz waren Housing Improvement Districts (HID) für Wohngebiete (u. a. Wiezorek 2011).

Lässt sich nun der Ansatz des BID auch auf Gewerbeflächen übertragen? In einer an die Baunutzungsverordnung angelehnten Typisierung von Eigentümerstandortgemeinschaften (Frießecke 2007) werden solche Ansätze als Working Area Improvement Districts (WID) bezeichnet. Was aber sind die typischen Problemlagen in Gewerbegebieten und mit welchen Interessenlagen der Eigentümer ist zu rechnen?

PROBLEMLAGEN VON INDUSTRIE- UND GEWERBEGEBIETEN UND REALISTISCHE ERWARTUNGEN AN IHRE AKTEURE

In den 1980er und 1990er Jahren erhielten vor allem die großen Industrie- und Gewerbebranchen in schrumpfenden Regionen planerische Aufmerksamkeit. Mittlerweile geraten auch in entwicklungsstarken Regionen Industrie- und Gewerbegebiete in den Blickpunkt, in denen nicht das spektakuläre Brachfallen infolge eines wirtschaftlichen Strukturwandels das Problem ist, sondern eher ein schleichender Niedergang. Die Gebiete drohen in den Schatten der regionalen Entwicklung zu geraten. Ihre typischen Problemlagen sind: Veraltete Infrastruktur (Verkehrs- und Datenetze), Stellplatzmangel, Leerstand, veraltete Immobilien (Logistik, Büro, Einzelhandel) bzw. Schrottimmobilen, Altlasten, Bachflächen, Eindringen von Einzelhandel- und Wohnnutzung (Regionalverband FrankfurtRheinMain 2016). Die Eigentümer und Nutzer

eines stagnierenden oder von Schrumpfungstendenzen gekennzeichneten Gebietes nehmen oftmals eine abwartende Haltung ein und erhoffen Problemlösungen von außen. Wenn diese sich nicht abzeichnen, kehren diejenigen, die es sich leisten können, über kurz oder lang dem Gebiet den Rücken.

Die verschiedenen sichtbaren Probleme der Industrie- und Gewerbegebiete sind das Ergebnis des Zusammenwirkens zahlreicher Einzelentscheidungen und Verhaltensweisen von Akteuren, die dort Immobilien besitzen, sich als Nutzende in dem Gebiet aufhalten oder als Beschäftigte von Planungs- und Genehmigungsbehörden auf das Gebiet einwirken. Die Handlungsspielräume der öffentlichen Hand sind gering, denn sie beschränken sich auf den öffentlichen Raum bzw. Liegenschaften im eigenen Besitz und das Planungsrecht als Rahmen. Vieles, was ein Gewerbegebiet „nach unten zieht“, spielt sich auf privaten Grundstücken ab. Ob leerstehende Gebäude gepflegt, Hecken beschnitten, Abfälle entsorgt oder Fahrzeuge rücksichtsvoll abgestellt werden, liegt in der Verantwortung privater Akteure. Für ein Erfolg versprechendes gemeinsames Handeln in einer Standortgemeinschaft ist zunächst die realistische Abschätzung der Interessen der Akteure in Industrie- und Gewerbegebieten wichtig (vgl. Regionalverband FrankfurtRheinMain 2016: 5):

- Private Immobilieneigentümer und Selbstnutzer haben i. d. R. das größte persönliche Interesse an einer positiven Entwicklung des Standorts und wären bei einem WID unbedingt miteinzubeziehen. Selbstnutzer, die z. B. eine Kfz-Werkstatt betreiben, stellen dabei allerdings meist ihren Werkstattbetrieb in den Mittelpunkt. Der Anreiz, Freizeit und Geld in eine Standortinitiative zur Aufwertung des Gebiets zu investieren, ist zwar größer als bei Mietern, aber dennoch begrenzt.
- Institutionelle Eigentümer (Fondsgesellschaften) hätten zwar die resourciellen Potenziale, die Standortentwicklung positiv zu unterstützen, denn sie könnten Budgets für die Finanzierung von Standortinitiativen mobilisieren, die Immobilie und deren Marktchancen stehen im Mittelpunkt ihrer Geschäftstätigkeit und sie befassen sich, wenn auch unter Renditeaspekten, mit der Weiterentwicklung der Immobilie und des Gebiets. Faktisch ist ihre Mitwirkungsbereitschaft für strategische gemeinsame Maßnahmen vor Ort allerdings meist gering ausgeprägt: Sie besitzen keine persönliche Bindung an das Gebiet, sind zudem häufig andernorts lokalisiert und verwalten z. T. große Portfolios, deren einzelne Objekte für sie eher anonym sind.
- Gewerbetreibende bzw. Mieter stehen Maßnahmen, welche positiv auf das Unternehmen und das Umfeld wirken, i. d. R. positiv gegenüber. Ihre Motivation für langfristige Investitionen ist aufgrund fehlender Eigentumsverhältnisse allerdings geringer ausgeprägt als bei den beiden o. g. Eigentümergruppen.

AUSBLICK – ERFOLGSBEDINGUNGEN ZUR ÜBERTRAGBARKEIT

Bislang hat einzig das Land Hamburg seine gesetzliche Grundlage so ausgerichtet, dass die Grundideen der BID auch auf Industrie- und Gewerbegebiete übertragen werden könnte (FHH 2011). Allerdings existiert auch hier noch kein Umsetzungsbeispiel für ein solches Gebiet. Dies ist ein Hinweis darauf, dass ein solcher Ansatz in Industrie- und Gewerbegebieten noch schwieriger zu installieren ist als in den durch den Einzelhandel geprägten Innenstadtbereichen. Aus den o. g. BID-Erfahrungen (DIHK 2017) lassen sich einige Erfolgsbedingungen für Eigentümerstandortgemeinschaften in Industrie- und Gewerbegebieten benennen und z. T. transferieren:

- Es muss ein Handlungsbedarf für das Gebiet bestehen, der Problemdruck darf aber nicht so hoch sein, dass ein Engagement der Privaten für den Standort nicht lohnend erscheint.
- Anders als für Einzelhändler, die auf Laufkundschaft orientiert sind, spielt für Gewerbetreibende die Frage des Images der Adresse eine geringere Rolle. Angesichts des anhaltenden Fachkräftemangels kann die Attraktivität des Umfeldes des Arbeitsplatzes für die Beschäftigten ein Argument sein, sich für den Standort zu engagieren.
- Der noch in den 2000er Jahren gerne kolportierte Satz „Einzelhändler handeln einzeln“ wird durch Ansätze wie BID zumindest ansatzweise widerlegt. Was Produktionsbetriebe in Gewerbegebieten angeht, so scheint aufgrund der geringen Bedeutung der Laufkundschaft eine direkte Konkurrenz sogar schwächer ausgeprägt als bei Einzelhändlern in Innenstädten. Wie stark aber die Verflechtungen zwischen Produktionsbetrieben in normalen Gewerbegebieten – also unterhalb der Ebene von großen Zulieferclustern – sind, darüber ist erstaunlich wenig bekannt. Erfolgreiche funktionale wirtschaftliche Verflechtungen wären ein wichtiger Ausgangspunkt für gemeinsame Aktivitäten der Standortentwicklung.
- Es müssen Defizite erkennbar sein, deren Behebung einen Nutzen für alle Betriebe verspricht: etwa ein Beschilderungssystem oder gemeinsame Lkw-Parkplätze mit der entsprechenden Infrastruktur. Die Probleme dürfen aber nicht nur

durch Investitionen der öffentlichen Hand lösbar sein. Die Stadt soll die Prozesse begleiten, darf sich aber nicht in die Rolle des Initiators drängen lassen.

- Es muss eine ausreichende Zahl von Eigentümern vorhanden sein, die an einer Standortaufwertung interessiert sind, wofür in der Regel ein gewisses Mindestmaß an Selbstnutzern erforderlich ist. Für Gebiete mit ausschließlich oder überwiegend externen Eigentümern sind die Chancen gemeinsamer Standortentwicklungsaktivitäten gering.
- In der Regel muss mindestens ein Schlüsselakteur vorhanden sein, der sich in besonderem Maße für das Gebiet engagiert, weil er besonders eng mit ihm verbunden ist; typischerweise ein alteingesessener mittelständischer Betrieb, dessen Inhaber in dem Gebiet anerkannt ist.
- Im Falle der BID hat sich ein konkreter „Feind von außen“, wie etwa eine geplante innerstädtische Shopping-Mall als entscheidender Anstoßfaktor für die Initiativen erwiesen. Für Industrie- und Gewerbegebiete könnten das z. B. Planungen für neue Autobahnzufahrten sein, die andere Standorte gegenüber dem Gebiet begünstigen würden; dadurch könnte das Gebiet in eine Randlage geraten.

- Kann das Konzept eines BID als Transformation der Idee der Indoor-Shopping-Mall auf die Outdoor-Einkaufszone angesehen werden, so könnten Konzepte für Technologie- und Gründerzentren und Business-Parks Inspirationen für WID geben.

Die Installation von Eigentümerstandortgemeinschaften ist daher vermutlich für Industrie- und Gewerbegebiete schwieriger als für durch den Einzelhandel geprägte innerstädtische Lagen. Dennoch erscheint es lohnenswert, derlei Ansätze weiterzuverfolgen: Zum einen, weil die Situation für die Akteure in den Gebieten verbessert werden kann. Zum anderen, da durch diese Form der Innenentwicklung die Inanspruchnahme neuer Flächen und die weitere Dispersion der Siedlungsstrukturen eingedämmt werden kann.

QUELLEN

DIHK – Deutscher Industrie- und Handelskammertag (Hrsg.) (2017): *BID-News 29 vom 16. Februar 2017*. Berlin.

FHH – Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2011): *Gesetz zur Stärkung der Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gewerbezentren (GSED) vom 28. Dezember 2004* (inklusive 2. Änderung vom 15.2.2011).

Friesecke, Frank (2007): *Housing Improvement Districts – ein Instrument auch für die Innenentwicklung*. In: *Flächenmanagement und Bodenordnung*. 69/6, S. 241–245.

IÖR – Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung (2016): *IÖR-Flächenmonitor*. www.ioer-monitor.de, letzter Zugriff: 20. März 2017.

Kreutz, Stefan (2009): *Private Initiativen zur Stadtentwicklung: Der Beitrag von Urban Improvement Districts für die Quartiersentwicklung*. In: Verband Norddeutscher Wohnungsunternehmen (Hrsg.): *Stadt- und Quartiersentwicklung – Zukunftsaufgabe partnerschaftlich meistern!* Hamburg, S. 8–10.

Regionalverband FrankfurtRheinMain (Hrsg.) (2016): *Innenentwicklung in bestehenden Gewerbegebieten. Modellprojekt und Leitfaden*. Frankfurt.

Wiezorek, Elena (2011): *Eigentümerstandortgemeinschaften und Urban Governance. Eine Untersuchung kollektiven Handelns in der Stadtentwicklung am Beispiel von Wohnquartieren im demographischen Wandel*. IÖR Schriften, Band 54, Rhombos-Verlag, Berlin.

Klimaschutz im Quartier zahlt sich aus

Larissa Rensing & Henry Wilke

GEMEINSAME SACHE MACHEN

Klimaschutz geht nur gemeinsam. Es braucht Verordnungen „von oben“, die sich von den international vereinbarten Klimaschutzziele über nationale Klimaschutzpläne weiter in die Gesetzgebung und Ausstattung von Förderprogrammen bis in die Kommunalverwaltungen erstrecken. Es braucht aber genauso Bürgerinnen und Bürger, die global denken und lokal handeln, indem sie sich aufs Fahrrad schwingen, ihren Produkt- oder Wohnflächenkonsum überdenken oder selbst zu Klimaschutzakteuren werden. Die in den späten 2000er Jahren stark angestiegene Anzahl von Bürgerenergiegenossenschaften spiegelt etwa das Interesse, an dieser Gemeinschaftsaufgabe mitzuwirken. Zugleich zeigen die administrativen Hürden für Energiegenossenschaften im Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz, dass das „jeder kann mitmachen“ noch kein müheloser Selbstläufer ist (vgl. Energieagentur Rheinland-Pfalz 2017: 89).

Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele erfolgreich umzusetzen, erfordert darum einen gesamtgesellschaftlichen Wandel – bei Politik, Verwaltung, Privatwirtschaft, Bürgerinnen und Bürgern. Die Handlungsfelder dazu sind divers: Einsatz erneuerbarer Energien, „grüne“ Mobilität, Verbrauchssenkung im Gebäudeenergiebedarf, Effizienzsteigerung von Wärmeinfrastrukturen, Entsiegelung und Renaturierung von Flächen, regional orientierte Wertschöpfungs- und Produktketten. Wenn Häuslebauer, Unternehmen, Handwerker, Banken, Landwirte etc. mitmachen sollen, dann braucht Klimaschutz vor allem zwei Dinge: direkte Anreize und ein positives Image. Das zeigen die lokalen Wertschöpfungsketten des *Urban Gardenings* genauso wie die passionierten Radfahrerinnen und Radfahrer in Kopenhagen oder ökologisch orientierte Start-Up-Unternehmen. Der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU 2016) schreibt etwa dazu, dass die Transformation zur Nachhaltigkeit als „einzigartiges Mo-

dernisierungsprojekt“ erhebliche ökonomische Entwicklungschancen bietet (WBGU 2016: 1). Nur so kann umgangen werden, dass Effizienzgewinne (dank energiesparender Kühlschränke etc.) durch wachsenden Konsum, steigende Weltbevölkerung und Rebound-Effekte überkompensiert werden (vgl. Hildebrand 2016: 61).

KLIMASCHUTZ UND STADTPLANUNG – EINE SELBSTVERSTÄNDLICHKEIT?!

Der Weg von der weltweiten Herausforderung zur Umsetzungsebene in den Kommunen ist nicht weit. Die im Grundgesetz verankerte kommunale Planungshoheit macht Städte und Gemeinden zu maßgeblichen Initiatoren klimarelevanter Prozesse, die Energieversorgung ist seit jeher Teil der kommunalen Daseinsvorsorge. In den letzten Jahren stellten Städte und Gemeinden mit kommunalen Klimaschutzkonzepten, Radverkehrskonzepten oder kommunalem Flächenmanagement vermehrt konkrete klimaschutzbezogene Strategien auf. Hieran schließen sich einzelne Maßnahmen und Projekte an, wie die energetische Sanierung öffentlicher Gebäude oder auch Boni- und Anreizsysteme für Beschäftigte, wenn sie mit dem Fahrrad zu Arbeit fahren. Schließlich gibt es das Feld der Klimaanpassungsmaßnahmen, das wahrlich kreatives Potenzial birgt: intelligente Regenwasserkonzepte können bei der Gestaltung des öffentlichen Raums eine neue Rolle spielen, vertikale Landwirtschaft und Fassadenbegrünungen werden immer häufiger umgesetzt und der Holzbau erlebt eine Renaissance in der Architektur.

Die Ausrichtung der kommunalen Steuerungsinstrumente auf das globale Ziel Klimaschutz ist dabei ein fortwährender Prozess. Bereits 1987 wurde dem Schutz der Ressource Boden als nicht vermehrbares Gut und wichtiger abiotischer Umweltfaktor mit dem in das Baugesetzbuch eingefügten § 1a Abs. 2 Rechnung getragen. Die sogenannte Bodenschutzklausel verlangt nach einer sparsamen Flächeninanspruchnahme sowie einer möglichst geringen Versiegelung und ist damit eine rechtliche Verankerung des Klimaschutzes in der Bauleitplanung. Seit der Klimaschutznovelle (2011) sollen Bauleitpläne nach § 1 Abs. 2 BauGB dezidiert den Klimaschutz und die Klimaanpassung in der Stadtentwicklung fördern. Zuletzt wurde durch die Innenentwicklungsnovelle (2013) das Besondere Städtebaurecht auf diesem Gebiet ergänzt. Demnach kann einerseits die energetische Beschaffenheit oder Gesamtenergieeffizienz Anhaltspunkt für einen städtebaulichen Missstand und somit Grundlage für eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme nach §§ 136 ff. BauGB sein. Andererseits werden Klimaschutz und -anpassung konkret als neue Aufgaben des Stadtumbaus in den §§ 171a-c BauGB genannt. Da bei allen Maßnahmen Städte und Gemeinden auf den Impuls und die Mitwirkung privater Akteure angewiesen sind, ist im Klimaschutz besonders eine Umsetzungsebene in den Fokus gerückt: das Quartier.

DAS QUARTIER ALS BESONDERE UMSETZUNGSEBENE

Das Quartier ist für die nur durch integriertes Handeln bewältigbare Aufgabe des Klimaschutzes nahezu prädestiniert. Hier existiert das erforderliche Akteursspektrum, um verschiedene Handlungsfelder zu bearbeiten: Wohnungseigentümer, die durch Sanierungen ihren Verbrauch senken können, Energieversorger, die den Anteil der erneuerbaren Energien in ihrem Wärmenetz erhöhen, die kommunalen Verkehrsbetriebe mit neuen Strecken und Innovationen, die Bewohnerinnen und Bewohner, die vor Ort ihren Kühlschrank anschließen. Zugleich ist die Anzahl von Akteuren überschaubar, was hilft, integrierte Lösungen praktisch umzusetzen.

Das Quartier ist weiter die räumliche Ebene, die es braucht, um bestimmte Maßnahmen überhaupt wirtschaftlich umzusetzen. So wäre der Aufbau eines Biogas-BHKW-Nahwärmesystems für einen

einzelnen Wohnungseigentümer nicht rentabel. Gemeinsam mit benachbarten Eigentümern und den Großabnehmern vom nahstehenden Industriebetrieb aber kann dies gelingen.

Seit 2011 gibt es mit dem KfW-Programm 432 „Energetische Stadtsanierung“ ein Bundesförderprogramm, mit dem die Potenziale der Quartiersebene für die Bewältigung des Klimawandels konkret gebündelt werden sollen.

Gefördert wird erstens die Erstellung von energetischen Quartierskonzepten. Zentrale Bausteine sind hier die Analyse des Energieeinsparpotenzials, die Definition von Zielen, die Entwicklung eines Maßnahmenkatalogs, Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit. Das Programm nimmt somit Verfahrensweisen anderer integrierter Stadtentwicklungskonzepte auf. Eine zentrale Prämisse ist die Aktivierung von Akteuren und deren kooperatives Zusammenarbeiten. Das Akteursfeld wird dazu breit gedacht. Neben „naheliegenden“ Akteuren wie Energieversorgern und Wohnungseigentümern werden auch Schulen, Kitas, Kirchen, Handwerker, lokale Banken, Seniorenbeiräte und soziale Träger adressiert. Um Projekte umzusetzen, brauchen Akteure fundierte Informationen und Vertrauen in die Kooperationsbereitschaft der lokalen Akteure. Das Quartierskonzept und die hiermit aufgebaute Zusammenarbeit sollen dies befördern.

Die zweite Förderoption ist ein Sanierungsmanagement, das den energetischen Umsetzungsprozess im Quartier koordiniert. Insbesondere mit den Sanierungsmanagements hat das Programm „Energetische Stadtsanierung“ ein Gesicht vor Ort bekommen. Mit kreativen Methoden der Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit wird das abstrakte Thema Klimaschutz handhabbar.

KLIMASCHUTZ IM QUARTIER HAT VIELE GESICHTER

Die Strategien, die in den Quartieren umgesetzt werden, sind vielfältig. Schließlich hat jedes Quartier unterschiedliche städtebauliche und energetische Voraussetzungen sowie unterschiedliche Akteurskonstellationen. Die nachfolgenden Beispiele geben einen Eindruck über die Bandbreite der lokalen Ansätze und haben in den Jahren 2009 bis 2017 über die KfW-Förderung erfolgreiche Ansätze umgesetzt.

Quartieren eine neue Vision geben

Der in den späten 1980er Jahren in Plattenbauweise entstandene Stadtteil Drewitz in Potsdam soll eine Gartenstadt des 21. Jahrhunderts werden und damit auch ein neues positives Image erhalten: großzügige Grünachsen, weniger Parkplätze, mehr ÖPNV, energieeffiziente Häuser, kurze Wege. Maßgeblich entwickelt wurde die Vision seit dem Jahr 2009 vom kommunalen Wohnungsunternehmen ProPotsdam GmbH, das einen Großteil der Bestände hält

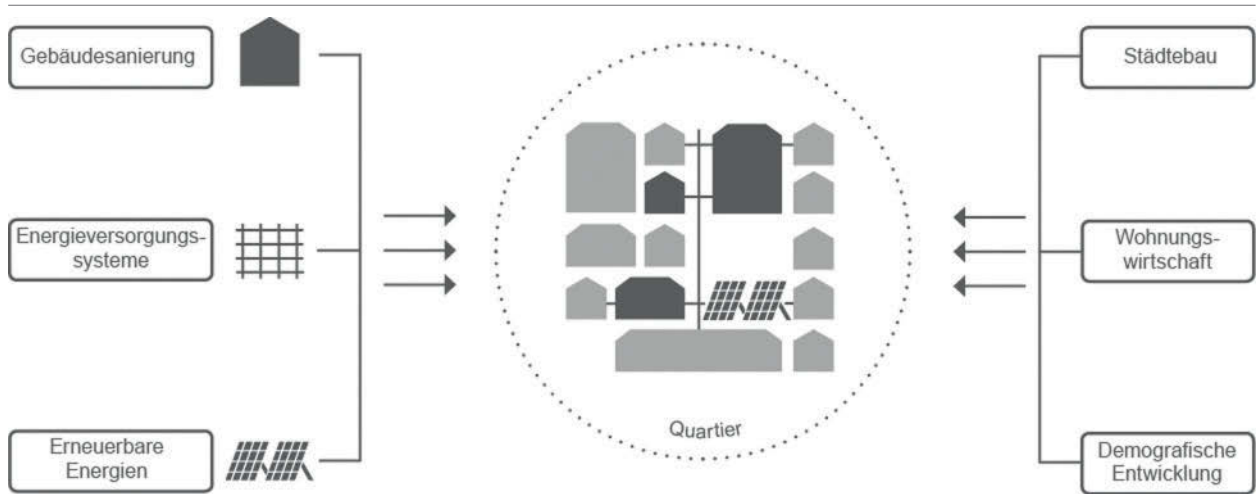


Abbildung 1: Energetische Quartierskonzepte verschneiden verschiedene Maßnahmenfelder mit den lokalen Rahmenbedingungen im Quartier (Grafik: BMUB 2017b)

und nach einer Perspektive suchte, das Quartier zukunftsgerecht zu gestalten. Der Ausbau von Beteiligungsformaten half, anfängliche Skepsis im Stadtteil auszuräumen (vgl. BMUB 2016a: 21). Heute koordinieren die Stadt, das Wohnungsunternehmen und die Stadtwerke gemeinsam mit einem Sanierungsmanagement den Umsetzungsprozess dieser Idee: Die Stadt ist für die Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum verantwortlich, die Stadtwerke wandeln Schritt für Schritt die Fernwärme in „grüne“ Fernwärme um und das Wohnungsunternehmen hat erste Baublöcke energetisch saniert. Das Beispiel zeigt, dass die kooperative Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen gemeinsame langfristige Orientierungspunkte braucht. Zudem können die Kommunen selbst privaten Akteuren Planungssicherheit geben, indem sie mit eigenen Investitionen zur Attraktivitätssteigerung des Standorts beitragen.

Gut kommunizieren – Klimaschutz soll Spaß machen

Im Quartier Bürkle-Bleiche in Emmendingen (Baden-Württemberg) legte die Kommune von 2012 bis 2015 eine energetische Stadtteilkampagne auf, um den Energieverbrauch im Gebäudebereich zu senken. Die Hauptzielgruppe, private Hauseigentümer, sollte nicht mit Fachchinesisch gelangweilt werden, sondern sich vor Ort angesprochen fühlen. Die vom Sanierungsmanagement koordinierte Öffentlichkeitsarbeit setzte auf große Plakate, eine Energiespar-Kolumne in der Wochenzeitung und eine Energiespar-Show. Das Thema energetische Gebäudesanierung wurde so zum Event. Die Öffentlichkeitsarbeit war stets verschnitten mit den Säulen „Dialogorientierte Beratung“ und „Fördermöglichkeiten“. Das Beratungsangebot setzte dabei auch auf die „bewohnernäheren“ Themen Wohnkomfort und Barrierefreiheit. Auch lokale Multiplikatoren wie Schulen, Handwerksnetzwerke und das Familienzentrum wurden in die Arbeit des Sanierungsmanagements eingebunden. Sie helfen bis heute, das Thema bei Jung und Alt präsent zu halten. Der Emmen-

dinger Ansatz zeigt, dass klimarelevantes Handeln durch langfristig angelegte Strukturen unterstützt wird. Eine zielgruppenorientierte Kommunikation ist dabei eine wichtige Grundlage, um Partner für die Umsetzung zu finden – im Quartier Bürkle-Bleiche sind es immerhin bereits 44 Eigentümer, die ihre Gebäude saniert haben (vgl. BMUB 2017a).

Technische und soziale Innovationen kombinieren

Das ‚Aktiv-Stadthaus‘ in der Speicherstraße in Frankfurt am Main beeindruckt durch die Kombination technischer und sozialer Innovationen. Bereits der Städtebau des 2015 fertiggestellten Gebäudes auf einem 116 Meter langen und nur neun Meter tiefen Grundstück stellte eine Herausforderung dar. Das Effizienzhaus Plus erzielt einen Endenergieüberschuss von zehn Prozent. Möglich wird dies u. a. durch Photovoltaik-Anlagen auf dem Dach und an der Fassade sowie durch einen 50 Meter langen Wärmetauscher in der bereits vorher vorhandenen Abwasserleitung. Dem Abwasser wird hier ungenutzte Wärme entzogen und eine Wärmepumpe versorgt das Gebäude mit Heizung und Warmwasser.

Die Mieterinnen und Mieter erhalten über ein Nutzerinterface einen detaillierten Einblick in ihren individuellen Energieverbrauch sowie über den Ertrag der Photovoltaik. Somit kann das Energieverhaltensverhalten aktiv optimiert werden. Die kontinuierliche Auswertung der Daten generiert ein Ranking der 74 Wohneinheiten und informiert über die aktuelle Position der individuellen Wohneinheit.

Durch dieses Anreizsystem als milde Form der Verbrauchererziehung werden die Mieterinnen und Mieter zusätzlich motiviert, ihr Verbrauchsverhalten zu optimieren. Auch hier zeigt sich wieder, dass Klimaschutz Spaß machen soll.

Fördermöglichkeiten überlagern

Im Nießtetal Quartier Sandershausen (Hessen) soll die Finanzierung von Sanierungsmaßnahmen für Hauseigentümer so attraktiv wie möglich gemacht werden. Die Gemeinde setzt dazu auf die Verschneidung verschiedener Fördermöglichkeiten. Sandershausen wurde dazu 2016 als Sanierungsgebiet im vereinfachten Verfahren ausgewiesen, ergänzend zur Erstellung des energetischen Quartierskonzepts. So können die Eigentümer Steuervorteile gemäß § 7 Einkommenssteuergesetz nutzen. Ein weiterer finanzieller Anreiz kommt aus dem hessischen Stadtumbau-Programm, mit dem private Baumaßnahmen an Gebäuden oder im Wohnumfeld, beispielsweise der Bau einer rollstuhlgerechten Rampe, gefördert werden können. Die Voraussetzung dafür, dass die Hauseigentümer Zuschüsse aus dem Programm „Stadtumbau“ erhalten, waren mit der Ausweisung des Sanierungsgebiets geschaffen worden. Zusätzlich hat die Kommune ein eigenes Förderprogramm aufgelegt. Mit diesem übernimmt die Gemeinde Kosten für die Erstellung von Sanierungsfahrplänen durch Architekturbüros und Energieberatung. Mit solchen Fahrplänen erhalten Eigentümer konkrete Hinweise zum Sanierungsprozess, etwa zu Kosten und Energieeinsparmöglichkeiten bei der Dämmung von Fenster und Dach.

Das kommunale Klimaschutzmanagement koordiniert den Prozess und ist Ansprechpartner für die Eigentümer. Die steigende Sanierungsrate soll dabei nicht nur ein Gewinn für den Klimaschutz sein, sondern auch für die regionale Wertschöpfung: zusätzliche Steuereinnahmen, z.B. von Handwerksbetrieben, fließen schließlich zurück in die Gemeindekasse. (vgl. BMUB 2016b: 32)

VOM QUARTIER ZUR NATIONALEN EBENE UND ZURÜCK

Die Quartiersebene ist für den Klimaschutz ein Gewinn. Bestimmte Maßnahmen, wie der Aufbau einer energieeffizienten Nahwärmeversorgung, sind erst lokal wirtschaftlich, wenn sich mehrere Akteure zusammentun. In vielen Städten kann dafür auf Strukturen der Akteurszusammenarbeit aus anderen Stadtentwicklungsprozessen (Soziale Stadt, Stadtumbau etc.) aufgebaut werden. Finanzielle Förderinstrumente sind zum Großteil für diese Raumebene konzipiert – es gilt, sie in der Kombination nutzbar zu machen. Vor allem aber ist das Quartier die zentrale Ebene, um Menschen vor Ort für das Thema zu begeistern, Denkprozesse und veränderte Handlungsweisen in Gang zu setzen. Mit Blick auf die in den Quartierskonzepten enthaltenen Handlungsfelder zeigen sich vor allem in den Feldern energetische Gebäudesanierung und Effizienzsteigerung von Wärmenetzen Umsetzungserfolge; die Themen Mobilität, Erneuerbare Energien und Strom versprechen noch Potenzial. Doch können Verbrauchssenkungen im Gebäudebestand nicht kompensieren, dass CO₂-Emissionen in anderen Sektoren – wie jüngst im Verkehrssektor – steigen (vgl. UBA 2017). Was wiederum zeigt, dass Klimaschutz nicht nur im Quartier, sondern auch auf den übergeordneten Landes- und Bundesebenen integriert bearbeitet werden muss. Es braucht in allen Handlungsfeldern – vom Gebäudesektor über die Strom- und Wärmeerzeugung und Industrie bis zum Verkehr – bei politischen, wirtschaftlichen und öffentlichen Akteuren verbindliches Engagement für die Transformation zur Nachhaltigkeit.

QUELLEN

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2016a): *Fünf Jahre KfW-Programm „Energetische Stadtsanierung“*. Dokumentation des Kongresses am 21. und 22. Juni 2016. Berlin.

Verfügbar unter http://www.energetische-stadtsanierung.info/cms/upload/161018_Dokumentation_Kongress_5_Jahre_KfW_Programm_Energetische_Stadtsanierung_barrierefrei.pdf, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2016b): *Energetische Stadtsanierung in der Praxis II. Erste Ergebnisse der Begleitforschung und gute Beispiele*. Berlin.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2017a): *Emmendingen – Bürckle-Bleiche*. <http://www.energetische-stadtsanierung.info/informationen-fuer-die-praxis/gute-praxisbeispiele/emmendingen.html>, letzter Zugriff: 8. Mai 2017.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2017b): *Energetische Stadtsanierung*. <http://www.energetische-stadtsanierung.info>, letzter Zugriff: 14. Mai 2017.

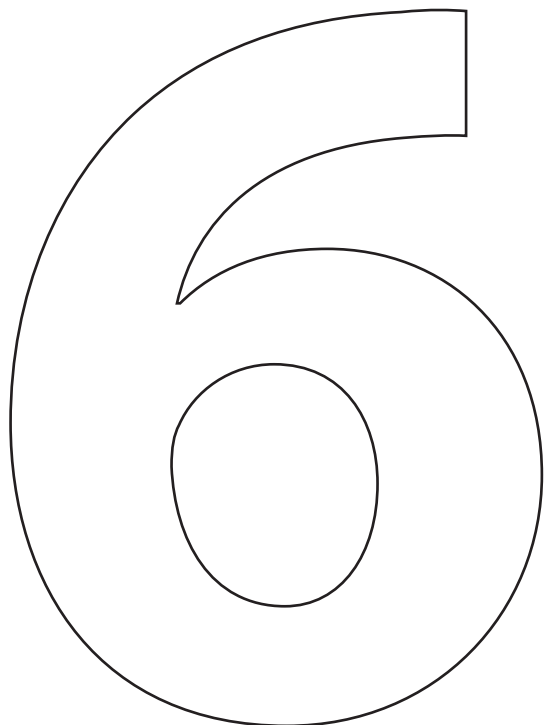
Energieagentur Rheinland-Pfalz (2017): *Geschäftsmodelle für Bürgerenergiegenossenschaften. Markterfassung und Zukunftsperspektiven*. Kaiserslautern.

Hildebrand, Olaf (2016): *Formelle und informelle Instrumente zur Integration des Klimaschutzes in die Stadtentwicklung*. In: Verbücheln, Maic; Dähler, Susanne (Hrsg.): *Klimaschutz in der Stadt- und Regionalplanung*. Difu-Berichte 1/2016, Berlin, S. 61.

UBA – Umweltbundesamt (2017): *Treibhausgas-Emissionen*. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen>, letzter Zugriff: 8. Mai 2017.

WBGU – Wissenschaftlicher Beirat globale Umweltveränderungen (Hrsg.) (2016): *Entwicklung und Gerechtigkeit durch Transformation: Die vier großen I*. Berlin.

Waren & Wege
Goods & Routes



Revealing the Temporal Profile of the City Through Mobile Phone Data

Paola Pucci

Describing urban rhythms generated by practices, rather than defining them through opening/closing hours of activities, is an important perspective in exploring the complexity of the contemporary city. Everyday urban life is becoming increasingly poly-rhythmic, which calls for new analytical approaches and new data sources.

New tools for estimating population density and collecting mobility measurements from mobile phone traffic analysis have been introduced and studied during recent years for deriving information on spatio-temporal variations in the distribution of population and daily travel patterns if this is missing in traditional data sources (Ratti et al. 2006; Ahas, Mark 2005).

Compared to the traditional methods of urban surveys (such as censuses, interviews or sensor networks), the use of aggregated and anonymous mobile phone data provides real-time maps of daily practices that bring out a rich variety of places of use and reflect the temporal organisation of everyday life. If the observed individual traces and aggregated telephone traffic are considered to be the result of individual behaviour and habits, mobile phone data can be treated as a useful source of information on the real use of cities, which has massive potential for complementing more traditional survey methods (Reades et al. 2007; Becker et al. 2011).

With this approach, mobile phone users are considered as sensors of a network, distributed in space, which are able to provide information about forms and modes of usage of urban areas. Because of the pervasiveness guaranteed by the ubiquity of mobile phone networks, these datasets can overcome limitations in the detection of latency typical of traditional data sources, while also providing valuable information on transient populations (Pucci et al., 2015). Following this line of thought, our research analyses mobile phone traffic data to show how new maps can represent urban practices as part of the complex temporal and spatial patterns of daily life (Pucci et al. 2015).

The processed mobile phone data are expressed in Erlang, a measure of the average number of concurrent mobile phone contacts in a time unit. The Erlang data, provided by Telecom Italia, describe the density of mobile phone traffic every 15 minutes across areas measuring 250×250 metres¹ over the whole urban region of Milan (Northern Italy). These data can provide indirect information about variations in the number of people. They thus make it possible to describe the intensity of the use of the city in terms of spatio-temporal variation in population density, related to the differences in the distribution of urban activities across hours, day and weeks. By processing Erlang data using the Treelet decomposition methodology (Lee et al. 2008), it has been possible to obtain a set of maps showing different temporal patterns of mobile phone activity. Each map shows the intensity of specific patterns of city usages (daily and nightly activities, leisure and shopping activities, commuting, non systematic mobility). These maps describe the “urban rhythms” not necessarily as a result of the functional features, land-use or the times of the activities, but rather to the ways in which people use the city and its spaces.

¹ Erlang data are supplied by Telecom Italia in spatialized form: starting from the traffic recorded by each cell of the network, the provider distributed the measurements, by means of weighted interpolations, throughout a spatial tessellation of the region in $250 \text{ metres} \times 250 \text{ metres}$ squared areas (pixels).

Comparing the maps of mobile call density at different times of the day with the morpho-functional profiles of the urban districts, interesting temporal profiles of the Milan urban region emerge. The temporal profile of the city becomes visible when we consider mobile phone activity on workdays and weekends during the daytime (Fig. 1), as well as when we compare the nighttime activities on Saturdays (Fig. 2) and weekdays (Fig. 3). As a result, unexpected places of concentration of activities emerge, without apparent relations to localized services and facilities, and showing a scattered use of the urban space.

This is different on Saturdays, when shopping and leisure activities emerge in the map of the density of mobile phone calls (Fig. 4), highlighting the distribution of shopping centres, shopping streets, cultural and leisure activities, inside and outside the city. The map shows that traditional shopping areas in the inner city of Milan are intensely frequented at the same time as shopping malls located outside the city centre, along the system of the ring roads, thereby re-drawing the geography of trade in the Milan Urban Region.

Because these maps, produced with mobile phone data, inform about the urban rhythms generated by practices, they bring out a rich variety of places of activity in accordance with the temporal organisation of a day, linked not only to fixed events (employ-

ment), but also to individual preferences and habits. These places show peculiar space-time geographies defined by “mobile communities” (Le Breton 2006), which use the city and its services at varying rhythms and intensities.

If the information derived from the continuous mapping of flows represents an important basis for reading the effective dynamics and impact of practices of use of the city, their variability constitutes important information for a more efficient and fairer management of urban services and transport options.

In this way, developing research protocols and a methodological toolkit capable of improving real-time investigation into the spatio-temporal variability of mobility patterns by using networked technologies becomes a priority. The production of knowledge on these urban practices through approaches easily usable and replicable, also by local authorities and end-users, can support appropriate policy and regulatory actions and lead to considerable advancement in the sphere of urban and mobility policy design and governance.

SOURCES

Ahas, Rein; Mark, Ular (2005): *Location based services – new challenges for planning and public administrations?* In: *Futures*, 37/6, pp. 547–561.

Becker, Richard; Caceres, Ramon; Hanson, Karrie; Isaacman, Sibren; Loh, Meng; Martonosi, Margaret; Rowland, James; Urbanek, Simon; Varshavsky, Alexander; Volinsky, Chris (2011): *A tale of one city: Using cellular network data for urban planning*. In: *IEEE – Pervasive Computing*, 10/4, pp. 18–26.

Le Breton, Eric (2006): *Homo mobilis*. In: Bonnet, Michel; Aubertel, Patrice (Eds.): *La ville aux limites de la mobilité*. PUF, Paris, pp. 23–32.

Lee, Ann B.; Nadler, Boaz; Wasserman, Larry (2008): *Treelets – an adaptive multi-scale basis for sparse unordered data*. In: *Annals of Applied Statistics*, 2/2, pp. 435–471.

Pucci, Paola; Manfredini, Fabio; Tagliolato, Paolo (2015): *Mapping urban practices through mobile phone data*. PoliMI SpringerBriefs Series.

Ratti, Carlo; Pulselli, Riccardo Maria; Williams, Sarah; Frenchman, Dennis (2006): *Mobile Landscapes: Using location data from cell-phones for urban analysis*. In: *Environment and Planning B: Planning & Design*, 33/5, pp. 727–748.

Reades, Jonathan; Calabrese, Francesco; Sevtsuk, Andres; Ratti, Carlo (2007): *Cellular census: Explorations in urban data collection*. In: *IEEE Pervasive Computing/IEEE Computer Society and IEEE Communications Society*, 6/3, pp. 30–38.

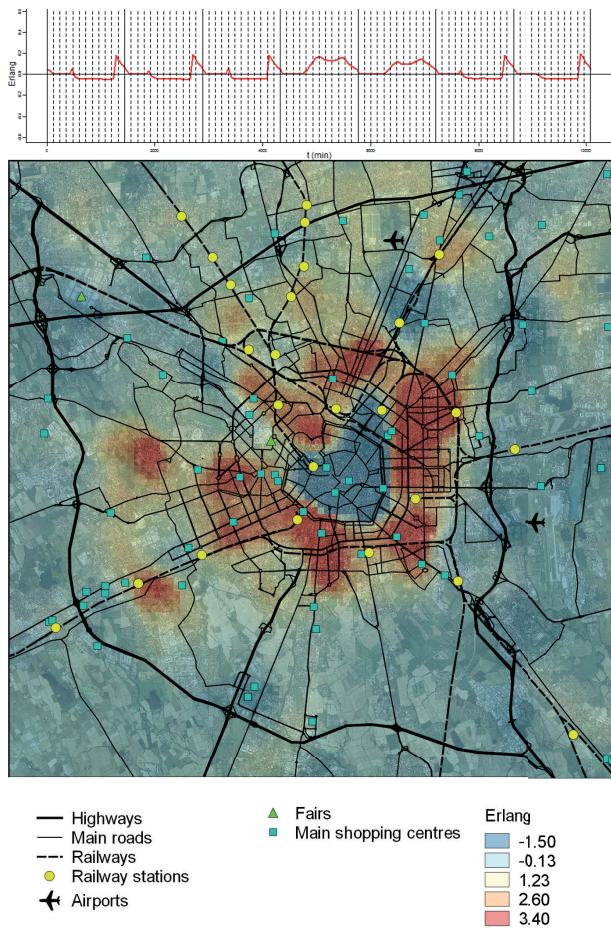


Figure 1: Concentration of activities during workday evenings and daytime (from 8 a.m. until 8 p.m.) on the week end: residential districts of the Milan urban region (Source: Pucci et al. 2015: 40)

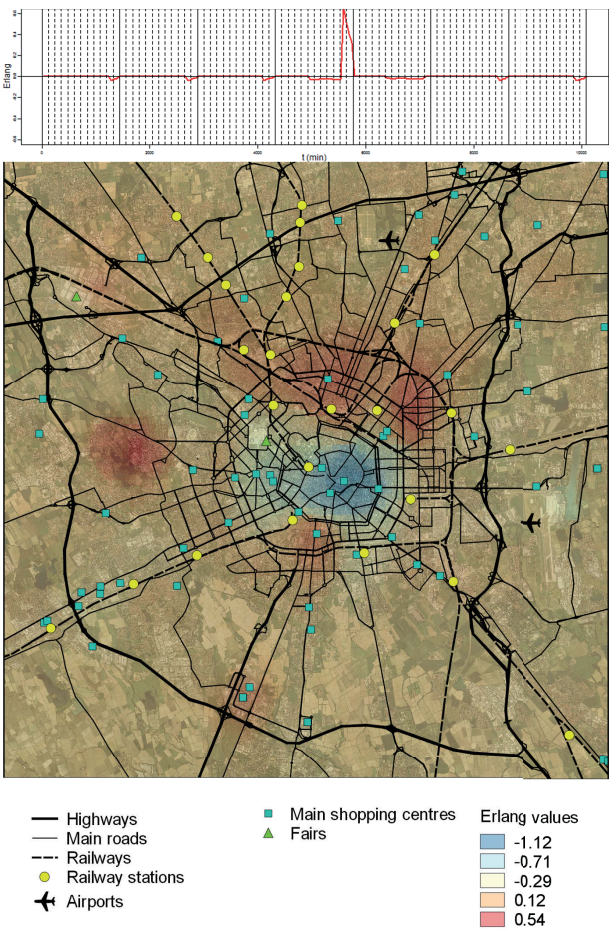


Figure 2: Density of activity during Saturday night (8 p.m.–midnight): the hot spots highlight the presence of leisure activities (Source: Pucci et al. 2015: 38)

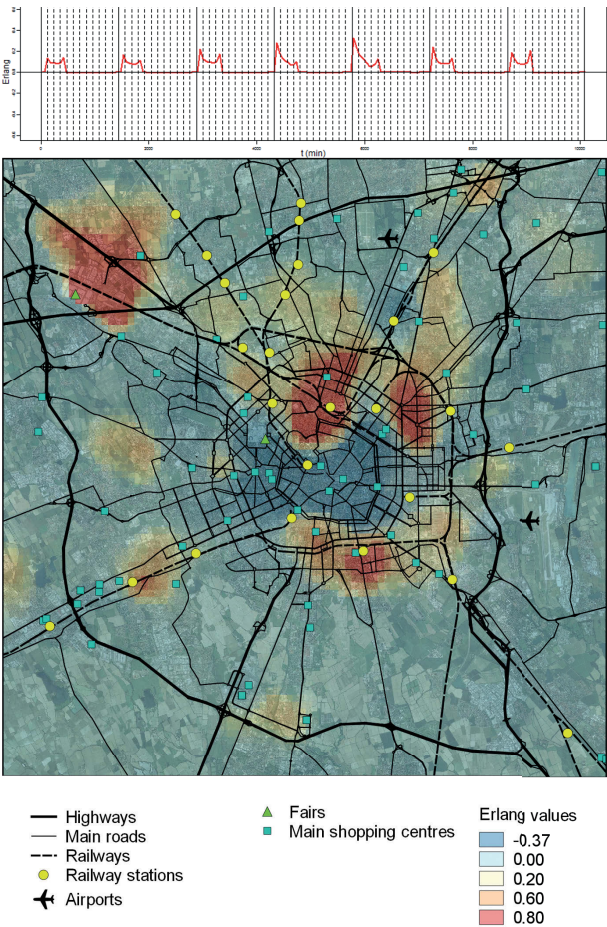


Figure 3: Night activity: Hot spots highlight these presence of night work
(Source: Pucci et al. 2015: 39)

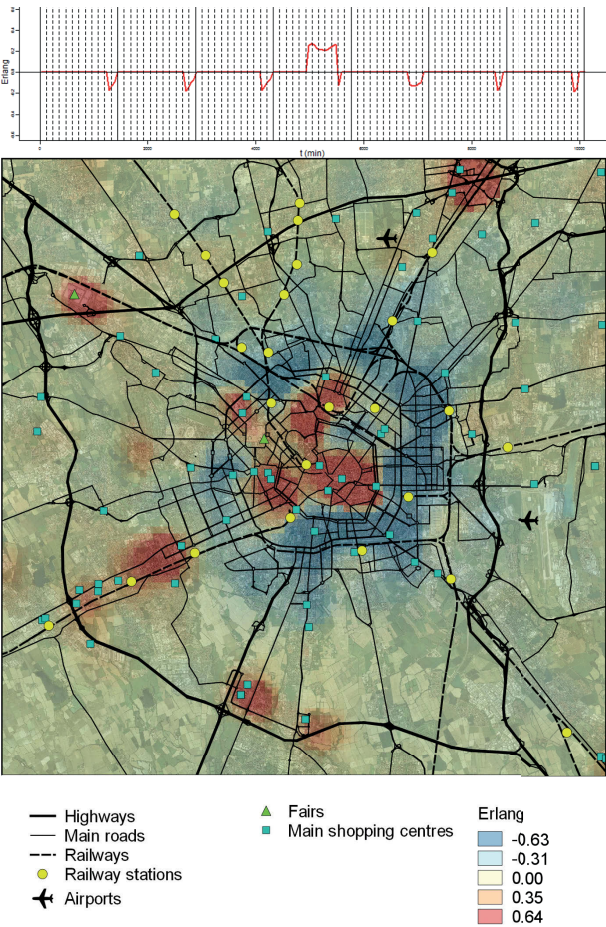


Figure 4: Saturday (10 a.m.–8 p.m.): shopping and leisure activity
(Source: Pucci et al. 2015: 41)

Auf dem Weg zum durchgehenden Taktverkehr

Ein Überblick über den öffentlichen Nachtverkehr in Deutschland

Robert Hänsch

Veränderte Mobilitätsmuster sind die Grundlage für viele Diskussionen im Themenfeld der Verkehrsplanung und Stadtentwicklung. Faktoren, die diese Veränderungen herbeiführen sind u.a.: neue Erwerbsstrukturen sowie flexible Arbeitszeiten und damit einhergehend neue zeitliche Freizeitbudgets; rückläufige Schülerzahlen, zunehmende Mobilität im Alter, veränderte Einzelhandelsstrukturen (Standorte und Ladenöffnungszeiten) oder Wohnverhältnisse und Wohnorte (z.B. Suburbanisierung und Reurbanisierung). Ergebnis der sich daraus ergebenden Nachfrageveränderungen und Mobilitätsmuster sind einerseits tageszeitlich deutlich reduzierte Schwankungen im Verkehrsaufkommen und somit ein über den Tagesgang gleichmäßigeres – aber steigendes – Verkehrsaufkommen und andererseits erheblich dispersere Verkehrsbeziehungen als noch vor fünfzig Jahren. Stellte – idealisiert gesagt – Mitte des 20. Jahrhunderts der Massen-fokussierte Berufsverkehr von den Wohnquartieren zu den Fabriken noch das wesentliche Element der Alltagsmobilität dar, so erleben wir heute mit den veränderten Wirtschafts- und Lebensbedingungen zeitlich und räumlich sehr ausdifferenzierte Mobilitätsmuster. So wurde beispielsweise der Freizeitverkehr in den 1960er Jahren noch gar nicht tiefergehend untersucht (vgl. z.B. Ifo-Institut 1967: 68), noch in den 1980er Jahren gelegentlich eher als marginal angesehen (vgl. z.B. Aberle 1987: 60), aber aktuell als wichtigster Einzelfahrzweck benannt (vgl. z.B. Wermuth 2016: 298f.). Deutlich wird, dass Treiber der Entwicklungen nicht nur räumliche Aspekte sind, sondern explizit auch Fragen veränderter Zeitstrukturen (vgl. dazu besonders Henckel und auch Schreiner 2016: 685f.).

In Reaktion auf die benannten veränderten Mobilitätsmuster wurden zahlreiche Forschungen betrieben und Anpassungen in der Infrastrukturausstattung vorgenommen. Überraschenderweise ist festzustellen, dass trotz der Breite an Forschung wissenschaftliche Betrachtungen zum abendlichen und nächtlichen (Freizeit-)Verkehr in nur sehr überschaubarer Zahl vorliegen (vgl. z.B. Lorenz, Tully 2002 aus dem BMBF-Projekt U.Move). Für den öffentlichen Personenverkehr stellt die „neue“ Nachfrage des Spät- und Nachtverkehrs ein ernsthaftes Problem dar. Denn den leichten Effizienzvorteilen durch abgeschwächte Nachfragespitzen im Tagesverkehr stehen nun erhebliche Nachfrage- und damit Angebotssteigerungen in Zeiten gegenüber, in denen zuvor kaum oder keine Verkehrsangebote vorhanden waren.

ÖFFENTLICHE PERSONENVERKEHRE: VOM MASSENVERKEHR ZUM 24-STUNDEN-MOBILIST

In den Anfängen des öffentlichen Personenverkehrs (Eisenbahnen, Straßenbahnen und ab den 1920er Jahren auch zunehmend Omnibusse) stand der Berufsverkehr im Fokus. Üblich waren mehr oder weniger dichte Verkehrsangebote zu Tageszeiten vom frühen Morgen bis zum frühen Abend. Im Eisenbahnverkehr setzte sich erst ab den 1970er Jahren ein ganztägiger Taktverkehr durch. Spätverkehre oder Nachtverkehre waren selten vorhanden und wurden bestenfalls in Abstimmung mit großen Arbeitgebern zu deren Schichtwechselzeiten angeboten. Einzelne Nachtverkehrsangebote beschränkten sich auf die großen Metropolen. So verfügte Berlin bereits seit den 1920er Jahren über umfangreiche Nachtangebote von Straßenbahnen und Bussen, wenngleich diese nicht immer einen 24-Stunden-Verkehr sicherstellten. Der in Folge des Wirtschaftswunders nach dem Zweiten Weltkrieg dann zunehmende Freizeitverkehr wurde jedoch hauptsächlich mit dem privaten Kraftverkehr abgewickelt. Einzelangebote wie Theaterfahrten waren vielerorts ein erster Versuch, zumindest an Wochenenden fallweise eine Ergänzung zum Regelangebot des

öffentlichen Personenverkehrs anzubieten. Im Zusammenhang mit Diskussionen zum Unfallgeschehen durch Automobilnutzung unter Alkoholeinfluss wurden ab den 1980er Jahren erste offene und regelmäßige Angebote eingeführt, die z. B. unter dem Label „Diskobusse“ betrieben wurden. Diese waren aber noch weit weg von einem regelmäßigen Taktverkehr für die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse, sondern explizit auf Einzelattraktionen und einen kleinen Ausschnitt der Mobilitätsnachfrage ausgerichtet. Viele dieser Projekte sind aufgrund von fehlendem Markterfolg wieder eingestellt worden (vgl. dazu etwa Ehmann, Hoopmann,

Marquardt 1999), einige Projekte sind allerdings als Keimzelle umfassender Angebote bis heute erkennbar (z. B. in Regensburg oder Oldenburg sowie beim Nachtbusnetz Saarland). Im Spätverkehr wurde es in den Großstädten nur langsam üblich, die regulären Linienverkehre, oft allerdings mit sehr weit gestreckten Takten, bis in den Abend oder bis Mitternacht auszuweiten, um zumindest im Ansatz den Erfordernissen der 24-Stunden-Gesellschaft Rechnung zu tragen.

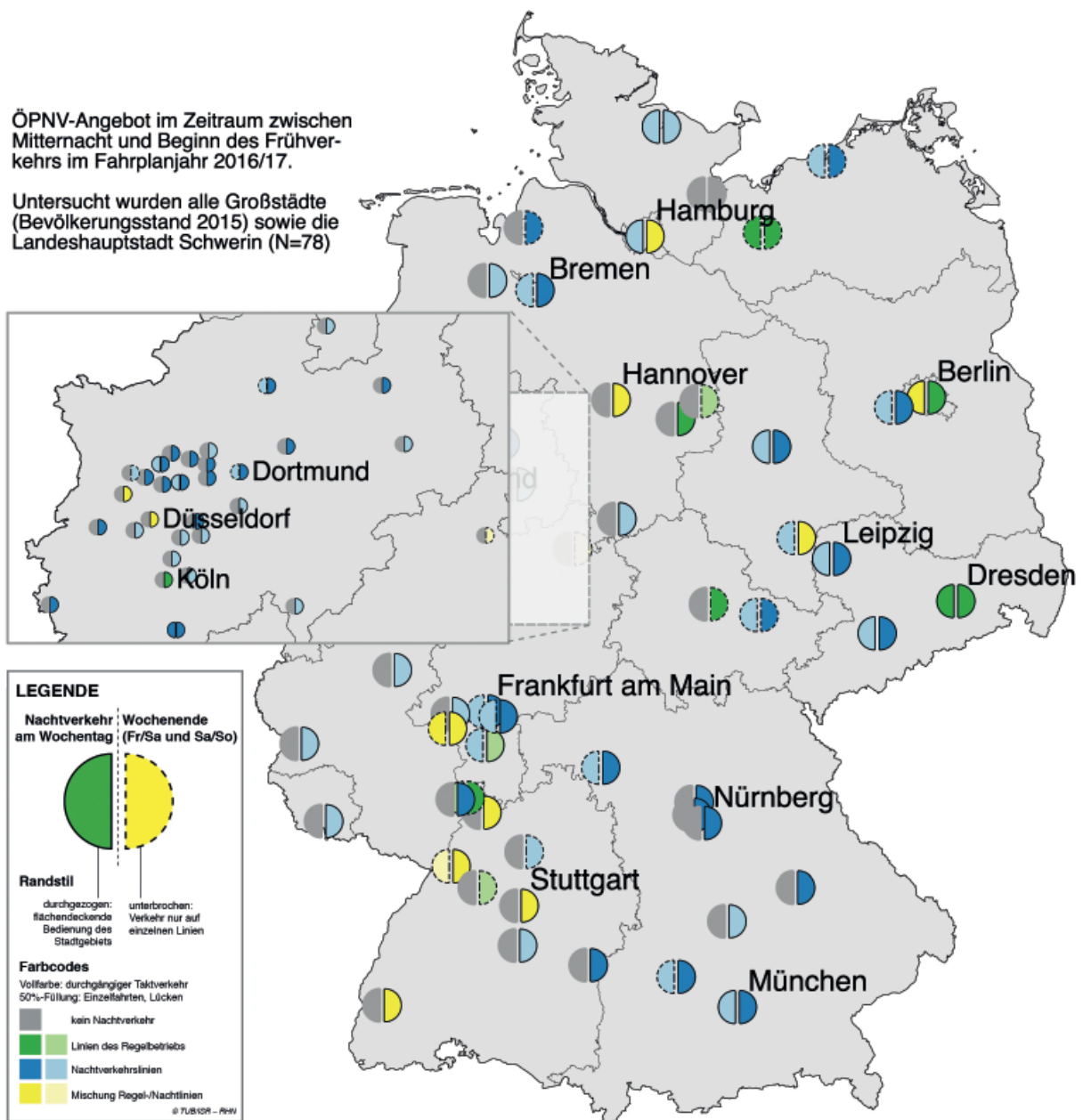


Abbildung 1: Nachtverkehr in deutschen Großstädten, Fahrplanjahr 2016/17 (Erhebung und Darstellung: R. Hänsch 2017)

Etwas anders gestaltete sich die Situation in der ehemaligen DDR: Spätverkehre waren in den 1980er Jahren durchaus ausgeprägt vorhanden und es wurde zumindest in den Großstädten auf Hauptlinien ein täglicher Nachtverkehr angeboten – häufig bereits im 24-Stunden-Betrieb. Nach dramatischen Nachfrageeinbrüchen ab 1990 wurde dieser Nachtverkehr dann jedoch reduziert oder ganz eingestellt, nach einigen Jahren aber gelegentlich wieder neu etabliert (z. B. in Rostock).

DIE ENTDECKUNG DER NACHFRAGE

Der Nachtverkehr, also Verkehre im Zeitraum zwischen ca. 22:00 Uhr am Abend und etwa 5:00 Uhr in der Früh war weiterhin noch ein kreativ bearbeitetes Versuchsfeld. Eine begrenzte Nachfrage wurde jedoch wahrgenommen und in verschiedenen Regionen wurden ab den 1990er Jahren eigene Nachtverkehrsangebote entwickelt und angeboten (vgl. dazu auch Burmeister 1995). Grundkonzept sind dabei häufig separate Nachtnetze v. a. mit Busverkehren. So wurde z.B. beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ein umfassendes NachtExpress-Netz etabliert.

Auch die bestehenden Angebote in den Metropolen wurden angepasst. In Berlin wurde auf Grundlage der auch zuvor umfangreich bestehenden Verkehre ab Mitte der 2000er ein neues Nachtnetz eingeführt. Dieses besteht aus einem Grundnetz aus S- und U-Bahnen (Wochenende) bzw. von Nachtbussen entlang der U-Bahn-Linien (werktags) und der Ergänzung durch zahlreiche andere Nachtverkehre mit Bussen und Straßenbahnen. In Hamburg wurde abseits der üblichen Liniensystematik bereits früh ein radiales System von Nachtbus-Linien mit zentralem Umsteigeknoten im Stadtzentrum eingeführt und ab 2004 ein gemischtes System mit U- und S-Bahnlinien am Wochenende eingeführt. Zunehmend wurde in den letzten Jahren das Nachtangebot in den Großstädten ausgeweitet, so dass mittlerweile zumindest an den Wochenenden von einem umfassenden Angebot die Rede sein kann (vgl. dazu auch Damochwal 2005). In Kleinstädten und im ländlichen Raum gibt es jedoch nur in Einzelfällen akzeptable Angebote.

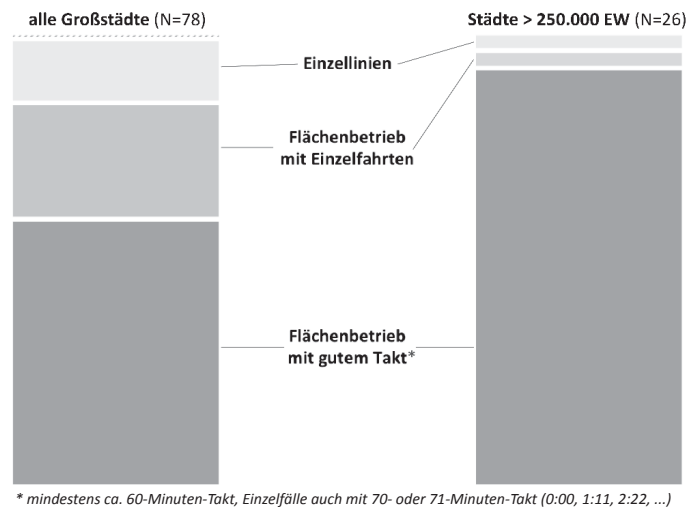


Abbildung 2: Nachtverkehrsangebot am Wochenende und vor Feiertagen, * mindestens ca. 60-Minuten-Takt, Einzelfälle auch mit 70- oder 71-Minuten-Takt (0:00 Uhr, 1:11 Uhr, 2:22 Uhr, ...). Schraffiert sind Städte ohne Nachtverkehr; Erhebung: R. Hänsch 2017)

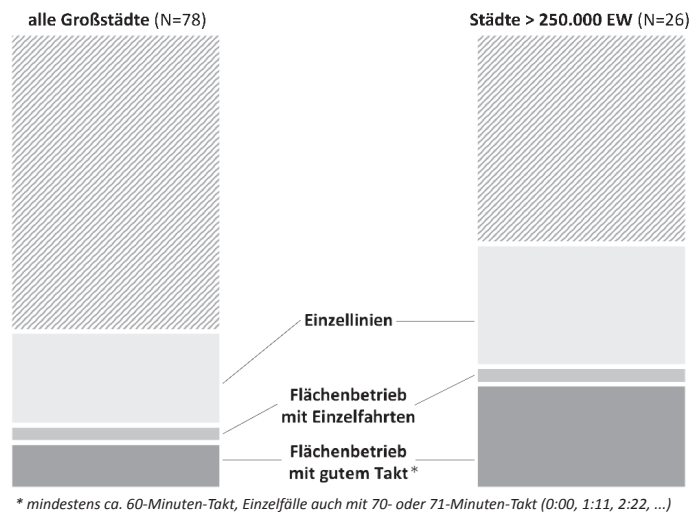


Abbildung 3: Nachtverkehrsangebot vor Wochenarbeitsdagen, * mindestens ca. 60-Minuten-Takt, Einzelfälle auch mit 70- oder 71-Minuten-Takt (0:00 Uhr, 1:11 Uhr, 2:22 Uhr, ...). (schraffiert sind Städte ohne Nachtverkehr; Erhebung: Hänsch 2017)

AKTUELLE SITUATION: NACHTVERKEHR IM TAKT

Vertiefend zur zuvor skizzierten Genese des Nachtverkehrs soll vorliegend die aktuelle Situation in Deutschland vorgestellt werden. Dabei werden die Ergebnisse einer aktuellen Erhebung in Auszügen vorgestellt. Zum Erhebungszeitpunkt im Fahrplanjahr 2016/17 wurde durch den Autor deutschlandweit das lokale ÖPNV-Angebot untersucht. Dabei wurden die 77 Großstädte¹ und zusätzlich – obwohl derzeit keine Großstadt aber strukturell als Landeshauptstadt bedeutsam – Schwerin berücksichtigt (N = 78).

¹ Die Auswahl erfolgte auf Grundlage des von Destatis veröffentlichten Gemeindeverzeichnisses-Informationssystems (GV-ISys) in der aktuellsten Fassung mit Datenstand zur Einwohnerzahl zu Ende 2015 bzw. bei Gemeinden in den Ländern Bayern, Bremen, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz zu Ende 2014.

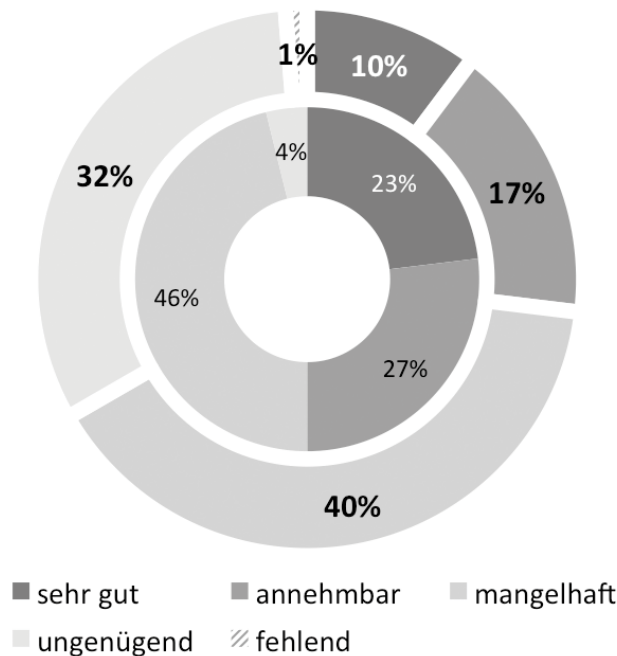


Abbildung 4: Bewertung des Nachtverkehrsangebote in deutschen Großstädten (Außenring alle Städte, Innenring Städte mit mehr als 250.000 Einwohnern; Bewertung entsprechend der textlichen Ausführung; Erhebung: R. Hänsch 2017)

Die regionale Anbindung der umliegenden Kreise wurde hier nicht erhoben. Ist ein ggf. vorhandener S-Bahn- oder anderer Zugverkehr für den Binnenverkehr der Städte nicht von Bedeutung, wurde dieser für die Bewertung nicht berücksichtigt. Das detaillierte Erhebungsergebnis kann der Karte in Abb. 1 entnommen werden.

Die Darstellung weist für jeden Ort das nächtliche Angebot vor Wochenarbeitsdagen einerseits und vor Wochenendtagen sowie Feiertagen aus. Im Einzelfall gibt es davon abweichende Angebotsstrukturen, so gibt es in zwei Fällen bereits in den Nächten auf Donnerstag ein Angebot wie in Wochenendnächten.

In der Darstellung wird unterschieden, ob das jeweilige Nachtangebot das Gemeindegebiet umfassend abdeckt (wobei selten von einer Komplettabdeckung die Rede sein kann) oder nur einzelne Linien auf den Hauptstrecken verkehren. Zusätzlich wurde das Fahrplanangebot bewertet. Wird ein durchgehendes Angebot vorgehalten (Nachtverkehr bis zur Betriebsaufnahme des Tagesverkehrs) und dabei mindestens ein 60-Minuten-Takt angeboten, wird eine volle Färbung aufgezeigt, ansonsten nur eine 50-Prozent-Schattierung. Als weitere Information wird über Farbcodierung aufgezeigt, ob es sich bei dem jeweiligen Angebot um ein gesondertes Nachtnetz (Nachtlinien, Sternverkehr u.ä.) handelt

oder ob das vom Tag her bekannte Regelangebot fortgeführt wird. In zahlreichen Städten wird eine Mischung beider Konzepte angeboten. Einige erste Auffälligkeiten der Erhebung sollen hier skizzenhaft benannt werden:

Nachtverkehr ist heute Standard...

In nahezu allen Großstädten (98,7 Prozent, in 77 von 78 Städten) gibt es heute ein Nachtverkehrsangebot wenigstens in den Wochenendnächten oder vor Feiertagen. Nur die Stadt Lübeck (215.000 Einwohnerinnen und Einwohner) bietet derzeit keinerlei Angebot. Die meisten Städte bieten dabei ein Angebot, das zumindest die größten Siedlungsgebiete anbindet. In ca. 14 Prozent der Städte verkehren aber nur einzelne Linien, so dass von einer Flächenerschließung nicht gesprochen werden kann (vgl. dazu auch Abb. 2). Nur in den fünf größten Städten ist ein Verkehr mit hoher Taktdichte feststellbar, i. d. R. verkehren die Nachtlinien aber in einem 60-Minuten-Takt oder es werden sogar nur Einzelfahrten angeboten.

...häufig aber nicht an Wochenarbeitsdagen

An Nächten vor Wochenarbeitsdagen gibt es nur noch in 34,5 Prozent der untersuchten Städte – über alle Größenarten hinweg – ein Angebot. Überraschend ist dabei, dass sogar eine Reihe von Städten mit mehr als 500.000 Einwohnern kein Angebot vorhalten (Düsseldorf, Hannover, Nürnberg, Stuttgart und sogar Köln als Millionenstadt). Auffällig ist auch, dass an Wochentagen wesentlich seltener eine flächenmäßige Bedienung des Gemeindegebiets feststellbar ist. In gut 60 Prozent der Städte mit Nachtangebot werden nur einzelne Linien bedient (vgl. dazu auch Abb. 3).

Nachtverkehr ist kein Regelangebot

Die überwiegende Anzahl der untersuchten Städte (etwa 75 Prozent) betreiben nächtliche Sonderlinienangebote. Das bedeutet, dass im Nachtverkehr – zumeist aus Effizienzgründen, teilweise aber auch aufgrund anderer Nachfrageströme – andere Linienwege als im Tagesverkehr bestehen. Häufig werden dabei auch verlässliche Umsteigebedingungen geschaffen. Durch Umwegfahrten soll gelegentlich auch eine bessere Flächenerschließung erfolgen. Für die Fahrgäste bedeutet dies aber meist längere Fahrzeiten und vor allem die Notwendigkeit, sich

<i>sehr gut</i>	Berlin Hamburg München Leipzig Dresden Bonn Chemnitz Magdeburg
<i>annehmbar</i>	Frankfurt am Main Dortmund Essen Bremen Karlsruhe Münster Augsburg Halle (Saale) Mainz Oberhausen Potsdam Würzburg Offenbach am Main
<i>mangelhaft</i>	Köln Stuttgart Düsseldorf Hannover Nürnberg Duisburg Bochum Wuppertal Bielefeld Mannheim Gelsenkirchen Mönchengladbach Braunschweig Aachen Freiburg Krefeld Erfurt Rostock Hamm Mülheim (Ruhr) Ludwigshafen Heidelberg Herne Regensburg Ulm Fürth Bottrop Bremerhaven Jena Erlangen Schwerin
<i>ungenügend</i>	Wiesbaden Kiel Kassel Hagen Saarbrücken Leverkusen Oldenburg (Olbg) Osnabrück Solingen Neuss Darmstadt Paderborn Ingolstadt Wolfsburg Heilbronn Pforzheim Göttingen Trier Reutlingen Recklinghausen Koblenz Bergisch Gladbach Remscheid Siegen
	> 300.000 Einwohner 150.000–250.000 Einwohner 0–150.000 Einwohner

Tabelle 1: Bewertung des Nachtverkehrs in deutschen Großstädten (Bewertungskriterien sind der textlichen Ausführung zu entnehmen, nach Bevölkerungszahl sortiert; Erhebung: R. Hänsch 2017)

auf zum Tagesverkehr veränderte Angebote einzustellen. Somit ist selbst für Regelnutzer des ÖPNV häufig der Nachtverkehr schwer nachvollziehbar.

Im Osten rollt's immer

Die Großstädte in den neuen Bundesländern haben eher geringe Einwohnerzahlen. So befinden sich von den 26 Städten mit mehr als 250.000 Einwohnerinnen und Einwohnern dort nur zwei Städte (Berlin wurde nicht den neuen Bundesländern zugeordnet). Dennoch ist das Angebot in den zehn betreffenden Großstädten überraschend gut. In neun Städten wird ein täglicher – wenngleich teilweise nur rudimentärer – Nachtverkehr angeboten. Vereinzelt wird dies in Fachdiskussionen auf eine stärker verankerte Angebotstradition aus Zeiten des Bestehens der DDR zurückgeführt (vgl. z.B. Damochwal 2005: 48).

Der Versuch einer Gesamtbewertung

Im Ergebnis der aufgezeigten Erhebung wurden die jeweiligen Nachtverkehrsangebote bewertet. Danach haben etwa ein Viertel der deutschen Großstädte ein ‚sehr gutes‘ oder ‚annehmbares‘ Nachtverkehrsangebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln, bei etwa einem Drittel ist das Angebot aber auch als ‚ungenügend‘ zu bewerten (vgl. Abb. 4 und Tab. 1). Die Bewertung ‚sehr gut‘ wurde vergeben, wenn die Stadt ein tägliches flächendeckendes Angebot im Taktverkehr (mindestens etwa im 60-Minuten-Takt)

vorhält. ‚Annehmbar‘ wurde bewertet, wenn vor Wochenarbeits-tagen dabei nur ein eingeschränktes Angebot besteht. Als ‚mangelhaft‘ wurde bewertet, wenn die vorhanden Angebote wenigstens in einem verlässlichen Taktverkehr verkehren, auch wenn nicht unbedingt eine flächendeckende Erschließung vorliegt oder es kein tägliches Angebot gibt. Als ‚ungenügend‘ schließlich wurde bewertet, wenn nur ein rudimentäres Angebot vorhanden ist, dass insbesondere große Taktlücken aufweist.

AUSBLICK ZUR NÄCHTLICHEN MOBILITÄT

Wenngleich die Nachtverkehre wie beschrieben mittlerweile weit verbreitet sind, so sind die Angebotskonzepte noch nicht immer attraktiv. Lange Fahrzeiten oder nur sehr geringe Takte sind immer noch feststellbar. Die Produktmerkmale aus dem Beitrag von Bernhard Ehmann, Ralf Hoopmann und Christoph Marquardt aus dem Jahr 1999 sind somit auch heute weiterhin überwiegend zutreffend. Dort wird benannt, dass die Nachtbusangebote (und zumeist handelt es sich um Busverkehre) u.a. folgende Aspekte auszeichnen:

- Sie sind häufig auf Wochenendnächte beschränkt,
- sie sprechen eine breite Kundengruppe mit verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen an,
- sind aber dennoch überwiegend dem Freizeitverkehr gewidmet,
- sie bieten meist eine merkbare Taktfrequenz (häufig im 60-Minuten-Takt) und
- die Angebote werden vielfach mit einem eigenen Corporate Design (z. B. Nightliner, LunaNacht-Linien, Fledermauslinie u.a.)

und individuellen Marketingkampagnen versehen, die gewöhnliche die Freizeitausrichtung unterstützen (nach Ehmann, Hoopmann, Marquardt 1999: 65).

Auf Grundlage der aktueller Erhebung soll ergänzt werden, dass

- die Angebote in vielen Städten noch große Lücken zum morgendlichen Tagesverkehr belassen (insb. an Sonntagen),
- Bedarfsverkehre in den Nachtverkehren der Großstädte nahezu keine Rolle spielen und
- die Angebote überwiegend abweichend vom Regelangebot des Tagesverkehrs strukturiert sind.

Für die Zukunft ist zu erwarten, dass weitere Städte ein tägliches Angebot etablieren bzw. ihr vorhandenes Angebot ausweiten. Neue Konzepte erscheinen dafür nicht nötig, das Angebotsportfolio ist dafür bereits umfassend vorhanden. Die Städte stehen dabei unter Druck: Die zunehmende Konzentration der Bevölkerung

in den Metropolräumen und die dort etablierte ÖPNV-Affinität der Bewohnerinnen und Bewohner lassen eine Erwartungshaltung wachsen, die zunehmend auch in den Nachtstunden gute Angebote erfordert. Gleichzeitig wird das Angebot in den kleineren Großstädten weiterhin im Wettbewerb der begrenzten Finanzmittel auf dem Prüfstand stehen. Das schon heute sehr begrenzte Angebot in Städten wie Rostock oder Schwerin oder der aktuelle Probetrieb in Regensburg sind nicht als gesichert anzusehen.

Demgegenüber lassen aber positive Beispiele erwarten, dass auch außerhalb der Großstädte, vor allem in den verdichteten Räumen, weitere Angebote eingeführt werden.

QUELLEN

Aberle, Gerd (1987): *Öffentlicher Personennahverkehr in der Fläche. Organisatorische und finanzpolitische Reformvorschläge*. Tetzlaff, Darmstadt.

Burmeister, Jürgen (1995): *Nachtverkehre gewinnen Bedeutung. Verkehrsunternehmen entwickeln Aktivitäten im Marktsegment Freizeitverkehr*. In: *Der Nahverkehr*, Heft 11, S. 29–37.

Damochwal, André (2005): *Öffentlicher Nachtverkehr in Großstadregionen. Konzeptentwicklung am Beispiel Berlin*, Kaiserslautern.

Ehmann, Bernhard; Hoopmann, Ralf; Marquardt, Christoph (1999): *Vom Discobus zum Nachtbus. Entwicklung zum umfassenden Nachtverkehr im ländlichen Raum*. In: *Der Nahverkehr*, Heft 3, S. 64–68.

Henckel, Dietrich (2016): *Raumzeitpolitik: Zeitliche Dimensionen der Verkehrspolitik*. In: Schwedes, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*, Springer VS, Wiesbaden. S. 521–542.

Ifo-Institut – Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung (1967): *Die voraussichtliche Entwicklung der Nachfrage nach Personenverkehrsleistungen in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1980*. Berlin.

Lorenz, Kai; Tully, Claus (2002): *Nachtverkehr in Potsdam: Der Nightrider und andere Angebote des ViP für junge Leute in Potsdam*. In: Hunecke, Marcel; Tully, Claus; Bäumer, Doris (Hrsg.): *Mobilität von Jugendlichen*. Leske + Budrich, Opladen, S. 183–191.

Schreiner, Joachim (2016): *Verkehrsgeneseforschung*. In: Schwedes, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Springer VS, Wiesbaden, S. 679–700.

Wermuth, Manfred (2016): *Personenwirtschaftsverkehr: Die empirische Analyse eines unterschätzten Teils des Straßenverkehrs*. In: Schwedes, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Springer VS, Wiesbaden, S. 295–322.

Verkehrswende von unten

Der Berliner Volksentscheid Fahrrad

Tim Birkholz

Nötig waren 20.000 Unterschriften in sechs Monaten, geschafft wurden 105.425 in nur dreieinhalb Wochen für das erste deutsche RadGesetz. Es folgten bis zu 73 Prozent Zustimmung in repräsentativen Umfragen und Ende 2016 mehr als eine Verdreifachung der Mittel für Radverkehr im neuen Koalitionsvertrag des Berliner Senats sowie Anfang 2017 ein 20 Millionen-Sofortprogramm für neue Fahrrad-Infrastruktur. Nicht zu vergessen die Berliner Medien, in denen der Radentscheid mit über 600 Artikeln in einem Jahr ein Dauerbrenner war (VEF 2017a, Abb. 1).

Immer vorne mit dabei: die erst im November 2015 neu gegründete Berliner Initiative *Volksentscheid Fahrrad*. Als Gründungsmitglied der Initiative beschreibe ich die Gründung, das Selbstverständnis und die Stärken der Initiative und gebe einen kurzen Ausblick in die Zukunft. Denn einen richtigen „Volksentscheid Fahrrad“ wird es wahrscheinlich gar nicht mehr geben (Stand April 2017). Genügend Arbeit und Konflikte bei der Verkehrswende – und dementsprechend die Notwendigkeit für professionelle Lobbyarbeit – jedoch schon.

Im gleichen Jahr rief ADFC-Vorstandsmitglied Frank Masurat verschiedene Fahrradinitiativen der Hauptstadt zusammen, um gemeinsam die Abgeordnetenhauswahl 2016 zu begleiten. Am Ende blieb eine Idee von Heinrich Strößenreuther übrig. Der Gründer der Initiative *Clevere Städte* organisierte den ersten formellen Workshop, um Ziele für einen Volksentscheid zu erarbeiten. Aus 130 Vorschlägen der über 30 Teilnehmenden kristallisierten sich im November 2015 zehn Zielbereiche heraus.

Schnell stand fest: Es gibt genug Energie und Bereitschaft unter den Teilnehmenden, das Vorhaben in Angriff zu nehmen. Ein Kernteam bildete sich, die 10 Ziele (VEF 2015) wurden ausgearbeitet, der Gang an die Öffentlichkeit vorbereitet und erste Hintergrundgespräche in Politik, Verkehrsunternehmen, Institutionen und Verbänden geführt.

„WIR WOLLEN EINFACH NUR SICHER FAHRRAD FAHREN“

Am 10. Dezember 2015 veröffentlichte der Tagesspiegel die 10 Ziele des Volksentscheids (VEF 2015). Der damalige Verkehrssenator Andreas Geisel (SPD) musste sich noch vor Weihnachten in mehreren Interviews zu der Diskussion äußern. Tenor sinngemäß: Wir machen doch schon ganz viel. Das braucht alles seine Zeit. Es gibt auch noch andere Verkehrsmittel.

Die Resonanz aus der Bevölkerung hingegen war überwältigend. Anfang 2016 wuchs die Initiative innerhalb weniger Wochen auf die Größe eines mittelständischen Unternehmens an. Die Hilfsbereitschaft und der Wunsch vieler Menschen, *endlich* etwas für besseres Radfahren zu machen, war riesengroß. Häufig kamen und blieben beruflich erfahrene Profis ihres jeweiligen Fachgebietes. Viele waren bereit, Verantwortung zu übernehmen: Juristen, Grafikerinnen, Fotografen, Texterinnen, ITler, Moderatorinnen, Social Media-Profis und Organisations-Soziologen und – ja – auch ein paar, die sich schon zuvor mit moderner Mobilität und Radverkehr beschäftigt hatten (Abb. 2).

Die Energie, die seit dem Anfangsworkshop im Team steckte, war auch für Neue ansteckend. Bis zum Herbst 2016 investierte alleine das Kernteam mit rund 25 Personen hochgerechnet mehr als elf Jahre ehrenamtliche Arbeitsstunden. Bis heute hält ein Gefühl von „Endlich passiert etwas“, gesunder Pragmatismus, der Wille zur Veränderung und ein unerschütterlicher Glaube an die eigenen Stärken die Gruppe zusammen. Schnelle Arbeits- und Reaktions-



Abbildung 1: Der Berliner Volksentscheid Fahrrad: 105.425 Unterschriften für das erste deutsche RadGesetz (Foto: Volksentscheid Fahrrad, N. Michalke)

geschwindigkeiten bei Entscheidungen und ein hohes Mobilisierungspotenzial ergeben eine schlagkräftige Kampagnen-Fähigkeit. Hinzu kommt die unbedingte Bereitschaft Konflikte und Tabus der deutschen Verkehrspolitik offen zu benennen und anzugehen. Die vielleicht wichtigste Stärke: die Entwicklung eines eigenen positiven Framings in der Kommunikation, dem auch politische Gegner zustimmen können. Ganz nach dem Motto: „Wir wollen einfach nur sicher Fahrrad fahren. Das ist gut für Berlin.“

DER PLANUNG FEHLT DAS WISSEN FÜR GUTE RAD-INFRASTRUKTUR

Auch für Stadt- und Verkehrsplanerinnen und -planer in ganz Deutschland ist die Initiative von Bedeutung. Bis heute gibt es nämlich in Deutschland kaum Studien und wenig Wissen darüber, wie eigentlich gute, sichere und auch als sicher empfundene – also stressfrei und angenehm zu befahrene – Rad-Infrastruktur gestaltet werden muss.



Abbildung 2: Arbeitstreffen des Volksentscheid-Teams (Foto: Volksentscheid Fahrrad, N. Michalke)

Das Ergebnis dieses fehlenden Wissens sieht man nicht nur in Berlin: Neu gebaute Rad-Infrastruktur wird häufig möglichst kostengünstig auf der Straße geführt. Sogenannte Radfahrstreifen werden – selbst an stark befahrenen Hauptstraßen – ohne bauliche Abgrenzungen zum Kfz-Verkehr und nur mit weißer Farbe markiert. Doch diese hat keine magischen Zauberkräfte: Häufig parken rechts Autos, deren Türen jederzeit aufgehen können und links fahren (meist zu schnelle, immer zu laute, häufig zu nah überholende) Autos und Lkw. Lieferwagen und andere Fahrzeuge parken zudem häufig darauf, was stressiges Einfädeln in den fließenden Verkehr notwendig macht (Abb. 3).

Stellen Sie sich selbst die Frage: Würden Sie hier Ihr zehnjähriges Kind, das nicht mehr auf dem Gehweg fahren darf, Radfahren lassen? Oder eine Seniorin, die zwar noch mobil, aber nicht mehr so schnell in ihren Reaktionen ist und deshalb zu der am meisten gefährdeten Gruppe Radfahrender gehört? Man muss kein Experte sein, um zu der Schlussfolgerung zu kommen, dass diese Infrastruktur nicht die Bedürfnisse aller potenziell Rad fahrenden Menschen berücksichtigt. Oder härter ausgedrückt: In Deutschland werden durch schlechte Infrastruktur und einseitige Verkehrspolitik Teile der Bevölkerung bei der freien Wahl des Verkehrsmittels diskriminiert.

ANDERE METROPOLLEN MACHEN ES VOR

Mittlerweile merken immer mehr Städte, dass Verkehrsprobleme, hohe Unfallzahlen, Klimawandel und Luftverschmutzung nicht ohne die Hilfe des Fahrrads bewältigt werden können. Weltweit sind Städte angetreten, Amsterdam und Kopenhagen den Titel Fahrradstadt streitig zu machen. Die Infrastruktur, mit der das gemacht wird, ist häufig baulich getrennt vom Autoverkehr, sogenannte „geschützte Radspuren“, bzw. „protected bike lanes“ (vgl. Birkholz, Lehmann 2016).

In New York, London oder Paris wird aktuell zwar noch weniger Rad gefahren als in Berlin, jedoch ist die politische Bereitschaft, eine fahrradfreundliche Stadt zu gestalten, sehr viel größer, da die Bürgermeister voran radeln und mehr Geld in die Hand nehmen. London beispielsweise plant die Investition von rund einer Milliarden GBP in nur einer Legislaturperiode. Der neue Ost-West-Radweg in der



Abbildung 3: Bärchen gegen Brummis: Mit Kuscheltieren für kindersichere Infrastruktur (Foto: Volksentscheid Fahrrad, N. Michalke)

Londoner Innenstadt ist ein gutes Beispiel dafür, was möglich ist, wenn sich die Prioritäten in der Verkehrspolitik verschieben (Abb. 4).

Berlin fällt bei dieser Entwicklung zurück und das obwohl es bereits seit 2004 – vergleichsweise früh – eine eigene Radverkehrsstrategie gab. Für das Fahrrad gab es pro Jahr weniger als 15 Millionen EUR, ca. vier EUR pro Einwohnerinnen und Einwohner, aber selbst dieser Betrag wurde nicht vollständig ausgegeben. Die oben genannten Großstädte geben hingegen zwischen 15 und 25 EUR pro Kopf und Jahr aus. In Berlin sollen es in Zukunft immerhin mehr als 13 EUR werden, rund 50 Millionen EUR pro Jahr. Die Herausforderung wird jedoch sein, dieses Geld auch tatsächlich zu verbauen, da es in allen Bereichen an Fachpersonal und Wissen fehlt.

AUSBLICK: DIE „HEILIGE KUH“ VON DER STRASSE SCHIEBEN

Seit Februar 2017 verhandelt die Initiative mit dem neuen rot-rot-grünen Senat über die Inhalte ihres RadGesetzes. Wird das verabschiedet, wäre kein Volksentscheid Fahrrad mehr notwendig. Deshalb stellt sich die Frage nach der weiteren Daseinsbe-

rechtigung. Mit einem bezahlten Büro-Team wurde Anfang 2017 ein weiterer Schritt in Richtung Professionalisierung gegangen. Bislang übrigens zum allergrößten Teil finanziert durch private Spenden und Fördermitgliedschaften, eine echte Verkehrswende von unten also.

Für die Zukunft gibt es zwei Aufgaben: Die erste spielt in Berlin, wo der Politik in den nächsten fünf Jahren wahlweise der Rücken gestärkt oder auf die Finger gehauen werden muss. Erste Bezirksgruppen des Radentscheids haben sich bereits etabliert, weitere werden folgen. Die größte Herausforderung wird sein, auf neue Qualitätsstandards bei der Infrastruktur zu bestehen sowie Verantwortlichen die Rücken zu stärken, wenn sie sich in die notwendigen Flächenkonflikte begeben. Die zweite Aufgabe ist das Weitergeben des aufgebauten Know-Hows in andere Städte. Ende März 2017 begann bereits der „Radentscheid Bamberg“ mit der Unterschriftensammlung, Die Grünen in München planen ein ähnliches Vorhaben. Beide Initiativen stehen in engem Austausch, es findet Know-How-Transfer, Beratung und Coaching statt. Weitere Anfragen und Gespräche gibt es in vielen anderen Städten.

Das übergeordnete Ziel der Initiative ist mittlerweile das Vorantreiben der Verkehrswende in ganz Deutschland auf kommunaler Ebene. Auf einer gemeinsamen Klausurtagung Anfang 2017 wurde das wie folgt formuliert: „Wir wollen die ‚heilige Kuh‘, das Auto – gemächlich und respektvoll – von der Straße schieben und noch



Abbildung 4: Radweg in London vor und nach Umbaumaßnahmen (Fotos: Volksentscheid Fahrrad, Hackney Cyclist)

mehr Menschen in den Bus, die Bahn oder aufs Fahrrad locken. Wir wollen lebenswerte Städte und kämpfen für unser Recht auf die ‚gute‘ Stadt. Vergiftete Luft, Lärm, Verletzte und Tote sowie Angst-

gefühle im Straßenraum gehören nicht dazu.“ Die größte Herausforderung bei dieser Aufgabe: Eine solide Finanzierung sicherzustellen (VEF 2017b).

QUELLEN

Birkholz, Tim; Lehmann, Tim (2016): *ADFC beschließt geschützte Radspuren (Protected Bike Lanes) – das Ende vom Radfahren unter Autos (Vehicular Cycling)?* <http://www.urbanophil.net/urbane-mobilitat/adfc-beschliesst-geschuetzte-radspuren-protected-bike-lanes-das-ende-vom-radfahren-unter-autos-vehicular-cycling/>, letzter Zugriff: 29. März 2017.

BMV – Das andere Bundesministerium für Verkehr (2016): *Der neue Ost-West-Radweg in London: Vorher-Nachher-Fotos.* <https://anderebm.v.wordpress.com/2016/06/25/der-neue-ost-west-radweg-in-london-vorher-nachher-fotos/>, letzter Zugriff: 5. Mai 2017.

VEF – Volksentscheid Fahrrad (2015): *Unsere 10 Ziele.* <https://volksentscheid-fahrrad.de/de/ziele/>, letzter Zugriff: 29. März 2017.

VEF – Volksentscheid Fahrrad (2017a): *Medienspiegel.* <https://volksentscheid-fahrrad.de/de/medienspiegel/>, letzter Zugriff: 29. März 2017.

VEF – Volksentscheid Fahrrad (2017b): *Spenden.* <https://volksentscheid-fahrrad.de/de/spenden/>, letzter Zugriff: 29. März 2017.



Abbildung 1: Orthophoto 2007 (Geoportal Berlin 2017)

Bahnhof ohne Stadtanschluss

Entwicklungen am Berliner Hauptbahnhof 2007–2017

Anja Besecke & Josiane Meier

Unter Nachwende-Wachstumsprognosen Anfang der 1990er Jahre inmitten einer großen innerstädtischen Brache geplant, 2006 schließlich als größter Turmbahnhof Europas und als einer der meistfrequentierten Fernbahnhöfe der Deutschen Bahn in einer städtischen Leere eröffnet. Berlin Hauptbahnhof: markante Architektur entworfen von Stararchitekten, 300.000 Fahrgäste täglich, ein Einkaufszentrum mit 70 Geschäften, sieben Tage die Woche von 8 bis 22, teils auch rund um die Uhr geöffnet, Umsteigmöglichkeiten zu bald vier S-Bahn-, drei Straßenbahn-, einer U-Bahn- und zahlreichen Buslinien, 24h-DB-Info-Anlaufstelle, Bahn-

hofsmission. Das Umfeld: elegante Weite im Regierungsviertel, historische Strukturen auf dem Gelände der Charité, Schifffahrtsinfrastruktur am Humboldthafen und Spreekanal, neue Hotels und hochwachsende Bürotürme, moderne Kunst im alten Hamburger Bahnhof, einzelne Gründerzeitfragmente, Berliner Sozialwohnungsbauten der Nachkriegszeit, Kioske und Zwischennutzungen, rege Bautätigkeit im Hochpreissegment in der Europacity, dazwischen Brachen, Baustellen, verwilderte Flächen und zugige Ecken, in denen sich Müll ansammelt. Superlative und Lob auf der einen, Tristesse und Ablehnung auf der anderen Seite – in kurzen Bewertungsstimmen der Ankommenden ausgedrückt: „schöner Bahnhof, schreckliches Umfeld“, „Der Berliner Hauptbahnhof ist eine Klasse für sich. Eine funkelnde, lichtdurchflutete Kathedrale [...]“.



Abbildung 2: Orthophoto 2016 (Geoportal Berlin 2017)

Richtig schrecklich ist das Umfeld des Bahnhofs. Eine windige, dreckige Wüste mit billigen Buden und kein bisschen Großstadtflair. Berlin, det jeht nich!“ (TripAdvisor 2017).

Dieser Beitrag geht der Frage nach, wie es zehn Jahre nach Eröffnung am und um den Berliner Bahnhof der Superlative in Bezug auf Nutzungsstruktur, Bautätigkeit und Preisentwicklung aussieht. Er greift dazu auf Ergebnisse des Projektes „Stadt und Bahnhof“ zurück, welches 2007/2008 unter der Leitung von Dietrich Henckel an der TU Berlin die Wechselbeziehungen von Stadt und Bahnhof untersuchte (Projektgruppe Stadt und Bahnhof 2008). Diese werden kontrastiert mit eigenen Erhebungen Anfang des Jahres 2017.

BAHNHÖFE IN DER STADT UND STADTENTWICKLUNG

Bahnhöfe sind Tore in die Stadt und gleichzeitig Visitenkarten. Sie bringen seit zwei Jahrhunderten die Welt in Form von Waren und Personen in die Stadt und die Stadt in die Welt, markieren somit Eingangs- und Ausgangssituationen. An Bahnhöfen kreuzen sich Achsen des Verkehrs und eine Vielzahl an Menschen begegnet sich, nicht selten ganz international. Ursprünglich lagen Bahnhöfe außerhalb der Stadtmauern, als wichtige Orte der Stadt definierten sie ein ergänzendes Zentrum. Die Stadt wuchs wegen, mit und um den Bahnhof und somit sind sie heute nicht von ungefähr integraler Teil der Innenstadt (man denke an Leipzig, Stuttgart oder Zürich).

Historisch erfuhren Bahnhöfe ganz unterschiedliche Zyklen der Wertschätzung: zunächst die Hochzeit als „Verkehrspalast“ – gebaut in Dimensionen und mit einer Architektursprache vergleichbar mit Kirchen. Daraufhin der Bedeutungsverlust in der Ära des Automobils mit einer Entwicklung hin zum reinen Funktionsbau, teilweise auch verbannt unter die Erde. Dann die „Renaissance der Bahnhöfe“, ausgerufen von der neu gegründeten DBAG zur Jahrtausendwende (BDA et al. 1996). Insbesondere große Bahnhöfe sollten wieder attraktive Zentren der Stadt werden; es flossen verstärkt Investitionen in die Gebäude und ein Ausbau zu Einzelhandels- und Gastronomietempeln begann.

Bahnhöfe zeichneten und zeichnen sich oft durch Gegensätze aus, und Widersprüchlichkeiten prägten und prägen ihr Umfeld. Architektonisch und in der Stadteinbettung zeigen sich oft eine Vorder- und eine Rückseite, die Gebäude sind repräsentativ und „schrabbelig“ zugleich. Im Bahnhofsumfeld finden sich nicht selten Prostitution und illegaler Warenumsatz, aber gleichzeitig auch hochpreisige Nobelhotels und teure Einkaufsstraßen, in denen



Abbildung 3 und 4: Das Hauptbahnhofumfeld von Südosten 2007 und 2017 (Fotos: J. Meier 2007, A. Besecke 2017)

die Crème de la Crème der Stadt flaniert. Ein kontrastreiches Bild des Wechselspiels zwischen Bahnhof und Stadtentwicklung zeigt sich historisch und aktuell in Berlins Mitte rund um den Hauptbahnhof.

DER BERLINER HAUPTBAHNHOF UND SEIN UMFELD

Der Berliner Hauptbahnhof liegt geografisch zentral in Berlin und doch gleichzeitig in einer doppelten Randsituation, da er am Rand des ehemaligen Westberlins und am Rand des ehemaligen Ostberlins aus der S-Bahnhaltestelle „Lehrter Stadtbahnhof“ entstand. Damit liegt der großstädtische Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof an einer Narbe der Stadt, an der Berlin seit mehr als 25 Jahren das Zusammenwachsen erprobt.

Aus dem Zug ausgestiegen, treten die Ankommenden im Süden in das Parlaments- und Regierungsviertel, im Westen in den Moabiter Kiez, im Osten auf das Krankenhausbau- und im Norden auf die Baustelle der Europacity, die bald „ein neues Stück Berlin“ sein soll – „urban“, „gemischt“, „modern“, „nachhaltig“ und „unverwechselbar“ (CA Immo 2017). Der Hauptbahnhof, auch städtebaulich als „Plus“ in der Mitte, soll das alles verbinden und Magnet und Motor der Stadtentwicklung sein (u.a. Dürr 1996). Schwäche darf sich der Hauptbahnhof dabei nicht erlauben: Im Gegensatz zu vielen anderen Bahnhöfen dieser Welt ist er ein Bahnhof ohne Rückseite, er hat Anschlüsse an allen Seiten und soll von all diesen „Glanzstück“ sein.

Die Planungen für das Umfeld waren und sind rege und hoch angesiedelt. Zuständig für große Teile

der Gebiete ist nicht etwa der Bezirk Mitte, sondern die Berliner Senatsverwaltung, die Anfang der 1990er Jahre die planerische Rahmensetzung übernahm. Das Parlaments- und Regierungsviertel war als Entwicklungsmaßnahme 1993 beschlossen und wurde zügig umgesetzt. Die Planungen für das Gebiet um die Heidestraße – die Europacity – laufen seit 2006, einen Masterplan gibt es seit 2009, mehrere Bebauungspläne inklusive städtebaulicher Verträge schaffen Planungsrecht. Die Europacity wird als „größtes Neubauvorhaben der Hauptstadt“ und „nachhaltiges Quartier am Hauptbahnhof“ beworben (SenStadtUm 2015). Teile des Gebietes liegen gleichzeitig in der 2005 förmlich festgelegten Städtebauförderkulisse Stadtumbau West (Tiergarten-Nordring/Heidestraße). Zentrale Akteure in den Gebieten um den Hauptbahnhof sind, neben der öffentlichen Hand, die Deutsche Bahn AG und die CA Immo. Letztere hat als Projektentwicklungsgesellschaft in ihrem Portfolio Flächen von knapp 20 Hektar in der Europacity (CA Immo 2017).

ZEHN JAHRE STADTENTWICKLUNG AM HAUPTBAHNHOF: WAS HAT SICH GETAN?

Wie schon 2007 kurz nach Eröffnung des Kreuzungsbahnhofs zeigt sich auch heute das Umfeld stark gemischt hinsichtlich Nutzungsarten, Bautypologien und Atmosphären – von aufgeräumter Weite im Regierungsviertel bis hin zum typischen Berliner Kiez im Nordwesten, dazwischen Brachen und Bauerwartungsland (vgl. Abb. 5 und 6). Neubauten, jedoch, waren 2007 vornehmlich auf Bauschildern zu sehen. Diese lösten sich teils infolge der kurz darauf einbrechenden Immobilien- und Finanzkrise langsam in der Witterung auf, ohne dass die darauf angepriesenen Bauten je entstanden. Im Jahr 2017 allerdings drehen sich emsig die Kräne zwischen einer wachsenden Zahl neuer Gebäude. Diese Entwicklungsdynamik ist sowohl ein Ergebnis der neuerlichen Hochkonjunktur des Beton-goldes als auch des einst herbeigesagten, dann wieder resigniert abgesagten, und nun doch parforce eingetretenen Stadtwachstums Berlins.

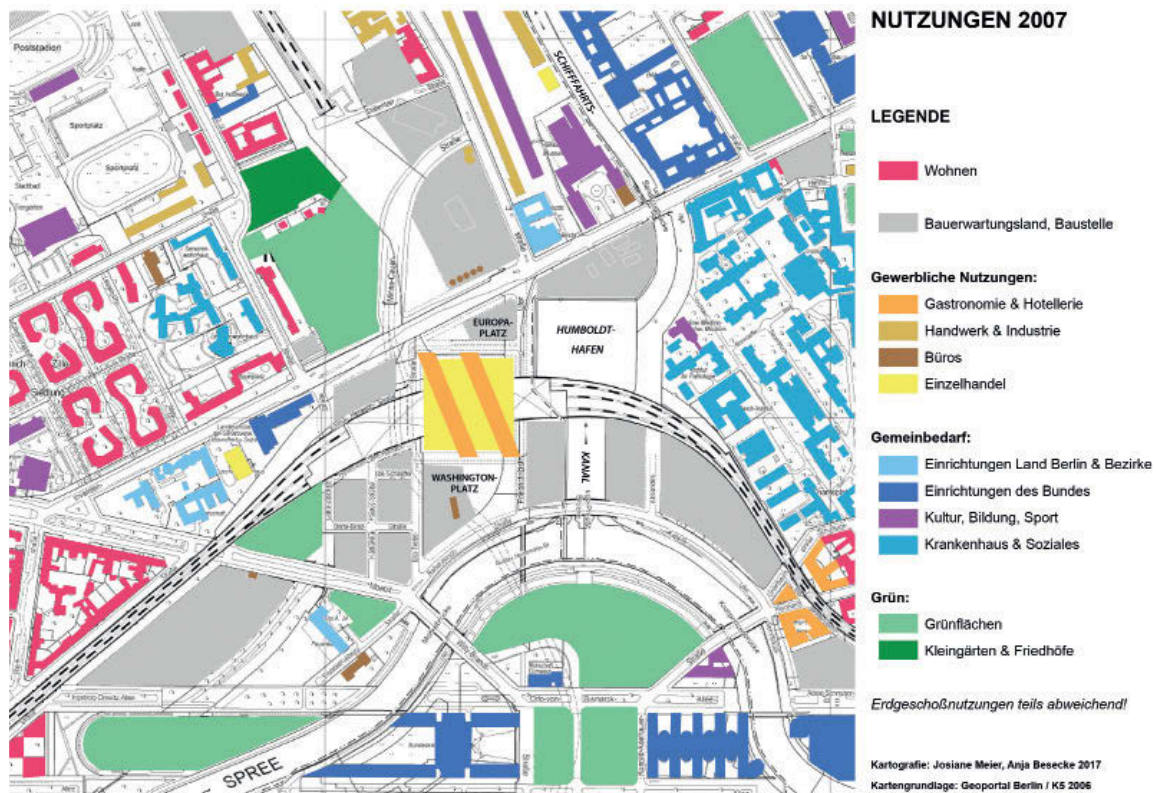


Abbildung 5: Nutzungsstruktur 2007 (Kartografie: J. Meier, A. Besecke 2017)

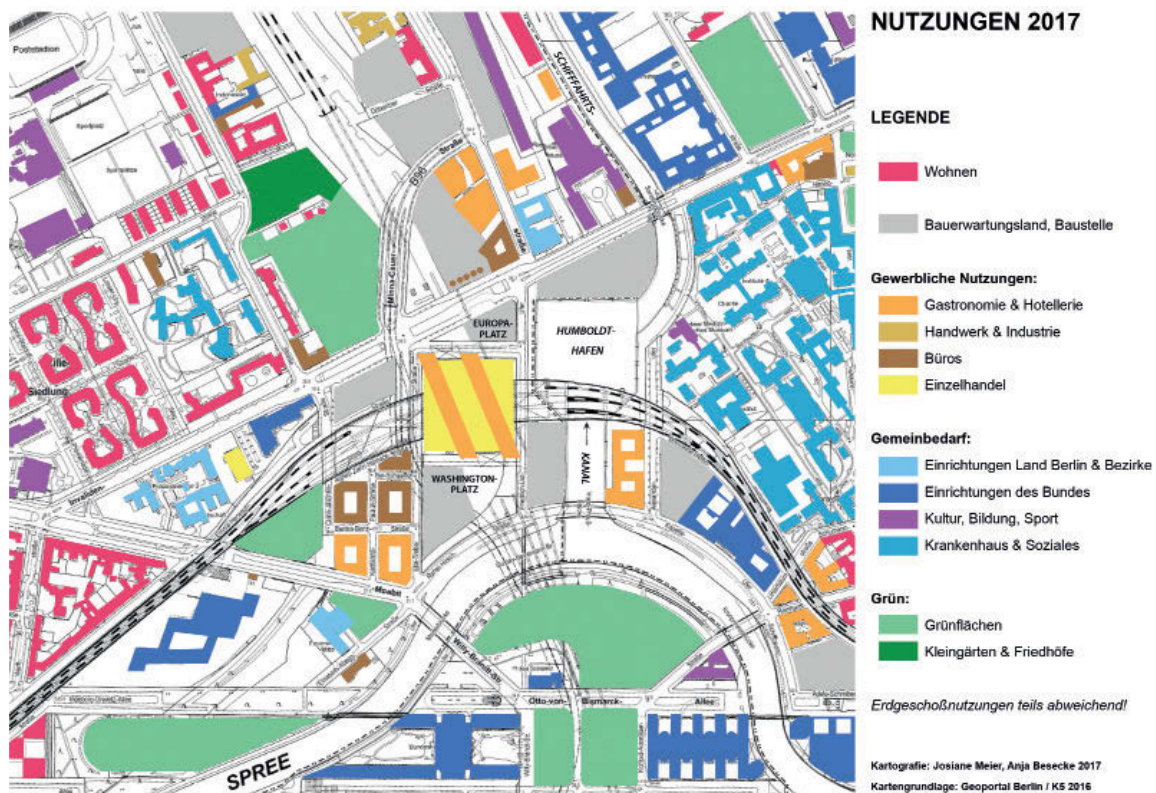


Abbildung 6: Nutzungsstruktur 2017 (Kartografie: J. Meier, A. Besecke 2017)



Abbildung 7 und 8: Blick von Südwesten gen Hauptbahnhof 2007 und 2017 (Fotos: J. Meier 2007, A. Besecke 2017)

Die Bodenrichtwerte zeigen hohe Steigerungen in allen Bereichen rund um den Hauptbahnhof. In der Europacity lässt sich beispielsweise ein Anstieg um das Zwanzigfache ablesen: Während hier 2007 lediglich Bodenrichtwerte für gewerbliche Nutzungen in Höhe von 150 EUR/m² ausgewiesen wurden, sind 2017 Bodenrichtwerte für Wohnen von 3.000 EUR/m² und Kerngebiets- bzw. Mischgebietsnutzungen von 3.500 EUR/m² verzeichnet. Für das Gebiet, welches den Hauptbahnhof unmittelbar umgibt, wurde 2007 kein Richtwert ausgegeben, 2017 liegt dieser bei 6.000 EUR/m² für Kerngebietsnutzungen (vgl. Geoportal Berlin: Bodenrichtwerte 2007 und 2017).

Veränderungen der Nutzungs- und Baustrukturen um den Hauptbahnhof sind räumlich auf Einzelgebiete konzentriert: Teils ergaben sich erhebliche Veränderungen durch hoch wachsende Neubauten, teils hat das Brachland Bestand. So beispielsweise unmittelbar um das Bahnhofsgebäude (vgl.

Abb. 3 und 4), was zumindest teilweise auf die weiterhin im Bau befindliche unterirdische Trasse der S21 zurückzuführen ist. Neu errichtet wurden v.a. Hotel- und Bürogebäude – sie entstanden im südlichen Bereich der Europacity in dichter Blockbebauung, ebenso südlich des Hauptbahnhofs am Washingtonplatz (vgl. Abb. 7 und 8) sowie am Eingang zum Moabiter Kiez. Vertreten sind wenig brillierende Zweckbauten wie das Hotel Meininger, aber auch mit Architekturpreisen ausgezeichnete Gebäude wie der Tour Total (vgl. Abb. 9 und 10). Weiter ausgebaut wurde in den letzten zehn Jahren auch das Regierungsviertel: Neu entstanden sind das Innenministerium zwischen Alt-Moabit und Spree und das Bundesministerium für Bildung und Forschung sowie das Haus der Zukunft am Kapelleufer.

Auch Wohnimmobilien sind im Gebiet neu hinzugekommen. Diese befinden sich in der gerade schnell wachsenden Europacity, konzentriert entlang des westlichen Ufers des Schiffahrtskanals. Einzugsbereit ist seit 2017 ein Gebäude mit Eigentumswohnungen, kurzfristig sollen auch Mietwohnungen realisiert werden – Masterpläne liegen vor, Planungsrecht besteht, Investoren und das Land Berlin sind aktiv (vgl. CA Immo 2017, SenStadtUm 2015).



Abbildung 9 und 10: Blick Richtung Norden entlang der Minna-Cauer-Straße 2007 und 2017 mit entstehender Europacity 2017 (Fotos: J. Meier 2007, A. Besecke 2017)



Abbildung 11 und 12: Temporäre Kioske an der Invalidenstraße 2007 und 2017 (Fotos: J. Meier 2007, A. Besecke 2017)

Während Büro- und Hotelimmobilien stark nachgefragt werden und die Zahl der Wohnungen zuletzt aufgestockt wurde, fällt die Bilanz im Gastronomie-Bereich gemischerter aus. Offenbar ist es schwierig, für die in den Erdgeschossen der Neubauten vorgesehenen Lokale die erwarteten „angesagten“ Pächter zu finden (Schönball 2016): Nach wie vor fehlt die Laufkundschaft, so z.B. rund um den Washingtonplatz, aber auch im südlichen Teil der Europacity. Allerdings halten sich die temporär errichteten Kioske direkt an der Invalidenstraße mit ihrem Gemischtwarenangebot der Fastfoodversorgung überaus gut: Um die fünf Blechdosen am nördlichen Ausgang des Bahnhofs herrscht reger Betrieb, 2007 wie 2017 gleichermaßen. Sie schlossen die gastronomische Lücke im direkten Hauptbahnhofsumfeld, ergänzen das eher hochpreisige Angebot im Bahnhof und bedienen die Kundenströme von U-Bahn, Tram und Bus. Lediglich die Betreiberstrukturen und mit ihnen die Angebote und Werbezüge haben sich seit 2007 verändert (vgl. Abb. 11 und 12). Der sprichwörtliche Fels in der Brandung ist das Restaurant Paris-Moskau, welches als alteingesessener gastronomischer Betrieb unmittelbar am Innenministerium weiter existiert, nachdem es jahrelang von dessen Baustelle umfasst war (vgl. Abb. 13 und 14).

Trotz zunehmender Umbauung beschleicht einen beim Heraustreten aus dem Hauptbahnhof damals wie heute das Gefühl, in der inneren Peripherie zu sein. Dies hängt mit fehlender Lebendigkeit in den neuen Quartieren zusammen, die bisher eher unwirtlich wirken und kaum als Aufenthaltsorte genutzt werden, aber auch mit dem weiterhin hohen Anteil an „städtischer Wildnis“ im unmittelbaren Bahnhofsumfeld. Diese zeigt sich in großer Vielfalt: Es gibt von der Natur überwucherte Bereiche (z.B. am Polizeirevier gegenüber dem Washingtonplatz), leere, oft vermüllte Flächen (z.B. unmittelbar zwischen Bahnhof und Humboldthafen) und solche, auf denen sich Baustellen mit ihrem ganz eigenen Wesen breit machen (z.B. direkt nördlich des Humboldthafens bzw. auf dem Washingtonplatz). Diese Wildnisse sind oft abgezaunt und damit unzugänglich – es sei denn, sie bieten gerade einer der wechselnden Zwischennutzungen Platz: Strandbar, Zirkus und weitere Events gehören damals wie heute zum Repertoire.



Abbildung 13 und 14: Das Restaurant Paris-Moskau 2007 (rechts im Bild), 2017 mit dem Innenministerium (Fotos: J. Meier 2007, A. Besecke 2017)

NÄCHSTER HALT: STADTANSCHLUSS?

Der Vergleich der Situation nach zehn Jahren deutet darauf hin, dass der „Motor“ Hauptbahnhof Berlin angelaufen ist: Besonders die Preiskurve steigt steil an und Bauten wachsen zahlreich in die Höhe. Dennoch wirkt der Bahnhof nach wie vor wie ein UFO in Berlins unfertiger Mitte, der Stadtanschluss scheint noch lange nicht vollzogen. Wie sehr er noch im Entstehen ist, zeigt sich ganz sinnbildlich an der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur: Die Stadtbahn fährt seit Anbeginn über den Hauptbahnhof und verbindet ihn mit mehreren Brandenburger Umlandgemeinden; 2009 wurde das Teilstück zwischen Brandenburger Tor und Hauptbahnhof der als durchgängig geplanten U-Bahnlinie 5 aus Berlins Osten eröffnet, der Anschluss bis zum Alexanderplatz steht jedoch noch aus; 2014 gelang die Anbindung an das Straßenbahnnetz, wenn auch mit verkürzter Streckenführung; für mittlerweile 2019

ist die Eröffnung der neuen S-Bahnverbindung in Nord-Süd-Richtung über den Hauptbahnhof geplant (S21) und mit dem Umbau des Humboldthafens soll es schließlich auch eine Umsteigemöglichkeit zur Personenschifffahrt geben.

Im Jahr 2017 zeigt sich der Bewohnerschaft und den Besuchenden inmitten der Hauptstadt ein Stadtteil im Werden: Einiges hat sich getan seit der Eröffnung des Hauptbahnhofs 2006, aber vieles auch (noch) nicht. Aktuell ist die Baudynamik hoch und die Hoffnungen sind groß – auf 1-A-Lagen und aufregende Architektur in nachhaltigen Stadtquartieren zum Wohnen und Arbeiten. Inwiefern im Zentrum Berlins das gelingt, was in der Geschichte vieler Städte vor über 100 Jahren geschah – dass im Umfeld der neuen Bahnhöfe quirlige Zentren entstanden – bleibt vorerst eine offene Frage. Das Bahnhofsumfeld erscheint heute wie 2007 als Ort im temporären Schwebezustand mit Teilgebieten, die unterschiedlicher nicht sein könnten. Gerade deshalb lohnt jetzt ein Streifzug durch die Umgebung – denn es gilt zu entdecken, was nicht mehr lange Bestand haben wird.

QUELLEN

BDA – Bund Deutscher Architekten; Deutsche Bahn AG; Förderverein Deutsches Architekturzentrum DAZ in Zusammenarbeit mit Meinhard von Gerkan (Hrsg.) (1996): *Renaissance der Bahnhöfe: Die Stadt im 21. Jahrhundert*. Vieweg, Wiesbaden.

CA Immo (2017): *Projektübersicht. Europacity: Die neue Mitte Berlins*. <http://www.caimmo.com/de/portfolio/projekt/europacity/>, letzter Zugriff: 21. April 2017.

Dürr, Heinz (1996): *Bahn frei für eine neue Stadt*. In: BDA – Bund Deutscher Architekten; Deutsche Bahn AG; Förderverein Deutsches Architekturzentrum DAZ (Hrsg.) (1996): *Renaissance der Bahnhöfe: Die Stadt im 21. Jahrhundert*. Vieweg, Wiesbaden, S. 12-14.

Geoportal Berlin (2017): *Karte von Berlin 1:5000 (K5 – Grautonausgabe) 2006 und 2016; Bodenrichtwerte 2007 und 2017; Digitale farbige Orthophotos 2007 und 2016*. <http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>, letzter Zugriff: 4. April 2017.

Projektgruppe Stadt und Bahnhof (2008): *Endbericht Stadt und Bahnhof*. Endbericht am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Berlin.

Schönball, Ralf (2015): *Der Hauptbahnhof bekommt einen riesigen Zauberwürfel*. In: Der Tagesspiegel vom 9. Dezember 2015.

Schönball, Ralf (2016): *Glaskubus und Turm für den Hauptbahnhof*. In: Der Tagesspiegel vom 6. Dezember 2016.

SenStadtUm – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2015): *Europa-City. Nachhaltiges Quartier am Hauptbahnhof*. 2. Auflage. Berlin.

TripAdvisor (2017): *Bewertungen aus der TripAdvisor Community*. www.tripadvisor.de/ShowUserReviews-g187323-d2183304-r120427474-Berlin_Hauptbahnhof-Berlin.html, letzter Zugriff: 25. April 2017.

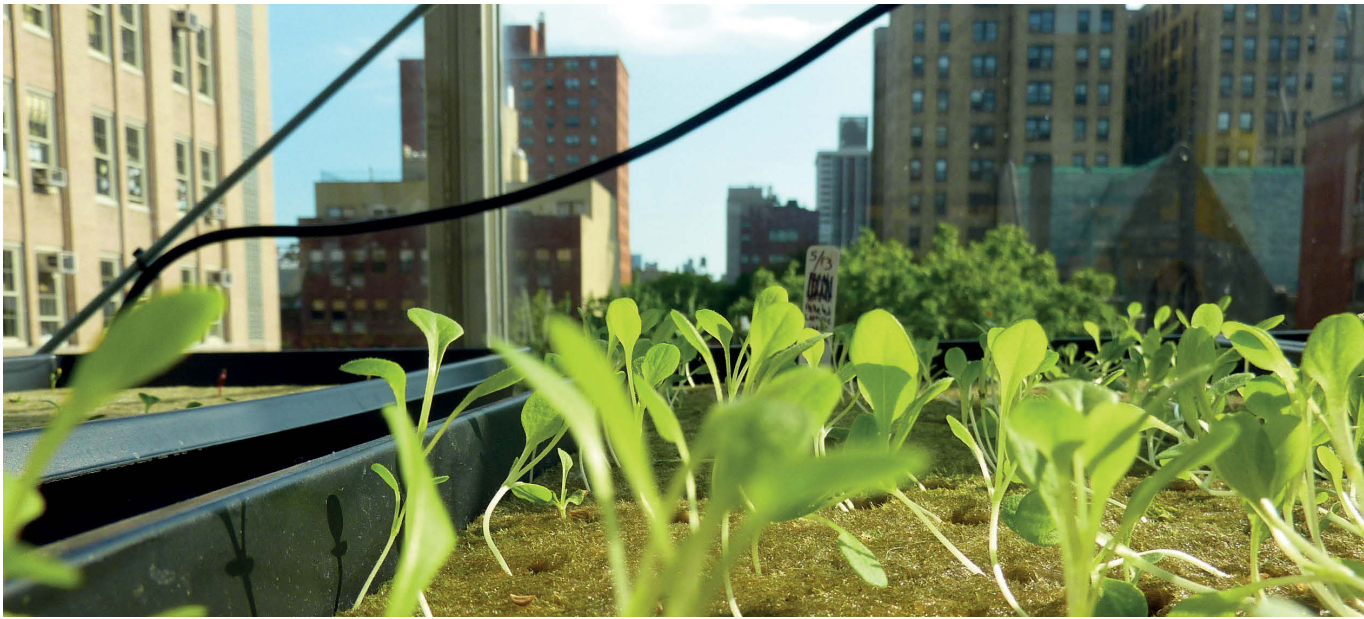


Foto: S. Thomaier

Unternehmen Zero-Acreage Farming

Wie es funktioniert und warum es auch für Berlin gut sein kann

Susanne Thomaier

In Forschung wie Praxis ist mittlerweile weitgehend unbestritten, dass Landwirtschaft und Gärtnern in der Stadt Nutzen auf unterschiedlichen Ebenen mit sich bringen können. In wachsenden Städten geraten freie Flächen durch Nachverdichtungsprozesse jedoch unter Druck, damit stehen urbane Gartenprojekte oftmals in Konkurrenz zu Bauvorhaben. Einen Ausweg bietet die zunehmende Nutzung von Dachflächen für die urbane Landwirtschaft, denn Dächer stellen ein großes Potenzial an bisher weitgehend unerschlossenen städtischen Flächen dar. Doch nicht nur Dächer werden für urbane Landwirtschaft genutzt, auch an Fassaden oder gar im Innern von städtischen Gebäuden wird inzwischen vermehrt Garten-

bau betrieben. Diese Formen gebäudeintegrierter Landwirtschaft können unter Zero-Acreage Farming (ZFarming), d.h. Landwirtschaft ohne zusätzlichen Flächenverbrauch zusammengefasst werden: ZFarming umfasst offene Dachgärten oder -farmen, Dachgewächshäuser, Fassadenbegrünung oder -gewächshäuser sowie Indoorfarmen¹. Gegärtnert wird in mobilen Pflanzbehältern, flächig ausgetragenen Erdboden oder hydroponisch, d.h. die Pflanzen wachsen in einer Nährstofflösung² – in das Verfahren wird teilweise auch Fischzucht³ integriert.

¹ Der Begriff wurde im Rahmen des BMBF geförderten Forschungsprojekts „ZFarm – Städtische Landwirtschaft der Zukunft“ geprägt, an dem das Fachgebiet Stadt- und Regionalökonomie von 2011 bis 2013 beteiligt war. Im Rahmen des Projekts wurden zahlreiche ZFarming Projekte weltweit auf ihre Potenziale und Funktionsweisen hin untersucht und systematisiert. In zahlreichen Workshops und Interviews wurden zudem spezifische Herausforderungen im Planungs- und Umsetzungsprozess von ZFarming und damit einhergehende Besonderheiten in den Akteurskonstellationen identifiziert.

² Beim Hydroponik-Verfahren wachsen die Pflanzen nicht in Erde, sondern in Wasser. Dabei werden die Wurzeln von nährstoff- und sauerstoffreichem Wasser umspült (ZALF e.V. 2013).

³ Aquaponik ist die Kombination aus Hydroponik-Verfahren und Aquakultur (Fischzucht) in einem Kreislaufsystem, wobei die im Fischwasser enthaltenen Nährstoffe aus den Ausscheidungen der Fische den Pflanzen zugeführt werden (ZALF e.V. 2013). Dieses Verfahren stellt besondere Anforderungen an die Statik von Gebäuden.

So vielfältig die Nutzungsformen von ZFarming sind, so unterschiedlich sind auch die damit verbundenen Zielsetzungen sowie die Betreiber- und Organisationsmodelle:

Kommerzielles ZFarming

Unternehmen betreiben mit ZFarming gewinnorientierten Gartenbau. Beispiel: Start-ups.

Imageorientiertes ZFarming

ZFarming wird unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit zur Vermarktung eines anderen Kerngeschäfts genutzt. Beispiel: Restaurants.

Bildungs- und sozialorientiertes ZFarming

ZFarming dient der Vermittlung von sozialen und ökologischen Werten oder der Gesundheitsförderung. Beispiel: Gemeinnützige, soziale Institutionen, Bildungs- oder Gesundheitseinrichtungen.

Städtische Lebensqualität durch ZFarming

Bewohner- oder Mitarbeitergärten zur Steigerung der Lebensqualität. Beispiel: Wohnungsunternehmen.

ZFarming als Innovationstreiber

ZFarming als Forschungsgegenstand dient der Entwicklung innovativer und nachhaltiger Anbaumethoden und/oder Modellen der Nahrungsmittelversorgung. Beispiel: Forschungseinrichtungen, Unternehmen.

Eine Besonderheit von ZFarming gegenüber urbaner Landwirtschaft in der Fläche ist dabei u. a., dass gerade im gebäudeintegrierten Anbau zunehmend gewinnorientierte Unternehmen entstehen. Das erwerbswirtschaftliche ZFarming in Indoorfarmen, Dachgewächshäusern und Dachfarmen (siehe Abb. 1–3) wird in diesem Beitrag diskutiert.

Den gesamten ZFarm-Forschungsprozess begleitete die Frage, ob kommerzielle Dachgewächshäuser oder Indoorfarmen für Berlin geeignet seien. Inwieweit besteht in einer Stadt – die im Vergleich zu anderen Metropolen noch über zahlreiche Freiflächen verfügt⁴ und ein landwirtschaftlich geprägtes Umland hat – die Notwendigkeit mit vergleichsweise hohem Aufwand Gebäudeflächen für gewinnorientierte urbane Landwirtschaft zu aktivieren? Diese Debatte steht in engem Zusammenhang mit spezifischen Herausforderungen im Planungs- und Reali-



Abbildung 1: Dachgewächshaus von Gotham Greens auf Supermarkt, New York City (Foto: S. Thomaier)

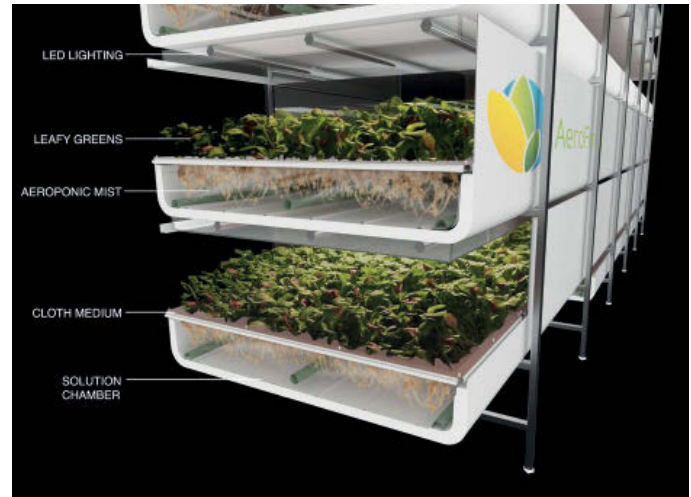


Abbildung 2: Anbausystem des Indoorfarming-Unternehmens AeroFarms (Darstellung: AeroFarms)

sierungsprozess, die ZFarming im Vergleich zu üblichen Dach- oder Fassadenbegrünungen mit sich bringt. Diese umfassen besondere Ansprüche an die zu nutzende Fläche (z. B. Größe der Fläche, Sonnenexposition, Zugänglichkeit) und an das Gebäude (z. B. baulicher Zustand und Statik, Wasser- und Energieinfrastruktur, Kompatibilität von ZFarming mit anderen Nutzungen, Logistik), rechtliche und regulatorische Rahmenbedingungen wie Baunutzungsrecht, Brandschutz, Emissionsschutz etc. sowie die Zusammenarbeit verschiedener Disziplinen (z. B. Architektur, Gartenbau, Gebäudetechnik, Lebensmittelsicherheit). Je nach Komplexität des ZFarm Designs – handelt es sich um ein großflächiges, hoch effizientes, computergesteuertes Dachgewächshaus für Erwerbsgartenbau oder einen kleinräumigen Gemeinschaftsdachgarten mit mobilen Pflanzbehältern – variiert der Planungs- und Investitionsauf-

⁴ Die Problematik des Flächen- und Wohnraum Mangels in Berlin wurde „damals“ noch kaum thematisiert.



Abbildung 3: Offene Dachfarm von Brooklyn Grange, New York City (Foto: S. Thomaier)

wand enorm. Dies wurde von vielen Akteuren als ein wesentliches Hemmnis für die wirtschaftliche Rentabilität und damit die Machbarkeit kommerzieller Formen von ZFarming angesehen.

Eine wachsende Anzahl von Unternehmen weltweit – insbesondere aber in den USA – zeigen, dass gewinnorientiertes ZFarming durchaus erfolgreich funktionieren kann. Bühler und Junge (2016) belegen das Wachstum von kommerziellen Dachfarmen und zeigen, dass sich dieses stärker bei Dachgewächshäusern manifestiert als bei offenen Dachfarmen (siehe Abb. 4). In ähnlicher Weise nimmt auch die Anzahl von Indoorfarmen zu (v.a. in Nordamerika und Asien). Dachgewächshäuser und Indoorfarmen arbeiten meist mit hydroponischen Anbaumethoden und unter kontrollierten Bedingungen (*controlled-environment agriculture*). Da der hydroponische Anbau wesentlich effizienter ist als der Anbau in Erde, d.h. mehr Ertrag auf der gleichen Fläche erlaubt und weniger Gewicht mit sich bringt, ist es nicht überraschend, dass Hydroponik für ertragsorientierte Unternehmen bei meist stark begrenzten Gebäudeflächen die Anbaumethode der Wahl ist. Die Dachgewächshäuser und Indoorfarmen sind in der Regel nicht für die Öffentlichkeit zugänglich (außer in speziell für diese Zwecke abgetrennten Bereichen), da gerade die kontrollierbaren Verhältnisse es ermöglichen, unabhängig von Wetterereignissen zu arbeiten und die Gefahr

von Schädlingsbefall minimieren. Anders ist dies bei offenen Dachfarmen, die als extensive Gründächer angelegt sind. Dort wird entsprechend in Erdsubstrat angebaut und neben der Fläche für Anbau existieren i.d.R. auch Flächen, die für andere Zwecke (z.B. Aufenthalt oder Events) genutzt werden.

Die untersuchten kommerziellen ZFarmen vertreiben ihre Produkte direkt oder inzwischen auch über den Großhandel an Einzelhändler, Restaurants und Endverbraucher in der Stadt. Neben frischen Produkten oder selbst gezüchteten Fisch aus Aquaponik bieten sie z.T. auch eigene verarbeitete Produkte oder Honig an. Viele ZFarm-Betreiber haben ihre Aktivitäten diversifiziert: Sie bieten (z.T. in Partnerschaft mit Architektur- oder Gartenbauunternehmen) Beratungs- und Planungsdienstleistungen an, vermieten Teile ihrer Flächen für Veranstaltungen und Workshops oder entwickeln besondere Vertriebskonzepte. Lufa Farms in Montreal hat bspw. einen Online-Marktplatz aufgebaut, auf dem neben den eigenen auch die Produkte anderer regionaler Landwirte und Lebensmittelhersteller angeboten

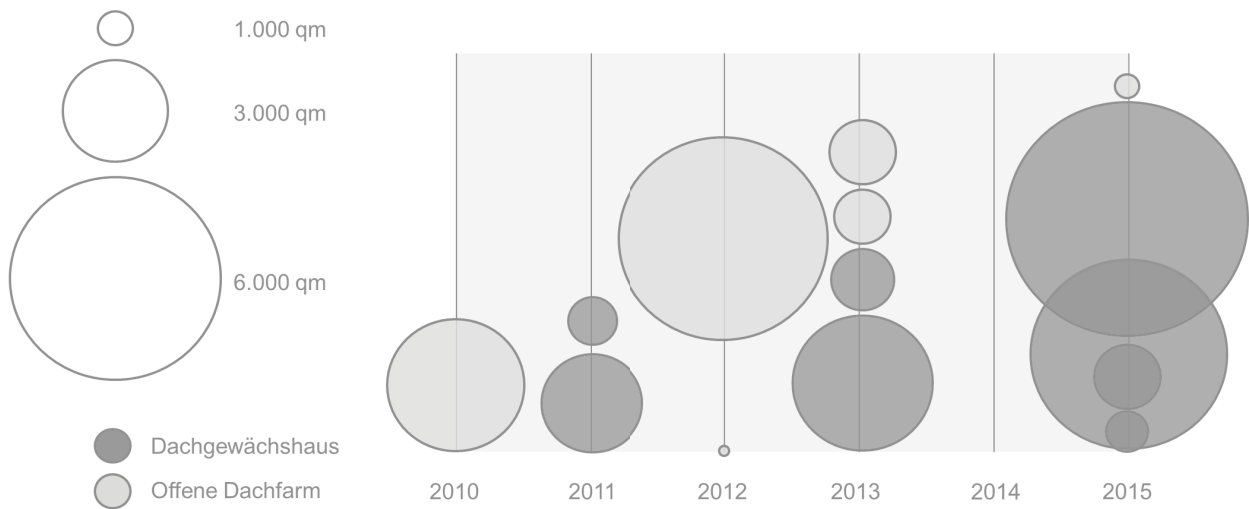


Abbildung 4: Wachstum der Anzahl und Flächen kommerzieller Dachfarmen (Dachgewächshäuser und offene Dachfarmen)
(Veränderte Darstellung nach Bühler und Junge 2016, CC BY 4.0)

werden (LufaFarms o.J.). Grundsätzlich zeichnen sich die Aktivitäten durch eine starke lokale Verankerung und Vernetzung mit der lokalen Wirtschaft aus.

Um gewinnorientiert arbeiten zu können müssen die Flächen ausreichend groß sein. Über die Mindestgröße der Fläche kann keine pauschale Aussage getroffen werden, sie hängt einerseits vom jeweiligen Geschäftsmodell ab und andererseits variiert sie zwischen offenen Dachfarmen, Dachgewächshäusern und Indoorfarmen. Der hydroponische Anbau ermöglicht andere Erträge pro Flächeneinheit als der Anbau in Bodensubstrat, in Indoorfarmen wird zudem oft in vertikal gestapelten „Regalen“ angebaut, wodurch sich die nutzbare Fläche entsprechend vergrößert. Um Skaleneffekte zu realisieren, betreiben einige Unternehmen mehrere ZFarmen (vgl. Lufa Farms, Gotham Greens, Brooklyn Grange oder auch AeroFarms). Die Größen der einzelnen Farmen reichen dabei von 1.400 Quadratmeter bis zu knapp 7.000 Quadratmeter.

Die Flächenbedarfe führen dazu, dass sich die meisten kommerziellen ZFarming Projekte auf oder in entsprechend großen gewerblich oder industriell

genutzten Gebäuden befinden. Insbesondere in Nordamerika nutzen Indoorfarmen vor allem leerstehende Gewerbehallen. Dagegen sind Dachfarmen – offen oder als Gewächshaus – überwiegend auf Gebäuden des produzierenden Gewerbes oder direkt auf Supermärkten zu finden. Nicht selten setzen die Farmen Impulse zur Revitalisierung der Standorte. Dies führt zur Immobilienwirtschaft, deren Logik und Rolle bei der Betrachtung gebäudeintegrierter Landwirtschaft meist zu kurz kommt: Da bei vielen Immobilien die Renditeerwartung im Vordergrund steht, stellt die Sensibilisierung von Eigentümern und Projektentwicklern für das Potenzial einer Integration von ZFarming in eine Immobilie eine Herausforderung dar. Interviews mit Projektentwickler und Immobilieneigentümern in New York brachten Aufschluss über deren Beweggründe, ZFarming – und hier insbesondere Dachfarmen⁵ – in neue oder bestehende Gebäude zu integrieren. An erster Stelle stand das Ziel, die entsprechende Immobilie im Sinne einer „grünen“ und nachhaltigen Architektur zu entwickeln oder zu sanieren. Sowohl produktive extensive Gründächer als auch Dachgewächshäuser bieten Vorteile für das Gebäudeklima: Sie sorgen im Sommer für Kühlung und stellen im Winter eine zusätzliche Gebäudeisolierung dar. Da sich Dachgewächshäuser schnell aufheizen, kann insbesondere im Winter warme Luft aus dem Gewächshaus zur Beheizung in das Gebäude geleitet werden. Im Sommer dagegen kühlt das Gewächshaus in der Nacht schneller aus, so dass der Luftstrom zur Kühlung des Gebäudes genutzt werden kann. Abwärme und CO₂ aus dem

⁵ Dies und die folgenden Ausführungen beziehen sich vornehmlich auf Dachfarmen, die als „zusätzliche“ (bauliche) Struktur auf Gebäuden angelegt werden und Flächen nutzen, die in Bestandsgebäuden originär meist nicht für eine Nutzung vorgesehen sind. Anders verhält es sich bei Indoorfarmen, die leerstehende Gewerbeflächen belegen, was nur bedingt besondere Anpassungen der Gebäude erfordert.

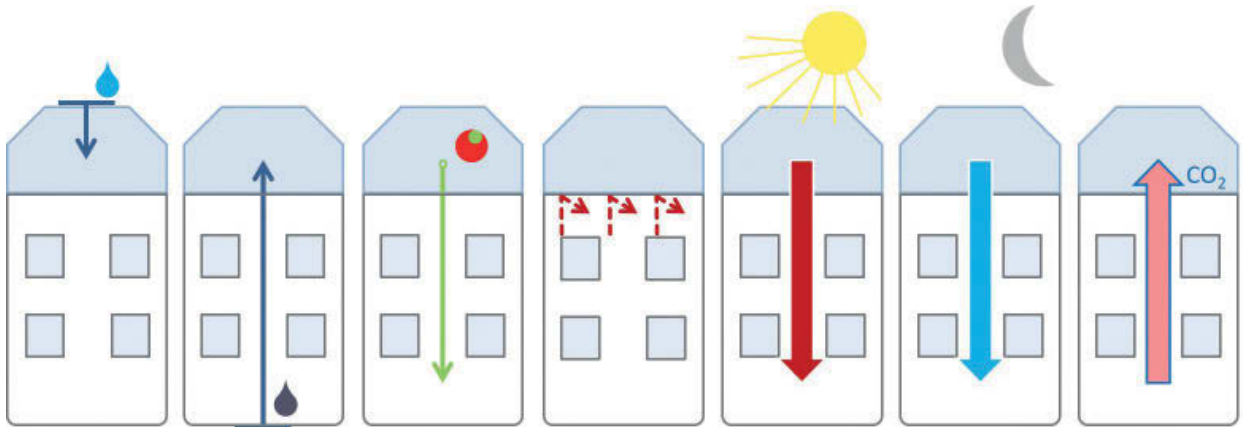


Abbildung 5: Übersicht über die Potenziale von Dachgewächshäusern (Darstellung: inter3 GmbH)

Gebäude wiederum können der Beheizung von Dachgewächshäusern dienen, was sich insbesondere bei Gewerben mit viel Abwärmeproduktion wie beispielsweise Supermärkten, Wäschereien oder Bäckereien anbietet (Dierich, Specht, Thomaier 2017). Auch beim Wasserverbrauch lassen sich mit ZFarming durch Regenwasserbewirtschaftung und die Verknüpfung von Wasserkreisläufen Einsparpotenziale realisieren⁶ (siehe Abb. 5).

Neben den ökologischen Potenzialen sehen Gebäudeeigentümer und Projektentwickler die Integration von ZFarming als Imagefaktor für ein Gebäude oder einen Standort. Dabei spielen die Vermittlung eines gewissen Pioniergeists aber auch der direkte Zugang zu frischen Nahrungsmitteln und – bei offenen Dachfarmen – deren potenzielle Nutzung als Aufenthaltsfläche eine Rolle. Gebäudeeigentümer erwarten durch die Verpachtung der Dachflächen weniger einen unmittelbaren finanziellen, sondern auch einen praktischen und ideellen Nutzen, denn die Verantwortlichkeit zur Finanzierung, Planung, Umsetzung und Instandhaltung der Dachfarmen liegt (anders als bspw. bei „normalen“ Gründachprojekten) bei den Betreibern. Allerdings fiel bei den untersuchten Beispielen auf, dass es sich überwiegend (aber nicht ausschließlich) um non-profit oder öffentliche Projektentwickler handelte, die natürlich einer anderen Logik folgen als Private.

Da die Integration von ZFarming fast immer im Zusammenhang mit nachhaltigkeitsorientierten und innovationsgetriebenen Sanierungs- oder Entwicklungsmaßnahmen steht, spielt die Revitalisierung der jeweiligen Standorte sowie die Schaffung von Arbeitsplätzen ebenfalls eine wesentliche Rolle. Sowohl ZFarm-Betreiber als auch Immobilienmarktakteure erhoffen sich durch ZFarming als

innovative und „grüne“ Form der urbanen Produktion Impulse für die lokale Wirtschaft. Betrachtet man die bisherige Entwicklung, scheint sich diese Hoffnung zu bestätigen, denn mehrere ZFarming Unternehmen in Nordamerika sind auf Expansionskurs.

Kommt man nun zurück zur Frage, ob kommerzielles ZFarming auch für Berlin geeignet ist, müssen all die oben skizzierten Aspekte mit in Betracht gezogen werden. Die Aspekte der Konkurrenz zur Landwirtschaft in der Region oder das „Ernährungspotenzial“ treten somit in den Hintergrund, vielmehr geht es darum, die Potenziale von ZFarming auszuschöpfen, um Ressourcenkreisläufe zu kombinieren und so durch multifunktionelle Infrastrukturen Synergien im Kontext von Wasser, Energie und Nahrungsmittelproduktion zu erzeugen. Die Integration von Gartenbau und Gebäudesubstanz erlaubt eine Erhöhung der Ressourceneffizienz auf beiden Seiten. Mit ZFarming auf Dächern oder an Fassaden lassen sich weiterreichende Vorteile in der Energie- und Wasserbilanz realisieren als bei einer einfachen Gebäudebegrünung. Bei Indoorfarmen muss dagegen immer auch der Aufwand für die Beleuchtung der Pflanzen berücksichtigt werden. Jüngere Entwicklungen und Forschungserkenntnisse in anderen Sektoren (z. B. Bauwesen, Solarenergie, Gewächshaustechnik, Beleuchtungstechnik) können für ZFarming weitere positive Impulse setzen.

⁶ vgl. hierzu das BMBF-Projekt Roofwaterfarm, in dem Möglichkeiten der gebäudeintegrierten Wasseraufbereitung zur Bewässerung und Düngung von Dachgewächshäusern und zur Betriebswassernutzung erforscht werden (<http://www.roofwaterfarm.com/>)

Darüber hinaus bietet ZFarming durch die Nähe zu den Abnehmern und kurze Lieferwege zusätzlichen Nutzen. ZFarming steht damit im Einklang mit verschiedenen Berliner Strategien wie bspw. der Strategie Stadtlandschaft Berlin oder dem Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm, das u.a. Ziele enthält wie die Reduzierung des Wärmeverlusts der Gebäudehülle, bauliche Nachverdichtung bei gleichzeitiger Erhaltung und Schaffung von Grün- und Freiflächen und die Schaffung klimaneutraler Ernährungsangebote (Hirschl, Reusswig, Weiß 2015).

ZFarming in Berlin sollte zudem als Möglichkeitsraum für neue Unternehmenskonzepte der lokalen Wirtschaft verstanden werden. Die untersuchten Beispiele zeigen, dass es den ZFarming Unternehmen gelungen ist, flexible Geschäftsmodelle zu etablieren, Arbeitsplätze zu schaffen und durch die starke lokale Einbettung Netzwerke mit verschiedenen Akteuren der Lebensmittelwirtschaft vor Ort und in der Region zu stärken. Dabei muss man berücksichtigen, dass sie in den USA ggf. von einer Förderung und Renaissance des kleinteiligen produzierenden Gewerbes in der Stadt profitieren. Speziell in New York schlägt sich diese Entwicklung in hohen Wachstumsraten in der lokalen Lebensmittelherstellung (*food manufacturing*) nieder. Daher wäre

es durchaus wertvoll, näher zu untersuchen, inwieweit ZFarming auch in Berlin als innovative und nachhaltige Form städtischer Produktion positive Wirkungen entfalten kann. Aktuelle Entwicklungen und Neukonzeptionen im Lebensmitteleinzelhandel (z.B. zunehmende Nachhaltigkeitsorientierung und Regionalisierung, online-Handel) können dabei spannende Möglichkeitsfelder für ZFarming bieten.

Durch den zunehmenden Entwicklungsdruck auf die verbliebenen Freiflächen ist auch in Berlin der Aspekt der (Re)Aktivierung untergenutzter Dachflächen oder leerstehender Gebäude durch ZFarming durchaus interessant. Doch auch hier können Flächenkonkurrenzen durchaus eine Rolle spielen, wenn es bspw. darum geht, wie baurechtlich maximal zulässige Maße möglichst renditebringend ausgenutzt oder ob Dächer für Solarenergie genutzt werden.

Die Umsetzung von großflächigen und gewinnorientierten ZFarming Projekten geht mit zahlreichen Herausforderungen einher. Bisher werden in der Praxis nicht alle technischen Potenziale ausgeschöpft – was vor allem daran liegt, dass sich diese in Bestandsgebäuden aufgrund der gegebenen Infrastrukturen oftmals nur schwer umsetzen lassen. Dennoch bietet ZFarming auch für Berlin viele interessante Möglichkeiten. Um dies tatsächlich zu belegen, bräuchte es mutige Pilotprojekte. Nur so kann das nötige Erfahrungswissen aufgebaut werden, um mögliche Risiken bei Planung, Realisierung und Betrieb gewinnorientierter ZFarming Vorhaben zu minimieren.

QUELLEN

Bühler, Devi; Junge, Ranka (2016): *Global Trends and Current Status of Commercial Urban Rooftop Farming*. In: Sustainability, 8/11, 1108, S. 1–16.

Dierich, Axel; Specht, Kathrin; Thomaier, Susanne (2017): *Der Umweltnutzen von ZFarming. Potenzial produktiv genutzter Dächer und Fassaden für Gebäudeklima, Stadtklima und Klimaschutz*. In: Transforming cities 1/2017, S. 25–29.

Hirschl, Bernd; Reusswig, Fritz; Weiß, Julika (2015): *Kurzfassung des Endberichts „Entwurf für ein Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK)“*, November 2015, im Auftrag des Landes Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.

LufaFarms (o. J.): *Marketplace*. <https://montreal.lufa.com/en/>, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.

ZALF e.V. – Leibniz-Zentrum für Agrarlandschaftsforschung (2013): *Es wächst etwas auf dem Dach. Dachgewächshäuser: Idee, Planung, Umsetzung*. Verfügbar unter: http://www.zalf.de/htmlsites/zfarm/Documents/leitfaden/dachgewachshaeuser_leitfaden.pdf, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.

Zeit & Nacht

Time & Night

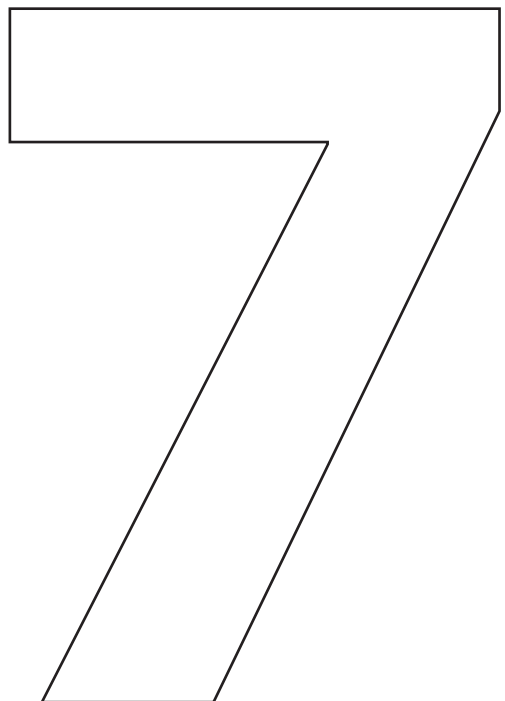




Foto: R. Pätzold

Raum und Zeit, Orte und Leben

Helga Zeiher

Wenn Architektinnen und Architekten ein Haus bauen und Stadtplanerinnen und Stadtplaner ein Gebiet in der Stadt, dann werden sie zuerst darüber nachdenken, wie Menschen dort leben wollen oder sollten. Das ist eine raumbezogene Perspektive auf das Leben von Menschen, denn es geht um Eigenschaften von Gebäuden oder um räumliche Distanzen zwischen Gebäuden. Zugleich ist es eine zeitbezogene Perspektive, denn das dort erwartete soziale Leben ist das Entscheidungskriterium. Und Leben ist Bewegung in der Zeit, also ein Prozess, der sich als ein solcher in der Zeit erstreckt. Raum und Zeit sind also voneinander abhängig, wenn es um Leben in städtischen Räumen geht. Wie relevant das Zusammengreifen von Raum und Zeit für Stadtforschung und Stadtgestaltung ist, hat Dietrich Henckel auf vielfältige Weise erforscht. Im Folgenden möchte ich drei Perspektiven zeigen, in denen solches Zusammengreifen von Raum und Zeit für Stadtforschung und -gestaltung relevant ist.

RÄUME FORMEN LEBEN

Im täglichen Leben sind Gebäude und deren räumliche Distanzen statische Formen, in die sich die schnellen Bewegungen des Alltagslebens der Menschen einfügen. Insofern geht Macht darüber, wo und wie Menschen leben, von der Beschaffenheit der Orte ihres Alltagslebens aus: Mauern und Zäune begrenzen den Bewegungsraum; Straßen und Türen kanalisieren Wege; Spezialisierungen für Funktionen wie Autoverkehr, Kinderspiel oder Erholung beschränken den Bewegungsraum und geben bestimmte Lebensweisen vor. Wer sich nicht in die Raumstrukturen einfügt, begibt sich im schlimmsten Fall in Lebensgefahr, etwa beim regelwidrigen Überqueren einer Autostraße. Oder eine beabsichtigte Bewegung gelingt nicht, etwa weil eine Mauer zu hoch ist. Im besten Fall gibt es Beifall für die kreative Umnutzung, etwa wenn Kinder Spielplatzgeräte und Stadtmobiliar anders benutzen, als es in deren Konstruktion angelegt ist.

Gebäude und die räumlichen Distanzen zwischen diesen bewegen sich ebenfalls in der Zeit, das aber sehr viel langsamer. Wenn neue Raumbedingungen geschaffen werden, wird dies den dortigen

Menschen nahelegen oder sie auch zwingen, sich dort anders als zuvor zu bewegen. Das können neue Ruhezonen sein oder eine andere Straßenführung. Derartige Veränderungen können Bewohnerinnen und Bewohner auch zum Umziehen an andere Orte der Stadt veranlassen. Berühmte Beispiele sind die Umgestaltung von Paris durch Haussmann Mitte des 19. Jahrhunderts, bei der die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner ignoriert wurden, oder die Funktionsspezialisierung von Straßen und neuen Stadtteilen im Rahmen des technischen und ökonomischen Modernisierungsschubs Mitte des 20. Jahrhunderts, die das Alltagsleben der Menschen durch die Ausweitung räumlicher, zeitlicher und sozialer Distanzen erschwerten.

STADTRÄUME LEBEN

Einen Stadtteil, einen Platz, eine Straße, die nicht „belebt“ sind, bezeichnen wir als tot. Wie ein Lebewesen Luft, so atmen Städte im Tag-Nacht-Rhythmus Zeit: auf Lebhaftigkeit am Tag folgt Ruhe in der Nacht. Die Lebendigkeit eines Stadtteils oder einer Straße entsteht durch das Leben, das Menschen dort führen. Indem Menschen an einem Ort leben, gestalten und verändern sie diesen Ort und wenn sich Art und Dichte des dortigen sozialen Lebens verändern, verändert sich das Leben dort. Auf welche Weise Menschen dort leben, charakterisiert einen Stadtteil, eine Straße, einen Platz. Raumforscherinnen und Raumforscher sind deshalb immer auch Zeitforscherinnen und Zeitforscher. Sie befassen sich damit, welche Bevölkerungsgruppen mit welchen Aktivitäten zu welchen Wochen- und Tageszeiten einen Stadtteil, eine Straße, einen Platz nutzen. Im Zeitverlauf wechselnde Lärmpegel und Lichtverhältnisse sind Indikatoren für Art und Intensität des Lebens dort.

Orte verändern sich auch langfristig mit dem Leben der Menschen dort. Städte, Gebäude haben eigene Lebensgeschichten, die aus zwei ineinandergreifenden Veränderungen hervorgehen: den Veränderungen der räumlichen Strukturen sowie den Veränderungen der Lebensweisen der im Laufe der Zeit immer wieder anderen Menschen dort. Beides, die Orte und die Lebensweisen der Menschen, verändern sich in der historischen Zeit. Die Entwicklung der Nutzung von Städten wurde vielfach erforscht. Alltagsgeschichte, Kulturgeschichte, Kunstgeschichte und Wirtschaftsgeschichte sind oft auch an einzelnen Orten und Gebäuden festgemacht. In biografischer Literatur wird die Bindung des individuellen Alltagslebens an bestimmte Orte häufig thematisiert. Man denke nur an Walter Benjamins „Berliner Kindheit“.

INDIVIDUELLE LEBENSZEIT VERBINDET ORTE

Die bisherige Perspektive auf raum-zeitliche Zusammenhänge lässt sich auch umkehren: von der Fokussierung des Raums auf die Fokussierung der Lebenszeit der Menschen. Dann kommt nicht der einzelne Ort und die besondere Weise, wie dort viele Menschen

leben, in den Blick, sondern einzelne Menschen und die besondere Weise, in der diese nacheinander die Orte ihres Alltagslebens aufgesucht haben. Wie der zeitliche Lauf des Alltagslebens, so ist auch die Folge von dessen Orten lückenlos, denn Leben findet notwendig in Raum und Zeit statt. Die raum-zeitliche Ordnung der benutzten Orte lässt sich als *zeiterstreckter individueller Lebensraum* beschreiben (vgl. Zeiher 2017).

Wie verhält sich nun der in der Lebenszeit zusammenhängende Lebensraum einzelner Personen zur im Raum ausgebreiteten weiten Welt? Da, wie oben gesagt, die besonderen räumlichen Strukturen, die Distanzen und die Mobilitätsmöglichkeiten einer Stadt oder eines Stadtteils jeweils bestimmte Nutzungsweisen nahelegen, stellt sich einerseits die Frage, ob sich dort Muster individueller Lebensräume herausbilden, die den Raumbedingungen entsprechen. Andererseits stellt sich die Frage, ob und welche Rückwirkungen praktizierte Nutzungsweisen auf die Beschaffenheit der räumlichen Gegebenheiten haben. Solche Muster bilden sich im täglichen Zusammenspiel individueller Absichten, Voraussetzungen und Ressourcen im sozialen Leben bestimmter Personengruppen heraus. Der historische Wandel der Gesellschaft kommt dann auch im historischen Wandel der Muster individueller Lebensräume zum Ausdruck.

Dort wo die Orte, an denen soziales Leben entstehen kann, im nahen Wohnumfeld liegen und rasch erreichbar sind, ist der individuelle Lebensraum, soweit er nachbarschaftliches soziales Leben betrifft, identisch mit diesem Nahraum. Die individuellen Lebensräume der Benutzer sind dann *einheitlich*. Solche sozial lebendigen Stadträume sind mit zunehmender räumlicher Trennung und Distanzierung von Orten des Wohnen, des Arbeiten, der Freizeitaktivitäten, der Beschulung und der Betreuung der Kinder sowie des Einkaufens in den letzten Jahrzehnten seltener geworden. Funktionstrennung zu fördern war in den 1950er und 1960er Jahren Programm der Stadtentwicklung. In den damals neu gebauten Stadtteilen wurde den gesellschaftlichen Funktionstrennungen Rechnung getragen. In den individuellen Alltagsleben schlug sich dies in großen Raum- und Zeitdistanzen zwischen den Orten des täglichen Lebens nieder. Die Orte, die sich auf

der Zeitlinie des Alltagslebens dieser Bewohnerinnen und Bewohner aneinander reihen, zeigen dann das Muster eines im Meer ausgedehnten Archipels. Hier sind individuelle Lebensräume *verinselt*. Räumliche Verinselung ist auch zeitliche und soziale Verinselung individuellen Alltagslebens. Denn wenn die Nachbarn ihre Tage weit entfernt anderswo verbringen, kann sich nachbarschaftliches soziales Leben nur dann spontan entfalten, wenn es dort gemeinsame Zeiten gibt, sonst aber muss es verabredet werden. (vgl. Zeiher, Zeiher 1994)

Wie sich stadträumliche Orte im Zusammenspiel von räumlichen Gegebenheiten und individuellem Alltagsleben im sozialen Wandel verändert haben, wird an der Entwicklung der Orte des Einzelhandels greifbar. Ein erster Schritt war das Verschwinden kleiner Gemischtwarenläden zugunsten räumlicher Konzentration des Einzelhandels zunächst in Kaufhäusern, dann in Supermärkten und schließlich in großen Einkaufszentren. Im 21. Jahrhundert verlagert sich das Einkaufen in die virtuellen Räume des Internets. Der analoge Ort, an dem Waren gekauft werden, schrumpft nun auf den kleinen privaten Ort der Wohnung, dort analog abgetrennt von den zu kaufenden Waren, aber virtuell verbunden mit einer immensen Menge an Angeboten in den global erstreckten Weiten des Internets. Wer zudem im Home-Office arbeitet, braucht den analogen Stadtraum kaum, um der Erwerbsarbeit nachzugehen.

Um das dystopische Szenario der räumlichen Verengung des analogen individuellen Lebensraums noch weiter zu treiben, sei auf das Vordringen der Robotik in den privaten Haushalt hingewiesen. Wenn der Staubsauger sich selbst in der Wohnung bewegt, kann der Mensch still im Sessel sitzen bleiben. Wie sich diese Entwicklung im analogen städtischen Raum niederschlägt, deutet sich gegenwärtig im Straßenverkehr an: Wenn weniger in analogen Läden eingekauft wird, legen anstelle der Kundschaft mehr Paketdienste die Wege zurück. Wenn Menschen sich zugleich im analogen und im virtuellen Raum im Straßenverkehr bewegen, gibt es mehr analoge Unfälle: Mit Handy-Verbot beim Autolenken und mit speziellen Fußwegen für Telefonierende wird dem bereits begegnet.

Gegenbewegungen breiten sich aus. Funktionstrennung ist schon lange kein Ziel von Stadtplanungen mehr. Ruhe- und Begegnungsorte werden in Wohngebieten geschaffen, mehr kleine Straßenlokale entstehen. Einwohnerinnen und Einwohner werden selbst aktiv, indem sie z.B. Straßenfeste organisieren oder im Herbst gemeinsam von Miniermotten befallenes Kastanienlaub vernichten oder bei Missständen Forderungen an die Kommunalverwaltung stellen. Neue Probleme entstehen, wo Stadtviertel gentrifiziert werden, indem privatökonomische Interessen zum Austausch der finanzschwachen Einwohnerschaft gegen eine finanzstärkere Einwohnerschaft führen.

Stadträume sind Lebensräume. Von deren Beschaffenheit ist die zeitliche und soziale Lebensqualität der Menschen betroffen, die diese Räume benutzen. Deshalb ist Raumforschung immer auch Zeitforschung und Raumpolitik immer auch Zeitpolitik – das lässt sich bei Dietrich Henckel lernen.

QUELLEN

Zeiher, Helga (2017): *Zeit und alltägliche Lebensführung. Ein Prozessmodell zur Erforschung der Handlungs-genese*. Beltz Juventa, Weinheim, im Erscheinen.

Zeiher, Hartmut J.; Zeiher, Helga (1994): *Orte und Zeiten der Kinder. Soziales Leben im Alltag von Großstadtkindern*. Juventa, Weinheim.



Abbildung 1: Die Erde bei Nacht (Bild: NASA 2016)

Ökonomik der Nacht

Timescapes, Chronotope und künstliche Beleuchtung

Martin Held

EINLEITUNG

Der homo sapiens ist ein tagaktives Wesen. Als einzige Spezies konnte er das Feuer nutzbar machen. Damit verfügten die Menschen – zusätzlich zu sternklaren Nächten und Mondlicht im Zyklus des Mondmonats – über eine Lichtquelle, die die Nacht erhellen konnte. Es dauerte fast die gesamte Geschichte der Menschheit, bis sie den Traum einer kontrollierten Beleuchtung realisieren konnte. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts zunächst mit einer Gasbeleuchtung, im späteren Verlauf des Jahrhunderts dann mit dem endgültigen Durchbruch der elektrischen Beleuchtung. Wie Murray Melbin in seinem Klassiker „Night as Frontier. Colonizing the World After Dark“ 1987 beschrieb, änderte das die Aktivitätsmuster der Menschen grundlegend, insbesondere in den Städten (vgl. Henckel 2013).

Im Unterschied zum Raum wurde die Zeit bei der Herausbildung der Wissenschaften nicht vergleichbar institutionalisiert. Dietrich Henckel ist einer der wenigen Experten in der Stadt- und Regionalökonomie, der die raumzeitlichen Zusammenhänge frühzeitig systematisch in seine Forschung einbezog (z. B. Eberling, Henckel 2002). In meinem Beitrag stelle ich zunächst einige Erkenntnisse der

Zeitforschung vor. Anschließend fokussiere ich auf die Theoriebildung der Ökonomik. Dann gehe ich beispielhaft auf neue Forschungslinien zum Thema Nacht und Ökonomie ein. Zu guter Letzt stehen Perspektiven.

VON RHYTHMEN, TIMESCAPES UND CHRONOTOPEN – TEMPORALE GRUNDLAGEN

Die Welt ist rhythmisch. Die Chronobiologie entschlüsselte die circadiane Rhythmik des Menschen: von den sprichwörtlichen Lerchen über die Tagmenschen bis zu den Eulenartigen. Diese Rhythmik verändert sich im Lauf eines Menschenlebens. Licht ist der zentrale Zeitgeber für die circadiane Rhythmik. Dabei streut die Schlafdauer der Menschen stark.

Rhythmen sind die Variation des Ähnlichen, nicht des Gleichen (vgl. Adam 1998). Der Mensch ist als tagaktives Wesen maßgeblich durch die Tag-Nacht-Rhythmik geprägt. Man beachte dabei die doppelte Bedeutung des Begriffs „Tags“: Tag steht einerseits

für den gesamten 24-Studentag inklusive der dunklen Nacht. Andererseits wird Tag für den lichten Tag – im Sinn von „taghell“ – verwendet. Obgleich das um den Faktor 2 unterschiedlich ist, versteht man je nach Kontext, welches Verständnis von „Tag“ gemeint ist.

Die Grundcharakteristik der Rhythmik ist die Voraussetzung dafür, dass die Menschen sich z. B. beim Überfliegen von Zeitzonen durch entsprechende Zeitgeber auf die neue Zeit einstellen können. Die biologischen und kulturellen Einflüsse der Tag-Nacht-Rhythmik sind nicht einfach fein säuberlich geschieden, vielmehr wirken sie zusammen. Durch die künstliche Beleuchtung entwickelten sich unterschiedliche temporale Kulturen, die Arbeit konnte in die Nacht ausgedehnt werden und Verkehr aller Art ist rund um die Uhr möglich.

Der Begriff „Chronotop“ umschreibt, vergleichbar dem räumlichen Biotop der Biologie, unterschiedliche zeitliche Charakteristika (Geißler, Held 1995). Verschiedene Gruppen der Bevölkerung bewegen sich in verschiedenen Chronotopen. Durch die künstliche Beleuchtung und deren Fortentwicklung konnten sich Chronotope von Gruppen bis weit in die Nacht hinein entwickeln. Angelehnt an mediterrane Gewohnheiten führte dies auch in Mitteleuropa zu starken Verlagerungen im Freizeitverhalten bestimmter Gruppen tief in die Nacht hinein.

Während für Abbildungen des Raums Karten, Globus, 3D-Modellierungen und vieles mehr entwickelt wurden, stand dem lange Zeit bezogen auf die zeitliche Dimension nichts Vergleichbares gegenüber. Barbara Adam (1998) führte das Konzept der *time-scapes* ein. Im Tutzingener Projekt „Ökologie der Zeit“ haben wir das aus sprachlichen Gründen ungenau mit „Zeitlandschaften“ übersetzt (Projektübersicht Held 2015). Damit wird z. B. die in der Moderne zunehmende temporale Eingriffstiefe samt ihren ökologischen Folgen ebenso erfassbar wie unterschiedliche Zeitkulturen.

Mit dem Konzept der *citynight scapes* kann die Art der Beleuchtung von Städten erfasst werden (siehe dazu Forschungsverbund „Verlust der Nacht“). Zwischenzeitlich wird auch zwischen Taglandschaft und Nachtlandschaft unterschieden (Haber 2013).

ÖKONOMIK DER NACHT

In der Ökonomik werden Rhythmen einschließlich der Tag-Nacht-Rhythmik typischerweise nicht beachtet. Es findet sich jedoch ein spezifischer Zugang zur Thematik. Dabei wird untersucht: Ist die aus dem Weltraum messbare Intensität der nächtlichen Beleuchtung als Proxy für die ökonomische Aktivität und Wertschöpfung der betreffenden geografischen Einheiten verwendbar? (Mellander et al. 2015)

Die Antwort: Im Grundsatz „Ja“, jedoch unterschiedlich gut für verschiedene Gebietstypen und unterschiedliche ökonomische Kennziffern. Dieser Befund ist weniger interessant als die Beliebtheit von Bildern wie Abb. 1. Die Beleuchtungsintensität auf diesen Bildern ist für die einen als Indikator für wirtschaftliche Entwicklung normativ positiv besetzt. Für andere ist die Beleuchtungsintensität gegenteilig negativ ein Beleg für die Lichtverschmutzung und einen verschwenderischen, nicht nachhaltigen Umgang mit Energie. Nahezu durchgängig fehlt eine wichtige Erklärung – die Angabe der Uhrzeit, obwohl je nach Nachtzeit eine völlig unterschiedliche Beleuchtung angemessen ist. Ebenso bleibt zumeist offen, aus welcher Jahreszeit das global synthetisierte Bild stammt. Zusammenfassend: In der Theoriebildung der Ökonomik werden Fragen der Rhythmen und der Nacht ausgeblendet. Dies ist bisher ein blinder Fleck.

URBANE NACHTÖKONOMIE UND ÖKONOMIK DER LICHTVERSCHMUTZUNG

Ökonomen behelfen sich je nach praktischen Problemlagen mit ad-hoc Einzelfallbetrachtungen. So gibt es seit langem Studien zu Gesundheitseffekten unterschiedlicher Schichtsysteme. Dahinter steht die Tatsache, dass bei aller Flexibilisierung die Menschen tagaktive Wesen sind und bleiben, und dass trotz aller Tendenzen in Richtung Nutzung der Nacht, der gesellschaftliche Tag-Nacht-/Aktivitäts-Ruhe Rhythmus bestehen bleibt.

In den letzten Jahren kommt die wachsende Bedeutung der wirtschaftlich relevanten Aktivitäten in den Nächten dazu: Tourismus als Standortfaktor und urbaner Imageträger, Freizeitverhalten besonders aktiver Bevölkerungsschichten etc. Seit kurzem gibt es auch im deutschsprachigen Raum erste Untersuchungen zum Nachtleben als „urbane Nachtökonomie“ (Krüger, Schmid 2015). Neben kommerziellen Interessen von Clubbetreibern, Kulturanbietern und vergleichbaren Betrieben sind hier Nutzungskonflikte Treiber der Entwicklung.

Derartige explorative Studien ziehen Aufmerksamkeit auf sich und sind temporale Aufgabenfelder der Stadtentwicklungspolitik (vgl. BBSR 2015). Der Ausgangspunkt ist jedoch noch verengt samt dabei verwendeter Definitionen und Konzepten. So wird z. B. der Be-



Abbildung 2: Theresienwiese in München (Exkursion Nachtung 2015, Foto: N. Ballerstädt)

griff *Nachtleben* unbefangen so verwendet, als ob die zu dieser Zeit Schlafenden bzw. Menschen mit Ruhebedürfnis und die um diese Zeit Arbeitenden *tot* wären. Das ist keine sprachliche Nebensächlichkeit.

Tatsächlich geht es nicht um Nachtleben, sondern um Aktivitäten während der dunklen Zeit des Tages. Angemessen ist, wie Dietrich Henckel in seinem Interview sagt, eine integrierte Raum-Zeitforschung zur städtischen Tag-Nacht-Rhythmik (BBSR 2015: 6f.). Damit ergibt sich ein anderer Ausgangspunkt, da nicht vorab die rein kommerzialisierten Bereiche im Blick sind, sondern die Gesamtheit der urbanen Funktionen und aller menschlichen Aktivitäten einschließlich des so zentralen Ruhe- und Schlafbedürfnisses, aber auch Fragen der Stadtnatur, der Energieeffizienz, des nächtlichen öffentlichen Raums, der nächtlichen Stadtgestalt und vieles mehr. Für ökonomische Studien zu nächtlichen Aktivitäten empfiehlt es

sich, die Erkenntnisse der Zeitforschung von Anfang an zu verwenden. Damit können unterschiedliche nächtliche Zeitkulturen besser verglichen werden und es wird z.B. sichtbar, dass neben Geräusch- auch Lichtemissionen einzubeziehen sind.

Dies führt unmittelbar zu einem anderen Strang der Forschung, der sich der Thematik von der Lichtverschmutzung nähert (siehe beispielhaft zum Thema Abb. 2). Ausgangspunkt ist dabei der ökonomische Wert von dunklen Nächten (siehe dazu Working Group 3, LoNNe – Loss of the Night Network) bzw. generell ökonomische Aspekte der Außenbeleuchtung. Dabei werden z.B. Themen wie gesundheitliche Belastungen, andere ökonomische Auswirkungen von Lichtemissionen und touristische Potenziale von Sterneparks behandelt. Ein weiteres Thema sind Energieeinsparpotenziale, wenn die bisherige Verschwendung bei der Abstrahlung in den Weltraum beendet wird und die damit verbundenen ökonomischen Fragen des Klimaschutzes.

TEMPORALE PERSPEKTIVEN

Dietrich Henckel war und ist in seiner raum-zeitlichen Forschung seiner Zukunft voraus. Ein Teil seiner Aussaat beginnt so langsam fruchtbar zu werden. Weiterführende Erkenntnisse sind zu erwarten, wenn die Zeit von Anfang an ebenso ernst genommen wird wie der Raum und dabei die Zeitforschung unterschiedlichster Disziplinen einbezogen wird.

QUELLEN

Adam, Barbara (1998): *Timescapes of Modernity. The environment and invisible hazards*. Routledge, London/New York.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2015): *Die Stadt und das Nachtleben*. Stadt:pilot spezial, Nationale Stadtentwicklungspolitik, BBSR, Bonn.

Eberling, Matthias; Henckel, Dietrich (2002): *Alles zu jeder Zeit? Die Städte auf dem Weg zur kontinuierlichen Aktivität*. Berlin.

Geißler, Karlheinz A.; Held, Martin (1995): *Grundbegriffe zur Ökologie der Zeit*. In: Held, Martin; Geißler, Karlheinz A. (Hrsg.): *Von Rhythmen und Eigenzeiten. Perspektiven einer Ökologie der Zeit*. Hirzel/Wiss. Verlagsgesellschaft, Stuttgart, S. 193–208.

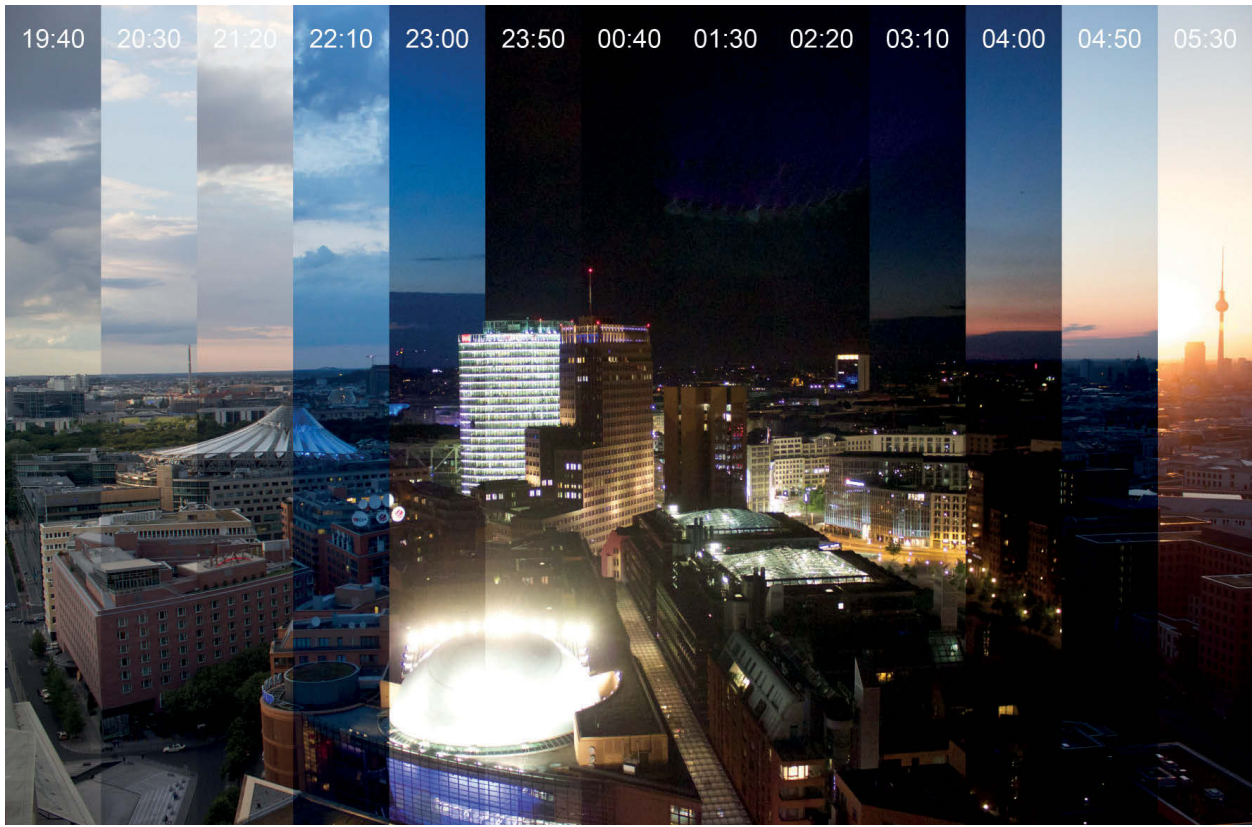
Haber, Wolfgang (2013): *Taglandschaften und Nachtlandschaften*. In: Held, Martin; Hölker, Franz; Jessel, Beate (Hrsg.): *Schutz der Nacht – Lichtverschmutzung, Biodiversität und Nachtlandschaft*. BfN-Skripten 336, S. 19–22.

Held, Martin (2015): *Time Ecology – Tutzing Project 1991 to 2015*. In: *Zeitpolitisches Magazin* 26, S. 13–14.

Henckel, Dietrich (2013): *Es werde Licht ... und es wurde Licht – künstliche Beleuchtung und die Kolonisierung der Nacht*. In: Held, Martin; Hölker, Franz; Jessel, Beate (Hrsg.): *Schutz der Nacht – Lichtverschmutzung, Biodiversität und Nachtlandschaft*. BfN-Skripten 336, S. 31–34.

Krüger, Thomas; Schmid, Jakob F. (2015): *stadtnachacht. Management der Urbanen Nachtökonomie*. HafenCity Universität Hamburg, Hamburg.

Mellander, Charlotta; Lobo, José; Stolarick Kevin; Matheson, Zara (2015): *Night-Time Light Data: A Good Proxy Measure for Economic Activity?* PLoS One 10/10: e0139779. DOI: 10.1371/journal.pone.0139779.



The changing lightscape of Potsdamer Platz, Berlin, during the night of Tuesday, July 1, 2014 (Images: P. Elgert and F. Ottrembka – FilouBerlin, composition: J. Meier)

A Spatio-Temporal Vocabulary for the Contemporary City

Marco Mareggi

In the last three decades in Europe, a new interest in urban temporalities developed in academia and public policy. A temporal perspective was adopted as a way of describing and designing the radical changes of the contemporary city after the 1970s, which concerned new working hours, changes in priorities and agendas of individuals, wider and temporally more fragmented mobility, and demands for environmental sustainability to safeguard resources for future generations. A broad range of disciplines has

contributed to developing the necessary spatio-temporal vocabulary, experience and knowledge.

This contribution provides an overview of relevant concepts for studying and planning the contemporary city, primarily in Europe, from a temporal perspective. The chosen concepts are all closely connected to Dietrich Henckel, who either introduced them into the planning debate or contributed to deepening their meanings. His approach is characterized by an open research attitude: in contrast with e.g. the Italian 'time of the city' approach, which origina-

ted as a thematic field of public policies, Henckel's work explores issues with an open-minded approach and an interest in cross-disciplinary fertilisation – spanning from geography to urbanism, from law to sociology. His contribution to the European debate about temporal and spatio-temporal issues of the contemporary city and society will be reflected in the following exploration of the terms *urban rhythms*, *temporal density*, *temporal justice* and *space-time design*, for each of which I will underline the main features and critical perspectives in the planning debate.

URBAN RHYTHMS

Urban Rhythms address the temporal dimensions of cities and territories, focusing on the effects and/or the producers of rhythm that determine them. Urban rhythms are a way of revealing the hidden generative matrix of a city from a temporal perspective. The work to recognize temporal identities of places, that is to say “timescapes”, followed different approaches: some emphasise analytical others more philosophical aspects of urban rhythmicity.

In the 1990s, during the broadening of the European debate on new urban time policies, Dietrich Henckel proposed to investigate such “city rhythms”, considering working times as the most relevant rhythms, in a wide range of others that variously intermingle in the city (Henckel 1996). Starting from this point of view, he proposed temporal city models. By stressing working hours to such an extent, he, in effect, took the position that the temporal character of the city is determined by the economy. This was a different angle from that previously adopted by sociologist Eviatar Zerubavel, who in the 1980s dedicated much effort to unveiling the hidden time schedules and calendars of social life (such as how monasteries' rhythms conditioned the medieval city and society) (Zerubavel 1981).

In a 2016 review of numerous publications dealing with the concept of urban rhythms as a parameter for the investigation of contemporary cities and society, Henckel and Thomaier (2016) concluded that the recent acceleration of these general interests, also within urban studies, is due to the availability of new data sets (such as big data) and to a new sensibility for temporal aspects.

TEMPORAL DENSITY

Against the widespread idea of declaring its death, the city is still among the living – despite simultaneous processes of dispersion and concentration. Also under these fragmented and differentiated conditions, an important aspect of urbanity remains urban density. The concept of density was widely used in urbanism in terms of the relationship between space and buildings or between space and population. In relation to contemporary territories, it is interesting to underline “temporal density” as a factor of urban density. Different degrees of spatial and temporal density are key aspects

of the dispersion and concentration of the endless city, which mark not only the cores of cities, but also new agglomerations as polarities of contemporary life and consumption styles, such as shopping malls or stations. The relation between places (or services) and their intensity of use or between places (or services) and opening time schedules defines their temporal density: “The acceleration of the processes and the extension of activity times make the new, urbanised railway station and airport into places of greater temporal density, of more intensive use. They contrast with the main neighborhoods where temporal de-concentration prevails” (Henckel, Pahl-Weber, Herkommer 2007: 11). For Henckel, the management of spatial and temporal urban density is relevant because cities are “space and time saving entities” (Henckel, Pahl-Weber, Herkommer 2007: 59). Therefore, plural temporal densities can be a significant tool in contemporary societies that are aware of the scarcity of resources and in need of sustainable pathways.

TEMPORAL JUSTICE

An ostensibly logical jump moves from urban planning towards the right to the city, which reflects on the legitimacy of the public action of planners. The concept of temporal justice is based on “the right to one's own time”. Decisions on “one's own time” can be seen as an extension of the human rights (Mückenberger 2011). As such, they are “a baseline for temporal justice” (Henckel, Thomaier 2016: 166).

To introduce “temporal justice” in urban studies, Henckel and Thomaier reflect upon the economic concepts of “time as a scarce resource” and “temporal efficiency” to counteract its scarcity. In contemporary society, which is fragmented in space and time as well as accelerated, they note that the relative scarcity of time “could be reduced by e.g.: facilitating and speeding up access to services and functions, synchronizing and coordinating activities, substituting co-presence by telecommunication, rearranging the spatial structure” (2016: 153). This could enhance temporal efficiency through the “provision of a maximum of options in a given time” or by “minimising the required time for a given range of options” (Henckel, Thomaier 2016: 154), depending on the spatial organizations, the institutional frameworks and other local con-



Figure 1: Lightscape of Milan, Italy, during the night of Wednesday, May 20, 2015, at 23:00 hrs
(Images: C. Jampaglia, E. Pasero, M. Calanchi – prospekt photographers)

ditions. To ensure temporal justice for everyone, Henckel and Thomaier remark that “within these conditions moreover it is crucial how the individual finally decides and how he or she uses the given options” (2016: 154). Therefore, temporal justice plays both on the equal distribution of options for the use of one’s own time and on the voluntary and self-determined decisions to use one’s time. In this way, the thought moves from economy to law. Indeed, temporal justice is a sub-concept of social justice and equity. Instead of money, the “discretionary” control over one’s own time and the capacity to spend it as one wishes could be another resource to guarantee distributive justice, as argued by Goodin (2010).

Although temporal justice is not yet formally established, the Council of Europe recognized the right to time as a fundamental right of citizens in 2010. In this vein, regarding practices, Henckel and Thomaier “are convinced that temporal justice should get more attention in the development of a more time-related welfare policy” (2016: 151).

SPACE-TIME DESIGN

With the book *Space-time design of the public city* (Henckel et al. 2013), a group of European scholars

and practitioners tried to structure the heterogeneous research and policy community dealing with a spatio-temporal perspective in urban planning and policies. As a result of this work, it is possible to synthesise the aspects of space-time design as follows:

- urban “time prints”, demanding local and comparative rhythm analysis;
- “temporal and spatio-temporal rules” that are often not fully recognisable at first sight;
- temporal efficiency and justice;
- spatial and infrastructural structures, which are crucial for temporal uses of the urban fabric;
- transversal policies and projects, for which the involvement of a large range of actors is necessary;
- temporal identity underlining cultural dimensions of time, also in the spatial configuration of places.

Space-time design is thus both an umbrella and a challenge for research and policy practices. It proposes a design perspective for the public city. Its aims are: “the openness of the city to whichever user, the indiscriminative possibilities to use space and time in the city” and to “render [...] new insight into traditional fields of planning” (Henckel et al. 2013: 304, 303). Some researchers have called for the founding of a new discipline, but if “temporal research and temporal policy [...] are much better established [...] than the



Figure 2: Lightscape of Milan, Italy, during the night of Wednesday, May 20, 2015, at 03:00 hrs (Images: C. Jampaglia, E. Pasero, M. Calanchi – prospekt photographers)

spatio-temporal perspective”, “the establishment of a time and especially a space-time policy still needs lots of effort” (Henckel et al. 2013: 302, 303).

In contrast to other European scholars who have had the ambition to establish a new discipline on urban time studies, Henckel has chosen to engage in dialogue and develop hybrid concepts with other fields. He has recognized that “the temporal perspective remained a scientific niche in urbanist planning research while in social sciences its importance continues to grow” (Henckel, Pahl-Weber, Herkommer 2007: 18), and that “urban rhythms are still a rather underdeveloped topic in urban studies” (Henckel,

Thomaier 2016: 152). Aware of these conditions, his proposal for the development of spatio-temporal studies is oriented towards patient and continuous research that aims to employ the temporal perspective within institutional activities.

The images used to illustrate this article are stills from time lapse videos that document how urban lightscape change during the course of the night. The videos were created in the framework of research conducted by Dietrich Henckel and Josiane Meier, and are available at <https://vimeo.com/channels/citynightlapse>.

SOURCES

Goodin, Robert E. (2010): *Temporal justice*. In: Journal of Social Policy, 39, pp. 1–16.

Henckel, Dietrich (1996): *Cityrhythms*. In: Cybergeog. European Journal of Geography. <http://cybergeog.revues.org/284>, DOI: 10.4000/cybergeog.284.

Henckel, Dietrich; Pahl-Weber Elke; Herkommer, Benjamin (eds.) (2007): *Time space places*. Peter Lang, Frankfurt am Main.

Henckel, Dietrich; Thomaier, Susanne; Könecke, Benjamin; Zedda, Roberto, Stablini, Stefano (eds.) (2013): *Space-Time Design of the Public City*. Springer, London/New York.

Henckel, Dietrich; Thomaier, Susanne (2016): *Temporal efficiency, temporal justice and urban mobility*. In: Pucci Paola; Colleoni Matteo (eds.): *Understanding mobilities for designing contemporary cities*. Springer, New York/London, pp. 151–170.

Mückenberger, Ulrich (2011): *Local time policies in Europe*. In: Time & Society, 20/2, pp. 241–273.

Zerubavel, Eviatar (1981): *Hidden Rhythms*. University of California Press, Berkeley/Los Angeles.



Foto: J. Meier

Kommunale Zeitpolitik im föderalen Mehr-Ebenen-System

Ulrich Mückenberger

Dietrich Henckel ist einer der ersten deutschen Forscher, die sich in praktischer Absicht der zeitlichen Gestaltung des städtischen Lebensraums zuwandten (u.a. Eberling, Henckel 1998). Es ging – und geht – darum, wie die Zeiten z.B. des örtlichen Personennahverkehrs, der personenbezogenen Dienstleistungen, die Arbeitszeiten, aber auch die Ladenöffnungszeiten auf die zeitlichen Belange der Bürgerinnen und Bürger zugeschnitten sind (oder nicht) und wie sie besser mit ihnen vereinbar gemacht werden können. Zentrales Anliegen kommunaler Zeitpolitik ist dabei die Verbesserung der zeitlichen Aspekte von Lebensqualität „vor Ort“.

Seit Dietrich Henckel sich der kommunalen Zeitpolitik zugewandt hat, sind praktische Erfahrungen und wissenschaftliche Einsichten gewonnen worden (siehe Boulín 2015), auf die wir heute rekur-

rieren können (und sollten). Zeitpolitische Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Ressourcen müssen den Nutzerinnen und Nutzern gegenüber gebündelt werden, dabei sollte Zeitpolitik hochrangig, ressortübergreifend und repräsentativ angebunden sein. Aus diesem Anliegen kann zweierlei folgen: Manche alltägliche Lebenslagen sind in ihrer zeitlichen Gestalt so beschaffen, dass sie dezentral „vor Ort“ (in Quartieren, Stadtteilen, Ortschaften, Bezirken etc.) behandelt werden müssen; andere bestehen in vor allem administrativer Erledigung, die am besten und zeitsparendsten zentral erfolgt – durch Instanzen, die entscheidungsbefugt und -kompetent sind.

Zeitpolitisch ausschlaggebend ist die strukturelle Beziehung zwischen der lebensweltlichen Erfahrung vor Ort und deren Rückvermittlung in den politischen Raum. Genau dieser strukturelle Zusammenhang muss auch bei wirksamer kommunaler Zeitpolitik gesucht werden. Auf der alltagspraktischen Ebene werden Lebenslagen in ihrer Zeitstruktur erfahren und ausgedrückt. Auf der „stra-

tegischen“ Entscheidungsebene müssen aus diesen Erfahrungen lebenslagengerechte politische und rechtliche Folgerungen gezogen werden.

Obgleich der Sitz von kommunaler Zeitpolitik die Kommunen sind, hat sich kommunale Zeitpolitik im dem entwickelt, was man heute das „Mehrebenen-System“ bezeichnet (Kommune – Land – Bund – Europa). Die Initiative, der wechselseitige best-practice-Austausch, die Finanzierung, die Ausbildungsgänge wie auch die wissenschaftliche Systematisierung resultierten bei diesem neuen Politikfeld immer aus Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Ebenen dieses Mehrebenen-Systems. Kommunen bedürfen ergänzender anstoßender, unterstützender und evaluierender Maßnahmen auf je anderen Ebenen.

Italien hat eine fruchtbare Wechselwirkung zwischen kommunaler, regionaler und nationaler Ebene entwickelt. Hier soll der Mechanismus, der diese Wirkung auslöste, skizziert werden. Am 8. März 2000 wurde das nationale Gesetz 53/2000 verabschiedet, das Zeitpolitik in italienischen Kommunen einführte. Das Gesetz verpflichtet Kommunen mit mehr als 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern auf bestimmte Grundsätze der kommunalen Zeitpolitik, die der Lebensqualität der Menschen dienen soll; kleineren Gemeinden erlaubt das Gesetz, sich zu diesem Zweck zusammenzutun. Die Verpflichtung der Kommunen wird in dreifacher Weise konkretisiert und operationalisiert.

1. Die Kommunen stellen sogenannte Zeitleitpläne auf, die – etwa in Projekten oder Modellversuchen – die Zeitsysteme von Dienstleistungen in der Stadt harmonisieren und koordinieren. Verantwortlich für die Aufstellung ist der Bürgermeister, der zu diesem Zweck Ressorts, Sozialpartner und zivilgesellschaftliche Akteure (wie Familienverbände) konsultiert. Der Plan berücksichtigt Auswirkungen der Zeitstrukturen auf Verkehr, Umwelt und Lebensqualität. Er wird auf Vorschlag des Bürgermeisters vom Rat der Gemeinde beschlossen und hat bindende Wirkung für alle Ressorts und die Stadträte.
2. Die Kommunen benennen Verantwortliche, denen die Kompetenz in Fragen der Zeitgestaltung übertragen wird und die auf Leitungsebene Vortragsrecht haben. Kleinere Kommunen können solche Zeitbüros im Verbund errichten.
3. Das Gesetz schreibt ein Beteiligungsverfahren für die Entwicklung zeitpolitischer Projekte vor, an dem – außer Bürgermeister und Zeitpolitik-Verantwortlichen – betroffene Ressorts und Vertreter territorialer Untergliederungen, Gewerkschafter, Unternehmer und lokale Transportbetriebe teilnehmen. Diese handeln zeitbezogene Vereinbarungen aus und setzen sie um.

Kommunale Zeitpolitik wird hier also mit einer Art „Experimentierklausel“ für zeitpolitische Gestaltungsprojekte versehen. Dafür regelt das Gesetz vor allem das Verfahren (mit der Trias örtlicher Zeitleitplan, Bestimmung von Beteiligten bei seiner Aushandlung und von Verantwortlichen für seine Durchführung) mit dem Bürgermeister in oberster Verantwortung.

Zwei Vorkehrungen geben dieser Zeitpolitik-Gesetzgebung einen dynamischen, auf effektive Umsetzung gerichteten, Charakter. Erstens verpflichtet das Gesetz die Regionen zu einer konkretisierenden Gesetzgebung auf regionaler Ebene. Zweitens stellt es einen nationalen Zeitpolitik-Fonds zur Verfügung. Dieser war (nach Stand von 2000) mit einem Betrag von jährlich etwa sieben Millionen EUR ausgestattet und musste getrennt von anderen Fonds für soziale Angelegenheiten geführt werden. Die Mittel des nationalen Fonds werden von den Regionen aufgestockt und an zeitpolitisch experimentierbereite Kommunen nach öffentlicher Ausschreibung vergeben. Bedingung der Vergabe von Mitteln aus dem nationalen Fonds ist, dass die Regionen zeitpolitische Umsetzungsgesetze erlassen. Darin legen sie Kriterien für Zeitpolitik und Zeitleitpläne in den Kommunen der Region, die den Bedingungen der jeweiligen Region Rechnung tragen, sowie Modalitäten der Mittelvergabe fest. Die Regionen schreiben öffentlich Mittel für die Aufstellung von Zeitleitplänen und die Planung und Durchführung zeitpolitischer Projekte aus. Darum können sich die Kommunen und Kommunalzusammenschlüsse bewerben.

Das italienische (National-)Gesetz von 2000 begründet dadurch einen *doppelten Anreizmechanismus für kommunale Zeitpolitik*. Es reizt erstens die Regionen dazu an, Gesetze zur Förderung kommunaler Zeitpolitik in ihrer Region zu erlassen – denn nur dann können sie Mittel aus dem nationalen Fonds ziehen. Es ermutigt zweitens die *Kommunen* (ggf. im Verbund), Zeitleitpläne zu errichten und zeitpolitische Vorhaben auf den Weg zu bringen – denn nur dann erhalten sie (durch die Region aufgestockte) Mittel aus dem nationalen Fonds. Dieses doppelte Anreizsystem scheint durchaus erfolgreich gewesen zu sein (Mareggi 2013; Mückenberger 2017: 42–49). Mittlerweile haben fast alle italienischen Regionen von der Regionalgesetzgebung Gebrauch gemacht.

Große Verbreitung von Zeitleitplänen und zeitpolitischen Projekten verzeichnet die Lombardei. Die Lombardei verabschiedete 2004 das regionale Umsetzungsgesetz zum nationalen Zeitpolitik-Gesetz von 2000. Dieses Gesetz stellt regionale Grundsätze für die kommunale Zeitpolitik auf. Es verpflichtet die Region und die ihr unterstellten Provinzen, diese Grundsätze in alle ihre Planungen einzubeziehen. Den Kommunen wird die Erstellung von diesen Grundsätzen entsprechenden Zeitleitplänen auferlegt. Für die Durchführung geeigneter zeitpolitischer Vorhaben erhalten sie finanzielle Beihilfen. Dazu erfolgt in gewissen Abständen wiederkehrend ein öffentliches Ausschreibungsverfahren durch die Region. Von den Vorkehrungen des Regionalgesetzes wurde lebhaft Gebrauch gemacht. Bislang gab es vier Ausschreibungen – mit Projektfinanzierungen von erst bis zu 200.000 EUR, später bis zu 50.000 EUR pro kommunales Projekt.

Kommunale Zeitpolitik muss auf mehreren Ebenen des föderalen politischen Systems berücksichtigt werden, um wirksam zu sein. Kommunen sind für Zeitpolitik auf Unterstützung und Austausch angewiesen. Zahlreiche Zeitprobleme von Menschen werden zwar in der Kommune erfahren – aber die zeitpolitischen ‚Hebel‘ zur Lösung dieser Probleme liegen in Entscheidungszentren jenseits der Kommune. Kommunen sind in territoriumsübergreifende Planungszusammenhänge einbezogen. Oftmals wird die Zeiterfahrung in der Kommune durch Strukturen beeinflusst, über die überörtlich entschieden wird. Dann hängt die zeitliche Lebensqualität der Bewohner der Kommune davon ab, ob sie auch in den überörtlichen Planungsprozessen adäquat berücksichtigt wurden.

QUELLEN

Boulin, Jean-Yves (2015): *Zeiten der Stadt: Eine zentrale Herausforderung für die Gewerkschaften*. In: Hoffmann, Reiner; Bogedan, Claudia (Hrsg.): *Arbeit der Zukunft. Möglichkeiten nutzen – Grenzen setzen*. Campus, Frankfurt am Main/ New York, S. 436–458.

Eberling, Matthias; Henckel, Dietrich (1998): *Kommunale Zeitpolitik. Veränderungen von Zeitstrukturen – Handlungsoptionen der Kommunen*. sigma, Berlin.

Europarat – Kongress der Gemeinden und Regionen (2010): *Empfehlung 295 sowie Entschließung 313 „Soziale Zeit, Freizeit: Welche lokale Zeitplanungspolitik ist sinnvoll?“* 19. Tagung, Straßburg, 26.–28. Oktober 2010.

Es ist beim derzeitigen Stand der zeitpolitischen Diskussion unrealistisch anzunehmen, Zeitpolitik könne auf all diesen fachlichen und territorialen Planungsprozessen präsent sein und geltend gemacht werden. Aber immerhin dürfte in föderalen Systemen möglich sein, dass auch auf der nächsthöheren Ebene und ihrer Planung die Zeitgestaltung der Menschen in den Kommunen systematisch Berücksichtigung findet. So sieht es Art. 2 Abs. 2 und 4 des lombardischen Gesetzes von 2004 ausdrücklich vor.

Es wäre nach meinen Befunden an der Zeit, in Deutschland und in einer europäischen Kooperation (siehe Europarat 2010) eine Initiative zur Förderung kommunaler Zeitpolitik, die sich die Steigerung des zeitlichen Wohlergehens der Menschen zum Ziel setzt, zu starten. Ein zu schaffendes Kompetenzzentrum für kommunale Zeitpolitik sollte den wechselseitigen inhaltlichen und methodischen Austausch unterstützen. In diesem Rahmen wären Bundesländer ‚tragende Pfeiler‘, die auf ihrem Territorium die gesicherten Anforderungen an eine solche Politik beispielhaft realisieren. Sie müssten den Bedingungen von kommunaler Zeitpolitik landesweit Wirksamkeit und Effektivität verleihen (Einbettung der Zeitpolitik in Ratsbeschlüsse, ranghohe Verankerung von Zeitpolitik in der Kommunalverwaltung, überörtliche Unterstützung durch Landesfonds und Kompetenzzentrum für kommunale Zeitpolitik).

Ersichtlich kann ein solcher Rahmen in Deutschland nicht sofort und nicht mit einem Bundesland als Haupt- oder gar einzigem Akteur betrieben werden. Deshalb kann in der aktuellen Situation nur erwogen werden, im einzelnen Bundesland und von ihm ausgehend einen Prozess zu eruieren und einzuleiten, der auf dieses Ziel hinarbeitet und erste Schritte dazu unternimmt. Gleichzeitig mit einem Aktionsprogramm müsste das Interesse an einer Bundesinitiative bekundet werden, das auf Förderung kommunaler Zeitpolitik und Gewinnung weiterer Bundesländer sowie europäische Vernetzung gerichtet ist. Mit kommunalen und länderweiten Vorläufern kann im föderalen System auch auf Bundesgesetze zugesteuert werden, die Anleihen beim italienischen Gesetz vom 8. März 2000 nehmen.

Mareggi, Marco (2013): *Planning Times of the City: an Overview on Urban Time Policies*. In: Schrenk, Manfred; Popovich V., Vasily; Zeile, Peter; Elisei, Pietro (Hrsg.): *Tagungsband „Planning Times“*, 20.–23. Mai 2013, Rom: REAL CORP 2013, S. 701–710.

Mückenberger, Ulrich (2017): *Kommunale Zeitpolitik für Familien*. Sigma-Nomos, Baden-Baden.

Emerging Trends in Night-Time Activities, Work and Gender Gap in Italy

Matteo Colleoni & Chiara Vitrano

INTRODUCTION

The night is no longer the counterpart of daytime, as the root of the word (*nac* in Sanskrit means “to disappear”) would suggest. Since the introduction of artificial lighting, night has gradually ceased to be a temporal period opposed to the day, during which activities and norms disappear. According to the latest time use survey available in Italy (2007–2008), none of the daytime activities is missing at night – considerable variance in the timing and precise kind of activity people carry out notwithstanding.

The expansion of activities which were traditionally carried out exclusively during the day into the night-time hours was described as a process of *colonization* (Melbin 1987). It has been argued that artificial lighting, the extension of retail opening times, automatic services and new technologies produce a *de-cycling effect*, which is a blurring of the boundaries between day-time and night-time rhythms in the constantly active city (Kellerman 1989). Furthermore, the process of colonization can lead to inequalities and temporal segregation processes, because access to services (e.g. public transport) could be particularly demanding for some segments of the population.

One of the signs of the process of colonization is the fact that people sleep less than before. According to the Italian Statistical Institute (ISTAT), compared to past decades, time spent sleeping has slightly decreased. On average, Italians sleep less than the populations in other European countries: a significant part of people goes to sleep after midnight and wakes up before six in the morning. The night-time hours are, thus, filled with activities other than sleep. This contribution will first identify the activities carried out by the Italian population during the night. Then, we'll

focus on emergent trends concerning the access to night work by women in Italy.

THREE NIGHTS: LEISURE, SOCIALIZATION AND PERSONAL CARE, AND WORK

Drawing on the results of the latest available Italian survey on time use (2008–2009), it is possible to identify three different temporal segments of night-time activities, which allow for the distinction of three nights (Colleoni, Boffi, Del Greco 2015). The first night, from 22:00 to midnight, is characterized by a prevalence of leisure time/recreational activities; the second, from midnight to 2:00, shows a centrality of meals and personal care as well as of socializing and social participation; the last, from 2:00 to 4:00, shows work as the prevalent activity after sleep. Work is actually relevant in every phase of the night and is the only activity that never stops and never shows a steep decrease.

The knowledge of the “different duration and rhythms of activities that help to define the character of nights [...] is a cornerstone for the activation of effective urban policies for administration of night times” (Colleoni, Boffi, Del Greco 2015: 23).

THE NIGHT: A TACIT CURFEW FOR WOMEN?

Some studies on the night-time economy have showed how the night, and its link with a lower perceived level of safety, can result in a field of exclusion for women (Thomas, Bromley 2000)¹. According

¹ For example, women avoid some evening and night venues because they are considered hostile for female customers. Female-friendly bar chains, dedicated mobile phone applications and transport solutions (“pink taxis” or women-only ride-sharing services) have been promoting forms of reappropriation of the night by women in recent years.

		22:00–23:00	23:00–24:00	24:00–01:00	01:00–02:00	02:00–03:00	03:00–04:00
Meals and personal care	Male	13.5	11	3.9	1.3	0.6	0.4
	Female	14.9	10.7	3.3	0.8	0.4	0.4
Work and study	Male	4.6	2.7	2.0	1.4	1.2	1
	Female	3.4	2.4	0.8	0.5	0.5	0.5
Housework	Male	3.2	1.3	0.5	0.1	0.1	0.1
	Female	4.3	1.5	0.4	0.1	0.1	0.1
Leisure time	Male	25.3	12.8	3.6	0.9	0.4	0.1
	Female	27.3	12.4	3.0	0.7	0.2	0.2
Social life, participation and voluntary work	Male	17.7	11.1	4.7	1.6	0.8	0.3
	Female	11.7	7.7	3.4	1.0	0.5	0.2
Travel	Male	5.4	4.3	2.8	1.0	0.4	0.3
	Female	3.5	2.6	1.5	0.6	0.3	0.2
Sleep	Male	43.0	77.9	91.9	96.9	98.4	98.9
	Female	47.3	82.8	94.9	98.5	99.2	99.4

Table 1: Frequencies of participation during a weekday (selection from 10:00 p.m. to 4:00 a.m.; values in percent) (Source: Colleoni; Boffi; Del Greco 2015)

to ISTAT surveys on time use and on the workforce, the night seems to be a space-time mainly lived by males. In general, the share of women sleeping is higher than is the case for men. Furthermore, if we consider night work and study, the data shows the persistence of a gender gap also in the third night – however, it also sees a decrease in gender differences related to other activities. During this third segment of the night, work is also the activity that involves the highest percentage of non-sleeping males (1.2 percent from 2:00 to 3:00 and 1.0 percent from 3:00 to 4:00).

The high frequency of night work for men finds further confirmation in data that emerges from the 2015 Survey on Workforce in Italy (ISTAT 2015), which shows that the population of night-workers² is mainly male (70.5 percent) (see Fig. 1). Furthermore, also in those sectors in which employees are, by majority, women (e.g. health and care services), the share of female night-workers is smaller than that of their male counterparts. What could be the reasons of this gap? Some hypotheses, which need to be verified, are connected to

- **the legislative framework:** the national law prohibits assigning night shifts to mothers-to-be and new mothers from midnight to 6:00 until the child is one year old (Italian Republic 2003, art. 11,2)

- **the job sectors:** in Italy, the sectors in which night work is prevalent are, except for health and care services, characterized by a majority of male employees (Industry, hotels and food services, transport...);
- **safety and safety perception:** night-time is a space-time that is less safe than the day – or is, in any case, perceived as such by women, which could influence the choice to accept a job which involves night shifts.

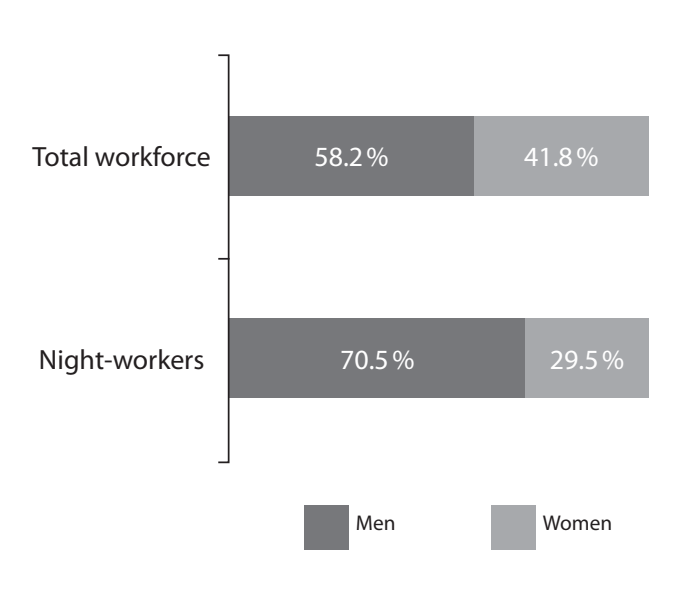


Figure 1: Percentage of men and women in total workforce and among night-workers in Italy in 2015 (Source: data processed from ISTAT, 2015)

² We consider as night-workers people who worked during at least one night per week in the four weeks previous to the survey.

	Total workforce	Night workforce
Male	-3.8 %	-7.6 %
Female	6.5 %	18.3 %
Total	0.3 %	-1.2 %

Table 2: Workforce growth rates 2005-2015 (Source: ISTAT 2005; 2015)

BREAKING THE TACIT CURFEW?
EMERGING TRENDS IN WOMEN’S NIGHT WORK

If we compare data about the workforce in Italy in 2005 and in 2015, we can observe some interesting trends concerning women and night work. Even if the general amount of night work isn’t growing (data shows that it has actually slightly decreased), the number of women who work at night has considerably grown – and this increase has been stronger than that of the general female workforce (see table 2).

First of all, the gender gap in the job market has decreased since 2005 in the general workforce and it shows a steeper reduction in night work. This is of particular interest if we observe in greater detail the different sectors in which night work is articulated. For example, the percentage of women working in commerce during the day increased by 1.30 percentage points, the one of women working at night has increased by 13 percentage points. This is due both to a strong decrease of males working at night (–39.7 percent) in the commerce sector, and to a significant increase of women (+23.5 percent) working at night in the same sector.

The reasons at the basis of these emerging trends in night work could include the necessity, generated by the economic crisis, for women to enter the labour market and to also accept jobs at *un-social hours*, the continuous growth of the services sector and the opening times deregulation occurred in 2011. Furthermore, the growth in women’s work, especially during the night, should also be considered in conjunction with the informal job market: since informal economies grow especially in more fragile economic systems, we could expect an increase in services provided by women – often in atypical time slots – which serve as a support to the household economies or can’t be included anymore in daily time segments due to full participation in the formal labour market.

CONCLUSIONS

The implications of the changing gender structure of night work for public policies and public services require deeper research on a variety of issues – especially regarding the health consequences of circadian disruption related to night work, the new characteristics of the demand for adequate and safe public transport at night,

and new needs in the field of childcare. These trends also involve issues related to workers’ rights, and could provide the grounds for further reflections about the forms of salary and rest compensation connected to night work.

Furthermore, a deeper analysis of the trends in night work – especially for women – has to consider the differences between urban, sub- and peri-urban areas in order to highlight specificities connected with local policy interventions, such as local time policies which focus on the night.

SOURCES

Colleoni, Matteo; Boffi, Mario; Del Greco, Manola (2015): *Night-time Hours and Activities of the Italians*. In: *Articolo – Journal of Urban Research*, 11.

ISTAT – Italian Statistical Institute (2005): *Italian Labour Force Survey*. Annual file.

ISTAT – Italian Statistical Institute (2015): *Italian Labour Force Survey*. Annual file.

Italian Republic (2003): *Attuazione delle direttive 93/104/CE e 2000/34/CE concernenti taluni aspetti dell’organizzazione dell’orario di lavoro*. Decreto Legislativo 8 aprile 2003, n. 66.

Kellerman, Aharon (1989). *Time, Space, and Society: Geographical Societal Perspectives*. Kluwer, Dordrecht.

Melbin, Murray (1987). *Night as Frontier: Colonizing the World After Dark*. Free Press & Collier/Macmillan, New York/ London.

Thomas, Colin J.; Bromley, Rosemary D. F. (2000): *City-centre Revitalisation: Problems of Fragmentation and Fear in the Evening and Night-time City*. In: *Urban Studies*, 37/8, pp. 1403–1429.

Öffnungszeiten in ästhetischer und zeitgeografischer Betrachtung

Albert Mayr

EINLEITUNG – IDEOLOGISCHES

Die verschiedenen Ansätze zur Gestaltung des besiedelten Raums (als Wohn-, Arbeits-, Verwaltungs- und Freizeitgebiet) entsprangen oft ausgeprägt ideologischen Positionen, so etwa bei Charles Fourier mit seinem Phalanstère (Mercklé 2006), Le Corbusier mit der Ville Radieuse (Merin 2013), den Situationisten mit dem Urbanisme Unitaire (Situationistische Internationale 1976), um nur einige wenige Beispiele zu nennen.

Demgegenüber sind in den letzten zwei bis drei Jahrhunderten kaum ideologisch untermauerte Ansätze zur Gestaltung der Zeit vorzufinden, wenn wir von den kurzlebigen und im Grunde Äußerlichkeiten betreffenden Kalenderreformen der französischen Revolution und des frühen Bolschewismus absehen. Eine ideologisch (und transzendent) fundierte Zeitordnung war in Europa die der Kirchen. Diese Fundierung hinderte sie nicht daran, eine differenzierte und abwechslungsreiche Zeitordnung zu entwickeln, die auch auf die diesseitigen Bedürfnisse und Möglichkeiten einer ländlich-kleinstädtischen-feudalen Gesellschaft in der nördlichen Hemisphäre zugeschnitten war¹.

Eine gemeinsame Bekannte in Florenz brachte Dietrich Henckel und mich zusammen. Er engagierte mich als Referent für die Tagung „Die Welt am Wochenende“ im

Jahr 1991. Obwohl wir aus eher gegensätzlichen Positionen das Thema Gesellschaftszeit angehen, blieb der Kontakt erfreulicherweise erhalten.

Inzwischen stehen sich in puncto Zeitordnung zwei ideologische Tendenzen diametral gegenüber: Einerseits eine immer aggressiver auftretende, auf einem der Profitmaximierung zugewandten *laissez-faire* basierende Tendenz zur Non-Stop-Gesellschaft, in der „Alles zu jeder Zeit“ zu haben ist, wie es Eberling und Henckel bezeichnet haben (Eberling, Henckel 2002). Eine Tendenz, die sich wenig um die ökologischen Kosten immer größerer Transportwege und um die biologischen und sozialen Bedürfnisse der betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer schert. Andererseits eine immer defensiver auftretende, vornehmlich von Gewerkschaften und Kirchen vertretene Tendenz, die sich darum bemüht, dass wenigstens Bruchstücke der früheren Zeitordnung in Form einer überschaubaren und eher starren Taktung und Beschränkung der Interaktionszeiten nach Möglichkeit beibehalten werden. In diesem Beitrag trete ich für eine partielle und flexible Re-Rhythmisierung ein und es soll kurz überlegt werden, welche Rolle Öffnungszeiten hier spielen können.

ZUGRIFFE

Öffnungszeiten von Geschäften, Ämtern, Banken, kulturellen Einrichtungen etc. tragen zu den constraints bei, die in Torsten Hägerstrands Zeitgeografie die Wegverläufe (*paths*) von Menschen konditionieren. Hägerstrand unterscheidet zwischen *capability constraints*, welche die Aktivitäten des Individuums in Abhängigkeit von seinen biologischen Bedürfnissen sowie den zur Verfügung stehenden Ressourcen begrenzen; *coupling constraints*, wel-

¹ In der katholischen Kirche gibt es übrigens das radikalste Gegenbeispiel zur Non-Stop-Gesellschaft, nämlich die sogenannten „Heiligen Pforten“, in erster Linie die in den vier päpstlichen Basiliken in Rom, die nur zu Beginn eines Heiligen Jahres geöffnet und an dessen Ende geschlossen werden. Der Einfluss der Kirchen ist inzwischen zurückgegangen, doch wäre es an der Zeit, den kulturellen Aspekt ihres zeitordnerischen Wirkens zu untersuchen, ohne jegliche weltanschauliche Einengung (wie ja auch ein atheistischer Kunsthistoriker sich mit gotischen Kathedralen beschäftigen kann).

che beinhalten, wann, wo und wie lange eine Person mit Anderen räumlich und zeitlich interagieren kann; und *authority constraints*, die den Zugang zu bestimmten Räumen auf Grund von Gesetzen und Verordnungen regeln (Hägerstrand 1970).

Die Zeitgeografie entstand in vordigitalen Zeiten – und während die *capability constraints* zum großen Teil denen vor 40 Jahren ähnlich sind, haben die anderen beiden Ansätze dank Informationstechnik Einiges von ihrem Zwangscharakter verloren². Trotzdem liefert der *path*-Ansatz einiges Stimulierendes in unserem Zusammenhang. Längere Aufenthalte an einem Ort (etwa bei der Arbeit) erfolgen nicht mehr so mehrheitlich wie noch vor wenigen Jahrzehnten; unregelmäßige Ortswechsel und kürzere Aufenthalte nehmen zu. Standardisierte Öffnungszeiten erscheinen daher weniger zwingend. Das legt nahe, dass sich das diesbezügliche Spektrum erweitern könnte, wie es ja vielerorts schon geschehen ist und weiter geschieht. Es ergeben sich also Möglichkeiten, neben der räumlichen Gestaltung urbaner Räume auch ein bislang noch nicht versuchtes zeitliches Design einzusetzen. Die Wegverläufe der Bewohnerinnen und Bewohner wären daher weniger den *constraints* ausgesetzt, und würden daher z.T. Immer neue ‚opportunities‘ wahrnehmen können. Zu einem Wochenmarkt geht man mit einer anderen Einstellung als zum 12/7-Supermarkt. Exklusive Boutiquen können ihre Exklusivität durch raffiniert ausgeklügelte Öffnungszeiten noch steigern, neben der visuell-räumlichen also auch eine ‚Chrono-Identität‘ vermarkten.

Ein paar Jahre später holte mich Dietrich Henckel zum ARL/DIFU-„Raum-Zeit“ Arbeitskreis. Als einziger Künstler unter hochkarätigen WissenschaftlerInnen war ich da ein bisschen ein Exot, aber für mich war meine Teilnahme sehr stimulierend (ich hoffe, für die anderen auch).

RAUMZEITLICHER ENSEMBLE-SCHUTZ

„As a geographer, accustomed to viewing the world in terms of landscapes, I am inclined to focus on how phenomena behave – irrespective of where their normal disciplinary home is taken to be – because they are closely coexisting in space and time. If one is choosing this latter perspective, the first step of a study [...] is to define a bounded region and then accept what is found in it [...] as the given universe.“ (Hägerstrand 1985; kursiv im Original).

So beschreibt Hägerstrand einen anderen seiner methodologischen Zugriffe, die *bounded region*. Wenn wir das *closely existing* auf ‚closely happening in space and time‘ ausdehnen, etwa in der *bounded region* einer kleinen Ortschaft, so gehören Räume, die sich von Zeit zu Zeit für andere öffnen, zum raumzeitlichen Ensemble der Ortschaft, also für alle zugängliche Räume verschiedener

Art (ein Laden, eine kleine Wirtschaft, ein Amt, etc.) auf deren Funktion und Erfordernisse (oder *normal disciplinary home*) hier nicht eingegangen wird.

In den rein räumlich-visuellen Ensembleschutz wird bekanntlich – und zu Recht – einiges investiert, es ist also nicht einzusehen, warum raumzeitlicher Ensembleschutz nicht auch eine gewisse Priorität beanspruchen sollte.

EXTREME UND WAS DAZWISCHEN LIEGT

Ich könnte mir folgende Öffnungszeitenlandschaft vorstellen: Da gibt es das eine Extrem, also 12/7, 18/7 oder auch 24/7. Solche Einrichtungen bedienen die immer mehr durch Arbeit, Pflegepflichten etc. zerstückelten Zeiten der Kundinnen und Kunden; andererseits haben sich diese Zentren zu Treffpunkten und Aufenthaltsorten (ohne Konsum- bzw. Kaufzwang) für viele – besonders Jugendliche – entwickelt. Bahnhöfe sind ja auch immer unwirtlicher geworden, Parteilokale schließen (und waren auch durch die meist festen Öffnungszeiten nie so attraktiv), Kirchen sind meist unter der Woche nicht zugänglich, etc. Da mag zeitliche Anarchie (aus der Sicht der Nutzerinnen und Nutzer) in den Einkaufszentren ihren Platz haben und sich ‚austoben‘.

Als die Deutsche Gesellschaft für Zeitpolitik gegründet wurde, warb mich Dietrich Henckel an. Ich arbeite inzwischen in der Redaktion des Zeitpolitischen Magazins (online) mit und betreue dort Kunst und Kultur (also das Unseriöse).

An das entgegengesetzte Extrem würde ich die Museen für zeitgenössische Kunst platzieren, die, finde ich, die Aufgabe hätten, auch das ästhetische Potenzial von Zeitordnungen zu präsentieren. Dazu mehr im letzten Abschnitt.

Was dazwischen liegt, könnte und sollte – neben seiner Rolle als Zankapfel zwischen Gewerkschaften, Einzelhandelsbetrieben, Konsumenten(vertretern), Kirchen u. a. m. – auch ein Betätigungsfeld schöpferischer Fantasie sein. Das mag utopisch klingen, doch vergleichen wir es mal mit der überbordenden Fantasie, die sich in der Gestaltung unserer räumlich-visuellen Umwelt zeigt. Leicht wird es nicht sein,

² Durch die Zunahme digitaler Techniken scheint sich Zeitgeographie in Richtung der Überwachung immer größerer Menschenmengen zu bewegen. Was vermutlich Hägerstrand kaum gefallen hätte.

ALBERT MAYR
CONCETTO TEMPORALE

Zeit - Design für ein Museum Design temporale per un museo

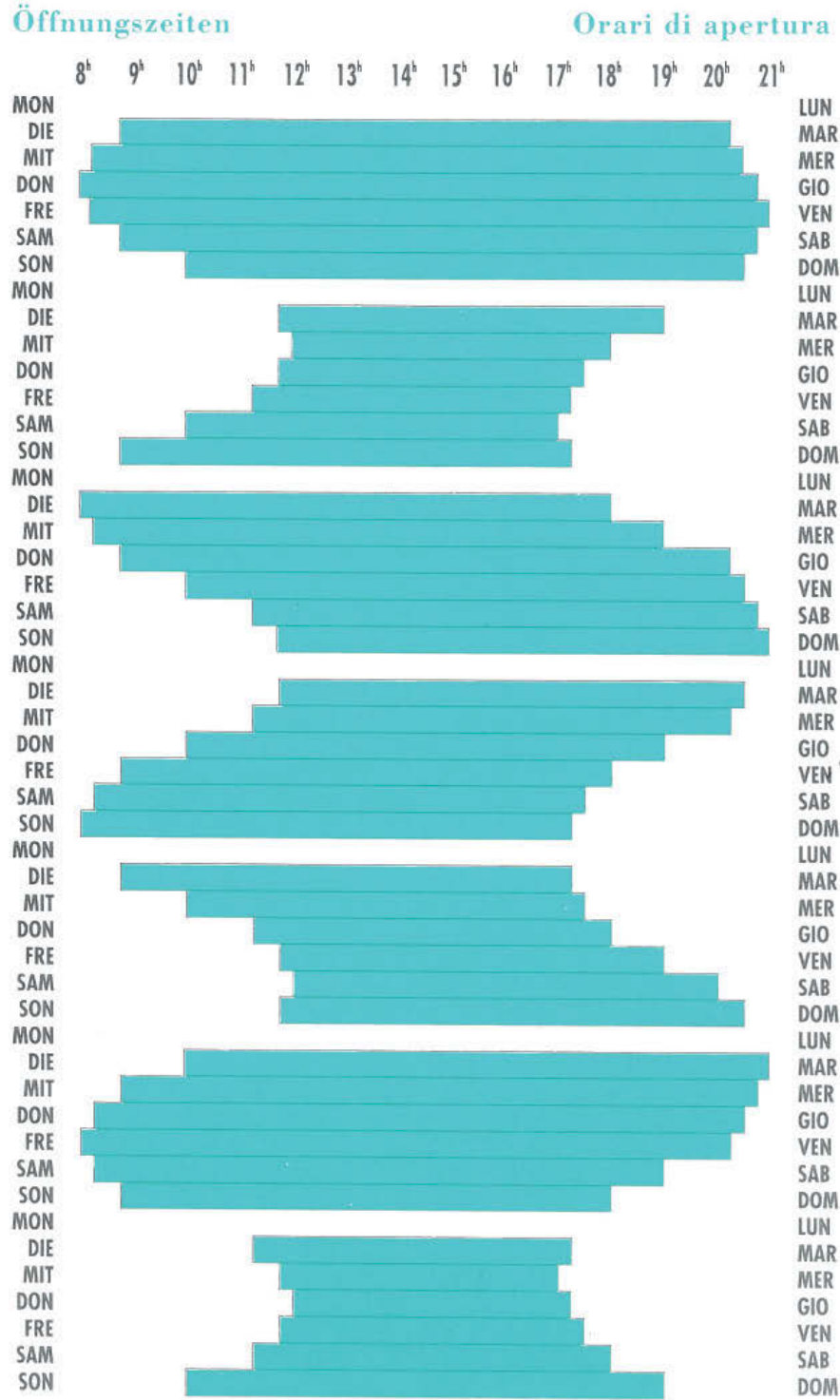


Abbildung 1: „Concetto temporale“ – Zeit-Design für ein Museum (Darstellung: A. Mayr 1995, Museion Bozen, Collezione Carlo Palli Prato)

denn wie schon Olivier du Roy, Jean-Claude Feys und Anne-Véronique Meyer schrieben (1988: 83): „A [...] reason for the difficulty and slowness of change is to be found in the extreme difficulty which we have in imagining time“. Aber zu versuchen wäre es.

CONCETTO TEMPORALE

1995 gab es im Museum für zeitgenössische Kunst (Museion) in Bozen eine Ausstellung mit Lucio Fontanas berühmten „Concetti spaziali“. Andreas Hapkemeyer vom Museion beauftragte mich mit einem konzeptuellen Beitrag zum Thema Zeit. Da Fontana in den „Concetti spaziali“ den Bildraum (und damit auch das traditionelle Ausstellungsraumgefüge) durchbrochen hatte, wollte ich etwas machen, das die übliche zeitliche Ordnung des Museums, in diesem Fall die Öffnungszeiten, durchbrechen sollte und damit die übliche Diskrepanz zwischen ästhetischer Raumgestaltung und konventionell-beliebiger Zeitordnung mildern sollte. Wie auf Abb. 1 erkennbar, werden die Öffnungs- bzw. die Schließungszeiten von zwei Sinusschwingungen bestimmt, die zueinander im Verhältnis einer Quarte (3 : 4) stehen. Nach sieben Wochen wiederholt sich der Ablauf. Als Konzession an das Übliche habe ich die wöchentliche Schließung am Montag beibehalten.

In der Beziehung zwischen den Künsten und allem Anderen drum herum lassen sich ab dem 20. Jahrhundert zwei Tendenzen ausmachen: Eine zentripetale und eine zentrifugale, um sie so zu nennen. Die zentripetale besagt, dass zunehmend mehr Materialien und Vorgänge in die künstlerische Theorie und Praxis Eingang fanden, die bisher als kunstfremd galten. Die – etwas schwächere – zentrifugale Tendenz weist darauf hin, dass künstlerisches Tun und Denken auch externe Bereiche befruchten, z. B. im Design. Hinsichtlich der Zeit ist es so, dass sich in den experimentellen Zeitkünsten die zentripetale Tendenz an vielen Beispielen zeigen lässt, hingegen fehlt bislang die zentrifugale Tendenz, also der Versuch, Überlegungen und Erfahrungen aus der Kunst in die Gestaltung der Alltagszeit zu transponieren. Die ästhetische Dimension wird bei der Zeitgestaltung nicht einmal angedacht. „Concetto temporale“ will ein Vorstoß in diese Richtung sein.

QUELLEN

du Roy, Olivier; Feys, Jean-Claude, Meyer Anne-Véronique (1988): *Towards a General Policy of Time*. Belgium.

Eberling, Matthias; Henckel, Dietrich (2002): *Alles zu jeder Zeit? Die Städte auf dem Weg zur kontinuierlichen Aktivität*. Difu-Beiträge zur Stadtforschung 36, Berlin.

Hägerstrand, Torsten (1970): *What about People in Regional Science?* In: Papers of the Regional Science Association, Band 24, S. 7–21.

Hägerstrand, Torsten (1985): *Time Geography: Focus on the Corporeality of Man, Society, and Environment*. In: Aida, Shuhei (Hrsg.): *The Science and Praxis of Complexity*. The United Nations University, Tokyo, S. 193–216.

Mercklé, Pierre (2006): *Le Phalanstrère*. In: *charlesfourier.fr*. <http://www.charlesfourier.fr/spip.php?article328>, letzter Zugriff: 25. März 2017.

Merin, Gili (2013): *AD Classics: Ville Radieuse/ Le Corbusier*. In: *ArchDaily.com*. <http://www.archdaily.com/411878/ad-classics-ville-radieuse-le-corbusier/>, letzter Zugriff: 25. März 2017.

Situationistische Internationale (1976): *Situationistische Internationale 1958-1969*. Gesammelte Ausgaben des Organs der Situationistischen Internationalen. Deutsche Erstausgabe, Hamburg.



Foto: R. Pätzold

Urbane Zeitkulturen – die Vielfalt ist mitten unter uns

Plädoyer für eine dialogische Zeitpolitik

Jürgen P. Rinderspacher

Die städtische Gesellschaft ist bekanntlich eine bunt zusammengesetzte Mischung von Menschen ganz unterschiedlichen Alters, unterschiedlicher Geschlechter und Berufe sowie sozialer und ethnischer Zugehörigkeiten. So bekannt diese Fakten sind, so wenig bewusst ist im Allgemeinen die Tatsache, dass mit diesen Verschiedenheiten zum Teil stark von einander abweichende Formen des Umgangs mit der Zeit verbunden sind. In der Alltagskommunikation treffen vielgestaltige zeitliche Interessen und die damit verbundenen Verhaltensmuster der Menschen aufeinander und bilden das, was man als die gelebte Zeitkultur einer Gesellschaft bzw. eines urbanen Raumes bezeichnen könnte.

Diese Vielfalt koexistiert freilich nicht nur in friedlicher Harmonie nebeneinander her, sondern prallt gelegentlich hart aufeinander. Dabei haben Zeitkonflikte ihre Ursache nicht nur im individuellen

Zeit-Verhalten der Menschen, sondern sind zum einen auf die strukturellen zeitlichen Anforderungen zurückzuführen, denen sich die Individuen innerhalb ihres Alltags zu stellen haben, etwa in Bezug auf die vom Arbeitgeber erwarteten Aktions- und Reaktionsgeschwindigkeiten oder wenn es darum geht, Erwerbsarbeit und Familie unter einen Hut zu bringen. Zum anderen ist das Zeitverhalten durch den soziokulturellen sowie ggf. den religiösen Hintergrund der Menschen geprägt, wie aber auch durch individuelle Erfahrungen und persönliche Präferenzen im Umgang mit zeitlichen Herausforderungen. Hinter den einzelnen Handlungen steht also ein sehr komplexes Gefüge unterschiedlicher Zeitnormen, Zeitverwendungsmuster, Zeitperspektiven und Zeitinteressen, die handlungsleitend wirken.

In hoch entwickelten Gesellschaften wird das Zeithandeln der Menschen in ihrem Alltag gewissermaßen leitmotivisch durch den Imperativ einer (möglichst) ökonomischen Zeitverwendung gesteuert, mit dem Ziel der Optimierung der eigenen Lebenschancen. In diesem Gemenge der Zeitinteressen können sich

derer einige systemisch bedingt besser durchsetzen als andere: Bestimmte Typen zeitlicher Ansprüche dominieren, andere haben sich im Konfliktfall unterzuordnen. So dürfen zeitliche Ansprüche und Erwartungen, die mit Erwerbsarbeit und geschäftlichen Dingen zu tun haben, in der Regel eine höhere Priorität beanspruchen als „private Angelegenheiten“. Offensichtlich besteht in hoch entwickelten westlichen Gesellschaften also eine Hegemonie der „ökonomischen Zeiten“ gegenüber anderen Zeitverwendungszielen (Herrmann 2009). Erstere gelten dort als generell knapp und daher als wertvoller und erweisen sich hierdurch gegenüber „Privatzeiten“ als durchsetzungsfähiger. Dem entsprechend ist wer de facto höher auf der gesellschaftlichen Stufenleiter steht, in der Lage, den Mitmenschen in anderen gesellschaftlichen Positionen seine Zeitinteressen aufzunötigen; so darf im Zweifelsfall der Arzt zwar seine Patienten und der Lehrer seine Schüler warten lassen, nicht jedoch umgekehrt.

Derart hochgradig auf Zeiteffizienz getrimmte Gesellschaften wie die unsrige werfen die Frage auf, wer dort eigentlich mit welchem Recht das Tempo des Alltags bestimmen darf und mit welcher Begründung? Mehr noch betrifft dies nicht nur die Geschwindigkeiten unseres individuellen Handelns und Denkens, sondern darüber hinaus auch die im modernen Alltag praktizierten Lebens- und Arbeitsrhythmen als solche. Wie aber müsste eine städtische Zeitkultur beschaffen sein, die den jeweiligen Eigenzeiten ihrer Bewohner – denen der Individuen ebenso wie den unterschiedlichen sozialen Gruppen der Stadt – ihren je spezifischen Zeit-Raum gibt (vgl. Henckel, Kramer 2018) und dabei gleichzeitig einen für alle akzeptablen gemeinsamen Lebensrhythmus hervorbringt, zumal dieser für den Zusammenhalt der Gesellschaft essentiell ist (Rinderspacher 1988)?

Mit der Zuwanderung von Menschen aus anderen Regionen der Erde wächst auch die Anzahl der von diesen abgeleiteten Zeitkulturen, die im öffentlichen Raum der Stadt mehr oder weniger deutlich in Erscheinung treten. Sie alle versammeln sich bildlich gesprochen unter dem Dach einer industriell bzw. postindustriell geprägten Zeitkultur. Zu nennen sind hier neben anderen vor allem die verschiedenartigen religiös begründeten, so genannten „herausgehobenen Zeiten“, wie etwa der islamische Freitag, aber auch, bezogen auf den Tageszyklus, regelmäßige Gebetszeiten oder im Jahreszyklus der Ramadan. Dietrich Henckel, Beate Hollbach und Jürgen P. Rinderspacher haben in ihrem Band „Die Welt am Wochenende“ (Rinderspacher, Henckel, Hollbach 1994) zeigen können, wie die Weltkulturen allein in Bezug auf den wöchentlichen Rhythmus von Arbeit und Freizeit im Tages-, Wochen- und Jahresrhythmus eine enorme Vielfalt von Zeit-Institutionen und zeitlichen Regularien hervorgebracht haben. Mit dieser – freilich nicht immer nur religiös, sondern auch im Brauchtum begründe-

ten – zeitlichen Diversität adäquat umzugehen, stellt neben anderen Integrationsaufgaben eine erhebliche Herausforderung für hoch entwickelte Gesellschaften dar.

Grundsätzlich sind in Bezug auf den Umgang mit zugewanderten kulturspezifischen Zeitnormen innerhalb hoch entwickelter (Industrie-)Länder drei Optionen erkennbar: Zum einen könnte es darum gehen, eingewanderte Zeit-Kulturen im Sinne von „diversity“ schlicht als Andersartiges zu tolerieren und dabei die typischen Zeitmuster anderer Kulturen biotopähnlich auf die Lebenswelten spezifischer Gruppen der Bevölkerung mit Migrationshintergrund zu beschränken. Diese Option ist allerdings, wie man im Verlauf der Debatten der vergangenen Dekade erkannt hat, stark mit den Gefahren verbunden, die Parallelgesellschaften mit sich bringen.

Die zweite Option besteht darin, ebenso wie exotische Speisen oder fremde Musikstile schon seit langem Eingang in die Lebenskultur westlicher Länder gefunden haben, auch zugewanderte Zeitmuster unter dem Aspekt der Bereicherung für die angestammte Zeitkultur zu betrachten; beispielsweise könnten sich hier Anknüpfungspunkte für alternative Zeitmuster im Rahmen einer nachhaltigeren Lebensweise ergeben. Beides würde zunächst bedeuten, den Zeitkulturen der zugewanderten Bevölkerung inmitten der angestammten Zeitkultur ihre Zeit und ihren Raum zu geben; letzteres könnte darüber hinaus bedeuten, mit den Zeitkulturen anderer Gesellschaften im eigenen Land in einen ernsthaften Dialog einzutreten. Alle drei Optionen, die einander nicht grundsätzlich widersprechen und hier vor allem einem analytischen Zweck dienen, stellen jeweils große Herausforderungen sowohl für unsere angestammte als auch für die zugewanderten Zeitkulturen dar und beinhalten somit ihr jeweils eigenes Zeit-Konflikt-Potenzial.

Ein kurzer historischer Rückblick zeigt, dass die Existenz mehrerer, mindestens aber zweier prägender, religiös fundierter Zeitkulturen nebeneinander für die deutsche Gesellschaft überhaupt nicht neu ist, etwa wenn man an die Unterschiede der Feiertagskulturen zwischen den beiden großen christlichen Konfessionen denkt. Allerdings existierten diese Kulturen – sprich: katholische und evangeli-

sche Feiertage – über lange Perioden eher selten innerhalb eines gemischtkonfessionellen (Stadt-) Raumes und noch weniger auf dem Lande; erst nach dem Zweiten Weltkrieg resultierte aus verschiedenen Wanderungsbewegungen eine größere konfessionelle Durchmischung der deutschen (Bundes-)Länder. Immerhin schlägt sich – sofern religiös fundierte Zeitnormen überhaupt eine Rolle spielen – auch heute noch eine solche vorwiegend binär strukturierte Zeitkultur in Deutschland etwa in den jeweiligen Feiertagsgesetzen der Bundesländer nieder. Dies wird unter anderem relevant, wenn es um das Recht geht, aufgrund der Konfessionszugehörigkeit in Verbindung mit der Zugehörigkeit zu einem Bundesland an dem entsprechenden Feiertag der Erwerbsarbeit oder, in der Diaspora, dort zumindest dem Schulunterricht fernbleiben zu dürfen.

Auch die Tradition des jüdischen Sabbats ist seit Jahrhunderten eine soziale Realität in den westeuropäischen Ländern. Allerdings blieb dessen Prägestärke für die Zeitkultur der europäischen Gesellschaften insgesamt relativ gering, auch wenn Verbindungslinien zum uns heute geläufigen freien Samstag (über den Umweg der US-amerikanischen Kultur) herzustellen sind. Der Sabbat steht hier exemplarisch für die gestalterische Freiheit einer Religionsgemeinschaft, sich sowohl was die Lage als auch die praktizierten (zeitlichen) Rituale des höchsten Wochentages betrifft, nicht der Kultur der Mehrheitsgesellschaft angleichen zu müssen. So wäre es den jüdischen Gemeinden auch möglich gewesen, ihren höchsten wöchentlichen Feiertag im Zuge der Assimilationsbestrebungen eines Teils des Judentums im 19. und 20. Jahrhundert aus pragmatischen Gründen (Einfügung in den Arbeitsrhythmus der Mehrheitsgesellschaft u.a.m.) mit dem christlichen Sonntag zu synchronisieren. Dies *nicht* getan zu haben, hat mit berechtigten, theologisch tief verwurzelten Unverhandelbarkeiten zu tun, die in jeder Religion zu finden sind, und die hier, für praktizierende Anhänger des jüdischen Glaubens, ein totales Arbeitsverbot beinhalten. Mit der Herausbildung eines arbeitsfreien Samstags seit den 1960er Jahren in Deutschland wurde dieses Problem praktisch irrelevant, könnte aber mit der noch immer weiteren Zunahme der Samstagarbeit in Deutschland wieder an Relevanz gewinnen.

Was die Integration von Elementen einer islamischen Zeit-Kultur betrifft, kann sie, was *die gelebte Praxis* angeht, einerseits als Bestandteil der Entwicklung zeitlicher Strukturen in Deutschland betrachtet werden. Andererseits sind Versuche der Legalisierung und rechtsförmigen Verankerung „islamischer Zeiten“ noch wenig verbreitet und zum Teil heftig umstritten. Erste Ansätze finden sich etwa im 2013 novellierten Arbeits- und Feiertagsrecht des Bundeslandes Bremen. Heilige Zeiten wie tägliche Gebetszeiten, der tägliche oder wöchentliche Moscheebesuch am Freitag als dem höchsten Tag der Woche oder der übers Jahr rollierende Ramadan gehören jedenfalls unbestritten, auch was ihre zeitliche Fixierung angeht, zum Proprium des muslimischen Glaubens. Sie sollten daher ihren Zeit-Raum nicht nur als Ergebnis der gelebten Praxis, sondern auch in legalisierter Form im Kontext des Arbeitstages und der Arbeitswoche sowie im Jahresarbeitszyklus finden.

Dies kann freilich zu Kollisionen mit den Zeitnormen der christlich und industriell geprägten Rhythmik der Mehrheitsgesellschaft führen. Angesichts der zum Teil sehr hohen symbolischen Ladung zeitlicher Regularien in den verschiedenen Religionen geht es dabei stets um mehr als eine lediglich am praktischen Nutzen orientierte Koordinierung von Alltagsaktivitäten. Hier wären sowohl von betroffenen Individuen als auch von involvierten Institutionen und Organisationen, etwa Arbeitsgebern oder Schulen und Universitäten, Empathie, Respekt, Verständnis und gegenseitige Achtung gefordert, um Friktionen vorzubeugen. Vorbildlich erscheinen in diesem Zusammenhang beispielsweise die – freilich sehr kontrovers diskutierten – Bestrebungen der Universität Sarajewo, der multireligiösen Struktur des Landes Bosnien-Herzegowina in Verbindung mit dem Interesse vieler Studierender durch je eigene Gebetszeiten für Studierende zu entsprechen.

Die Frage nach der Integration von Zeitkulturen gesellschaftlicher Minderheiten in die Zeitkultur der Mehrheitsgesellschaft wirft nicht zuletzt die Frage nach der Beschaffenheit derjenigen Zeitkultur auf, in die die wie auch immer verstandenen „fremden“ Zeitkulturen zu integrieren sind. Diese stellt sich verkürzt gesagt als ein Amalgam aus verschiedenen, Jahrhunderte zurückreichenden, soziokulturellen Einflüssen verschiedener gesellschaftlicher Subsysteme dar. Dazu gehören vor allem vier Komponenten, die man ebenfalls stark verkürzt als den Einfluss von christlicher Religion, Agrarwirtschaft, Industrialisierung sowie Postindustrialisierung einschließlich Wertewandel bezeichnen könnte; dabei sind alle vier Komponenten in unterschiedlicher Weise und in unterschiedlichem Ausmaß am Zustandekommen der vorfindlichen Zeitkultur beteiligt. Sie hat sich also im historischen Verlauf von einer vor allem agrarisch und religiös geprägten hin zu einer von den modernen sowie postmodernen Industriezeitnormen bestimmten, weithin säkularisierten entwickelt.

Dabei mussten sich in der Vergangenheit (und müssen sich noch heute) die bestehenden nativen (zeit-)kulturellen Traditionen, insbesondere wenn sie religiös fundiert sind (Rinderspacher, Henckel, Hollbach 1994), in ähnlicher Weise gegen die hegemonialen Tendenzen einer von der ökonomischen Rationalität dominierten industriellen Zeitkultur behaupten, wie gegenwärtig die zugewanderten Zeitkulturen und deren Fundierungen in Religion und kulturspezifischem Brauchtum. So muss beispielsweise die im deutschen Grundgesetz und in den Länderverfassungen geschützte Sonntagsruhe seit Jahrzehnten regelmäßig gegen ihre grundsätzliche Infragestellung durch Arbeitgeberverbände von Kirchen, Gewerkschaften und Bürgerinitiativen verteidigt werden, weil die Unternehmen Maschinenlaufzeiten bzw. Öffnungszeiten für den Einzelhandel auch am Sonntag für sich reklamieren (vgl. ebd.). Aber auch nicht in der Religion, sondern lediglich in der vorindustriellen Volkskultur verankerte Zeitrhythmen geraten regelmäßig unter Rechtfertigungsdruck, wofür etwa die gegenwärtig in Spanien laufende Kontroverse um die Zeit-Gemäßheit der traditionellen Siesta zu nennen wäre, die in ein sich modernisierendes Arbeitszeitregime nicht mehr hineinzupassen scheint.

Ein Konfliktfeld könnte zunehmend – auch wenn zumindest in Deutschland diesbezüglich bislang erstaunlich geräuschlos spezifische Regelungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern ausgehandelt worden sind –, auf lange Sicht die Einhaltung täglicher Gebetszeiten sein, die den Fluss hocheffizienter Produktionssysteme, entsprechend der Logik von „Industrie 4.0“, systemwidrig unterbrechen würden. Einer solchen produktionswirtschaftlichen Logik folgend könnte darüber hinaus der Tag nicht fern sein, an dem, mit dem Argument einer verringerten Leistungsfähigkeit der Arbeitskraft durch den Verzicht auf Getränke über die Tagesperiode, hier auch der islamische Ramadan auf den Prüfstand gestellt wird.

Zum Proprium der Zeitkultur der hoch entwickelten westlichen (Post-)Industrieländer Europas gehört wie gesagt ein als zum Teil über weit mehr als hundert Jahre gewachsener hegemonialer Anspruch der wirtschaftlich bzw. erwerbsbezogenen Zeitverwendung und der zeitlichen Effizienz (Henckel, Kramer 2018) gegenüber allen anderen Verwendungsinhalten der Zeit. Es lässt sich mit anderen Worten als das vorherrschende Merkmal der (post-)modernen Zeitkultur verstehen. Dieses Rationalprinzip ist als solches ein faktisch Unverhandelbares – und lässt sich somit, was seine Wertigkeit für das Selbstverständnis der Industrieländer betrifft, durchaus auf gleicher Höhe ansiedeln wie die Sakralität unverhandelter religiöser Werte in traditional geprägten Gesellschaften.

Die Integration fremder Zeitkulturen in die Zeitnormen hochmoderner Gesellschaften ist damit ambivalent, sowohl aus der Sicht traditional geprägter Zeitkulturen als auch aus der Sicht (post-)

industrieller Zeitkulturen: Bedeutet Integration für erstere doch immer auch, die proprietäre Zeitkultur dem Druck der marktwirtschaftlich bestimmten Rationalität bzw. der hierin inkarnierten ökonomisch-utilitaristischen Zeitlogik auszusetzen, sie damit aber eines wesentlichen, nämlich ihres soziokulturellen Kerns, zu entkleiden. Sie einer weithin vom wirtschaftlichen Effizienzdenken geprägten Kultur preiszugeben, wäre somit gerade das Gegenteil von Diversität im Sinne einer Integration in Vielfalt.

Das betrifft nicht nur Dauer, Lage und Verteilung von Arbeitszeiten, Arbeitsrhythmen und das als normal geltende *Verhältnis von Arbeiten und Leben* in einer Gesellschaft, sondern auch die *Geschwindigkeiten*, mit denen alltägliche Verrichtungen durchschnittlich erwartbar bewältigt werden (sollen), in der Arbeit wie im Privatleben. Es betrifft drittens darüber hinaus die kulturspezifisch oft sehr unterschiedlichen Formen und Begründungen *zeitlicher Fernorientierung*, sprich den Umgang der Menschen mit Gegenwart, Vergangenheit und Zukunft. So etwa den hohen Anspruch westlicher Gesellschaften an Planbarkeit und Kontrollierbarkeit der Zeit im Vergleich zu anderen, (noch) nicht so weit modernisierten, stärker in religiösen Traditionen verhafteten Kulturen, in denen Schicksalsergebenheit eine weit-aus größere Bedeutung hat.

Solche und weitere Ambivalenzen im Blick, plädiere ich gleichwohl für die Integration von Zeitkulturen, um zeitliche Vielfalt im öffentlichen und privaten Raum der Stadt zu ermöglichen. Sie wäre allerdings nicht als Einbahnstraße zu verstehen, sondern als wechselseitiger, dialogischer Prozess: Was also im allgemeinen Verständnis von „Diversity“ unter anderem für Gleichberechtigung und Nicht-Diskriminierung in Bezug auf Geschlecht, Hautfarbe, Alter oder sexuelle Präferenzen gelten soll, soll sich auch auf den gesellschaftlichen und individuellen Umgang mit der Zeit applizieren lassen. Das würde aus meiner Sicht bedeuten, unterschiedlichen Prinzipien, Regeln, Normen und Strukturen der Zeitverwendung ihre je eigene Zeit und ihren je eigenen öffentlichen wie auch privaten Raum zu geben.

Fragt sich, was im Rahmen eines solchen Dialoges der in (post-)moderne Zeitstrukturen eingebundene, (post-)industriell geprägte, hochgradig verzeit-

lichte Mensch (vgl. Rinderspacher bei Henckel 1988) von anderen Zeitkulturen lernen könnte. In diesem Zusammenhang kommt einem rasch Heinrich Bölls berühmte Kurzgeschichte „Anekdote zur Senkung der Arbeitsmoral“ in den Sinn, in der ein deutscher Tourist einem griechischen Fischer begegnet, der am Hafenbecken vor seinem Schiff in der Sonne vor sich hin döst. Nach Auffassung des Touristen verhält dieser sich damit in Hinblick auf sein erreichbares Lebensglück bemitleidenswert suboptimal, indem er wertvolle Zeit vertrödelte. Und so entspinnt sich ein Gespräch. Am Ende soll der Leser der Anekdote erkennen, dass die althergebrachte, ökonomisch gesprochen subsistenzwirtschaftliche Zeitverwendungslogik des Fischers diesem genauso viel freie Zeit ermöglicht wie der bis zum Anschlag durchrationalisierte Alltag des Touristen, dass dieser also eigentlich ein großer Verschwender wertvoller Lebenszeit ist.

Was der alltagsgestresste Rezipient in der Euphorie über solche Einsichten jedoch leicht übersieht, ist die Tatsache, dass die dem Fischer eigene Art von

„ursprünglichem Zeitwohlstand“ (Rinderspacher 2012) einen vorindustriellen, subsistenzwirtschaftlichen Umgang mit der Zeit voraussetzt, der nolens volens nur auf der Basis eines wesentlich geringeren materiellen Lebensniveaus zu realisieren ist – nicht nur was den Güterkonsum betrifft, sondern auch den Zugang zu Bildung, sozialer Sicherheit oder Gesundheitsleistungen. Nur wer bereit ist, seine materiellen Bedürfnisse entsprechend den Maximen einer nachhaltigen Suffizienzwirtschaft bzw. Nullwachstumsökonomie abzusenken, um dem Zuwachs an ursprünglichem Zeitwohlstand den Vorrang vor dem Wachstum des Güterwohlstandes einzuräumen, könnte sich die Logik des Fischers tatsächlich zu Eigen machen.

In Bezug auf den Anspruch an eine dialogische Zeitpolitik bedeutet dies, dass die Adaption zeitlicher Orientierungen auswärtiger Kulturen bei Lichte betrachtet nicht an der Oberfläche stehen bleiben und sich etwa nur auf eine kosmetische Abwandlung gewohnter Zeitroutinen beschränken kann, sondern viel weiter weist – sodass auch die dahinter stehenden Weltansichten und für selbstverständlich gehaltene Wohlfühlziele ins Wanken geraten können. Inwiefern eine solche Provokation eine Bereicherung oder im Gegenteil eine Bedrohung unserer persönlichen und gesellschaftlichen Lebenskultur darstellt, mag allerdings jede Zeit-Genossin und jeder Zeit-Genosse selbst entscheiden.

QUELLEN

Henckel, Dietrich (Hrsg.) (1988): *Arbeitszeit, Betriebszeit, Freizeit*. Kohlhammer, Stuttgart.

Henckel, Dietrich; Kramer, Caroline (Hrsg.) (2018): *Zeitgerechte Stadt*. Akademie für Landes- und Raumplanung (ARL), Hannover, im Erscheinen.

Herrmann, Annett (2009): *Geordnete Zeiten? Grundlagen einer integrativen Zeittheorie*. Westfälisches Dampfboot, Münster.

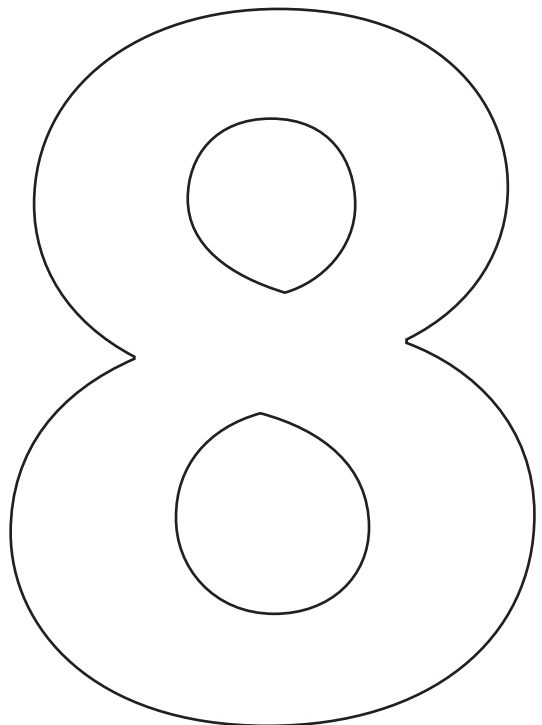
Rinderspacher, Jürgen P. (1988): *Wege der Verzeitlichung*. In: Henckel, Dietrich (Hrsg.): *Arbeitszeit, Betriebszeit, Freizeit*. Kohlhammer, Stuttgart, S. 23–66.

Rinderspacher, Jürgen P.; Henckel, Dietrich; Hollbach, Beate (Hrsg.) (1994): *Die Welt am Wochenende. Perspektiven der Wochenruhetage – ein interkultureller Vergleich*. SWI, Bochum.

Rinderspacher, Jürgen P. (2012): *Zeitwohlstand – Kriterien für einen anderen Maßstab von Lebensqualität*. In: WISO (Wirtschafts- und Sozialpolitische Zeitschrift), Nr. 1/2012, S. 11–26.

Konzepte & Wandel

Concepts & Change



Smart, Sustainable, Socialist

Integrating Infrastructures around Urban Paradigms

Timothy Moss

TODAY

In April 2015 Berlin launched its Smart City Strategy. Yes, now Berlin's got one, too. It's all about using intelligent technology to help solve the city's problems, make it more attractive, save resources and create new business opportunities. No surprises there. The strategy is strong on the potential of smartness, promising lots of would-be benefits to all sorts of people, but it's coy about the negatives; the few named are termed 'challenges', anyway. Sounds pretty familiar. Although acknowledging that the city is jumping on a global smart city bandwagon, the document sets Berlin up as a city of huge smart potential just waiting to be unlocked. Don't hold your breath.

As I waded through the familiar rhetoric in praise of smartness I found myself being drawn into a narrative of uniformity, in which Berlin – my city – was aspiring to conform to a global urban paradigm. It was only when I stumbled over an odd phrase or two that I began to wonder if this first impression was wholly accurate. What, for instance, was a reference to *Gemeinwohl* – an evocative term inadequately translated by the utilitarian *public interest* – doing in a policy document on the smart city? Why was 'e-government' and smart administration listed first, before smart homes, smart economy, smart transport and all the rest? And why were services for water, waste, electricity and heating given such prominence, described in the strategy document as "the backbone of Smart City Berlin" (SenStadtUm 2015: 30)? These irritating questions got me pondering on what might, after all, be distinctive about

Berlin's smart city strategy and where the distinctive bits might be coming from, historically speaking.

A second reading of the document, looking for signs of the Berlin I know, got me nodding in acknowledgement at how familiar features of the Berlin body politic had got incorporated into the storyline. There was, firstly, the claim that the strategy covers all walks of life: Berlin's smart city approach wants to find solutions to "ecological, social, economic and cultural challenges" (ibid.: 3). Like many Berlin policy documents, it aspires to be highly comprehensive and inclusive, having – in all probability – done the rounds through all city government departments that could conceivably have something to say on the subject. Partly for this reason, secondly, the document typically lacks a sense of focus and purpose. Too many contributors have been asked to say what they might like to happen and too few have been entrusted with turning this collection of ideas into a coherent strategy comprising a true vision and the means to achieve it. It comes as no real surprise that the implementation plan promised for mid-2015 has not yet materialised. Thirdly, there is the familiar repackaging of existing policies – in this case, stretching the definition of smart in some cited examples to anything smacking of innovation.

The prominent role accorded to urban infrastructures is also characteristic of development policy in Berlin. Building on the city's longstanding expertise in the fields of energy, water/sanitation, waste and transport and its ownership of many of the utilities running these services, smart technologies are presented in the strategy as a way of making Berlin an international landmark for urban technology (ibid.: 23). The ambition is, no less, to turn Berlin over the next few years into "the leading metropolis in the development of smart infrastructures of provision" (ibid.: 30). Even if a lot of what follows is a reformulation of existing policy for each of the service sectors, what is distinctive is the emphasis put on the integrative potential



Figure 1: An advert for Berlin's planned Urban Tech Republic at TXL (Photo: T. Moss)

of smart technologies. ICTs are presented as key to improving connectivity between infrastructure sectors in the interest of saving resources, minimising harmful emissions and generating business. They are entrusted with providing the real-time data necessary to enable far greater synergies, for example in making water services more CO₂-neutral, using electric vehicles for power storage and deriving heat and power from waste treatment processes. The plan is to create a location – the 'Urban Tech Republic' – to showcase Berlin's expertise in smart urban technologies on the site of Tegel airport (see Fig. 1). When the new airport at Schönefeld opens.

YESTERDAY

Integrating infrastructures into urban development schemes is, though, not new to Berlin. What is today being propagated under the paradigm of the smart city, gained (brief) prominence earlier in Berlin's post-war history in response to critical or challenging circumstances. It is worth reflecting on instances of this kind in order to appreciate how the relations between a city and its infrastructure get recast according to particular logics that are very time- and place-specific. One such example is Berlin's Urban Development Plan for Utility Services (*Stadtentwicklungsplan Ver- und*

Entsorgung), launched in 1998 to guide urban infrastructure development following reunification. It was the first time that a planning document for the whole city had addressed all utility sectors: electricity, gas, heating, water, sanitation and rainwater management (see Fig. 2). The huge effort involved in developing this plan was justified in terms of the unique challenges posed by reconnecting the infrastructures of the two halves of the city, reintegrating them into regional and national grids and modernising the networks in Eastern Berlin.

This document contains no references to business opportunities, innovation policy or Berlin's role in the world. Its aspiration is to set out how, through better planning, the city's infrastructure systems can "optimise the urban development process" (SenSUT 1998: 7). It harks back to an era of strong planning, expressing a confidence (misplaced, as it turned out) that, by establishing a sound knowledge basis on the current state and potential of the

city's infrastructures, future decisions on urban development could be greatly enhanced. The overarching logic behind this plan is the sustainable city. Infrastructures of energy, water and waste are presented as key to the environmental performance of Berlin by virtue of the resource and energy flows they mediate. Their effective integration into urban development programmes and projects is, therefore, seen as critical to making Berlin more sustainable. There is, interestingly, barely any reference to interdependencies between different infrastructure sectors – perhaps a legacy of strong sectoral division in the past – and none at all to the role of ICTs in this venture.

THE DAY BEFORE YESTERDAY

A very different kind of integrative infrastructure plan was the one devised in 1970 by the city government of East Berlin. Called the General Plan for Urban Technology Services (*Generalplan für stadttechnische Versorgung*), it was developed ostensibly to serve two purposes: to plan for the predicted rapid growth in demand for energy, water and sanitation services in new urban settlements to the East of the city and to optimise resource flows between (East) Berlin and its hinterland following the division from West Berlin (Magistrat von Groß-Berlin 1970) (see Fig. 3). These explicit objectives concealed the deep concern at the time that East Berlin's infrastructures were seriously under-performing owing to years of neglect. The General Plan can essentially be seen as an attempt to raise the priority of urban infrastructure in the hierarchy of the state-socialist planning system. To this end, it was couched in language about how the reliable provision of electricity, heating, gas and water was a decisive factor in the development of a socialist way of life. Or – to put it in original GDR-speak – “The necessary complex shaping of the material-technical territorial structure is becoming an increasingly important element of the structural policy of our socialist state” (ibid.: 3).

The authority attributed to planning in the GDR, coupled with a characteristic disregard for the realities of implementation, inspired the planners to devise some truly radical proposals for the comprehensive and integrated development of the city's infrastructures. Flows were modelled and extensive



Figure 2: Excerpt from a map of Berlin's power lines (Source: SenSUT 1998)

new infrastructures planned not only for electricity, gas, district heating, water and sanitation, but also – extraordinarily for Germany at the time – for air conditioning (in residential and public buildings). More than this, the plan set out an integrative approach to building joint infrastructures as a means of saving resources, reducing disruption to streets, easing maintenance and improving spatial coordination. The centrepiece of this strategy was a network of huge, walk-in infrastructure channels measuring some 3 × 5 metres that were large enough to house all these infrastructures. These were modelled – again, characteristically – on a system in Moscow extending some 160 kilometres, as well as other cities of the Soviet Union, and refined by GDR engineers (Tepasse 2001: 140–144). Intriguingly from a smart city perspective, the integrative planning of urban infrastructures outlined in the General Plan was to be advanced with the help of the “most modern electronic data processing technology” (Magistrat von Groß-Berlin 1969: 24). In practice, nearly 10 kilometres of the joint infrastructure channel did get constructed for the new housing development of Marzahn in the 1970s, supplying around 40,000 residents with district heating, electricity, water, telephone and television cables (Tepasse 2001: 144–146). However, further construction of this network – as

of many other innovative components of the General Plan – never happened owing to the massive investment costs and huge amounts of material required.

RUMINATIONS ON TIME AND SPACE

Trying to shed an historical perspective on ‘smart’, ‘low carbon’ or ‘resilient’ cities runs up against the problem that these urban paradigms are very much today’s visions of the city. Their current usage is limited largely to this millennium, and that is part of their attraction, of course. Discovering historical references to a smart or resilient city from earlier centuries may be intriguing, but these will, in all likelihood, possess very different meanings to the ones we are familiar with. More productive than seeking terminological echoes from the past is to explore former urban paradigms (i.e. yesterday’s ‘smart’). Which paradigms got selected when and where, by whom, for what purpose and to what effect? By contrasting today’s smart city discourse in Berlin with that of the sustainable city of the 1990s and the socialist city of the 1970s, I hope to encourage scholars to think about ‘yesterday’s smart’. In doing so we need to consider – I would argue – not only how such urban paradigms got to frame the way urban futures were conceived and pursued, but also how they themselves mirrored conditions of the city at a very particular time. ‘Sustainable’ and ‘socialist’ may have been – and, to some, still are – umbrella terms of global reach, but the ways in which they became embodied in the political and material fabric of a city gave them a very distinctive appeal.

My second point – beyond ‘yesterday’s smart’ – is about the functions of smart and how they were pursued in the past. One of the key purposes of a smart city – if Berlin’s 2015 strategy is to be believed – is to facilitate positive synergies through better connectivity between different realms of urban activity. Integrating infrastructures, we learned from this document, is a prominent function for smart technologies. So, from an historical perspective, the question is: how did people in the past perceive the need for infrastructure integration and how did they go about it in the absence of today’s ICTs? Here I presented two very different visions of infrastructure integration in Berlin, from reunified Berlin in the 1990s and East Berlin in the 1970s. The first was about integrating infrastructures into post-unification urban development via planning; the second was about integrating infrastructures into a state-socialist planning system with the help of creative experiments in cross-sectoral co-ordination. In all three instances – from 1970, 1998 and 2015 – the urban paradigms enrolled (socialist, sustainable and smart) were chosen by those responsible for utility services as effective argumentative ploys to raise the profile of urban infrastructures on the political agenda of the day. In a similar vein, it would be enriching to delve into the historical roots of what we today refer to as ‘resilient’ and ‘low carbon’ cities.



Figure 3: Map of planned integrated infrastructure networks of East-Berlin (Source: Magistrat von Groß-Berlin 1970)

SOURCES

Magistrat von Groß-Berlin (1969): *Grundkonzeption des Generalplans der stadttechnischen Versorgung der Hauptstadt der DDR*, Berlin vom Oktober 1969, Manuscript. Landesarchiv Berlin, C Rep 308, No. 364.

Magistrat von Groß-Berlin (1970): *Generalplan der stadttechnischen Versorgung der Hauptstadt der Deutschen Demokratischen Republik*. Berlin, Landesarchiv Berlin, C Rep 107, No. 811.

SenStadtUm – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (2015): *Smart City-Strategie Berlin*. Available at https://www.berlin-partner.de/fileadmin/user_upload/01_chefredaktion/02_pdf/02_navi/21/Strategie_Smart_City_Berlin.pdf, accessed: 30th May 2017.

SensUT – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (1998): *Stadtentwicklungsplan Ver- und Entsorgung*. Regioverlag, Berlin.

Teppasse, Heinrich (2001): *Stadttechnik im Städtebau Berlins: 20. Jahrhundert*. Gebr. Mann Verlag, Berlin.



Foto: A. Besecke

Von Trüffelschweinen und Zierfischen

Der Wandel von Arbeit in der Stadt

Holger Floeting

PERSÖNLICHE VORBEMERKUNG

In den letzten fast 25 Jahren gaben mir die vielfältigen Stadtforschungsthemen, mit denen sich Dietrich Henckel beschäftigt hat, immer wieder Gelegenheit, gemeinsam mit ihm an Themen zu forschen und darüber mit ihm oder in Veröffentlichungen, die von ihm herausgegeben wurden, zu schreiben. Die Palette der Forschungsthemen reichte vom sparsamen Umgang mit Flächen in der Stadt über die Reduzierung von Verkehrsbelastungen bis zur Sicherheit in der Stadt. Ein Thema hat uns aber wohl immer wieder beide beschäftigt: Der Wandel der Arbeit in der Stadt. Was ich aus der Zusammenarbeit mit Dietrich Henckel gelernt habe: frühzeitig Themen zu erkennen, Wissen zu teilen, alle, die einen qualifizierten Beitrag liefern, ernst zu nehmen (erfahrene Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler ebenso wie Studierende), den internationalen Austausch zu suchen (und dabei nicht nur *guys with fancy ties* kennenzulernen), zu riskieren, als wissenschaftlicher „Zierfisch“ angesehen zu werden oder günstigenfalls das „Trüffelschwein“ zu sein, das neue Themen der Stadtforschung frühzeitig erkennt und sich selbst eine Wissensbasis zu schaffen, die anderen Orientierungswissen geben kann. Das alles hat mit Kreativität zu tun, die für die Entwicklung der Arbeit gerade auch in den Städten eine immer bedeutendere Rolle spielt.

TECHNOLOGISCH-ÖKONOMISCHER STRUKTURWANDEL:

VON DER TELEHEIMARBEIT ZUM ARBEITEN AM THIRD PLACE

Vor 25 Jahren war an die Wirkungen von Internet und Mobilfunk als Standardmittel der Kommunikation, Informationsbeschaffung und Wissensverarbeitung für die Arbeit und die Wirtschaftsstruktur in den Städten nicht zu denken. Gleichwohl beschäftigte sich die Stadtforschung schon mit den Effekten der damals noch „neuen Medien“ oder „luK-Technologien“ (Informations- und Kommunikationstechnologien) genannten Techniken. Der Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft, die sektorale wie funktionale Tertiärisierung wurden schon länger in der Wissenschaft diskutiert und zeigten in den Städten ihre Auswirkungen in Form von zunehmender Arbeitslosigkeit im industriellen Bereich – im Westen Deutschlands überdeckt von der Sonderkonjunktur des deutschen Einigungsprozesses, im Osten Deutschlands beschleunigt durch den wirtschaftlichen Strukturwandel und die De-Industrialisierung ganzer Regionen. Altindustrielle Flächen und ihre Infrastrukturen (Häfen, Güterbahnhöfe etc.) in den Städten sollten neue Zukünfte als Medienmeilen und -quartiere finden, wobei Medien meist noch ganz klassisch als Rundfunk, Fernsehen, Film, Zeitung oder Verlag verstanden wurde. Es war klar, dass die Stadtbevölkerung „immer weniger in der Produktion und immer mehr im Bereich Generierung, Beschaffung, Verteilung und [...] Auswahl von Informationen“ (Floeting, Henckel 1994: 189) arbeiten wird. Die Vorstellung, dass Informations- und Kommunikationstechnologien so weit verbreitet wären, dass jeder und jede an nahezu beliebigen Orten arbeiten könnte, war noch mehr Science Fiction

als Science. Dennoch wurde darüber geforscht, wie die Städte sich verändern, wenn das Arbeiten nicht mehr nur an der Werkbank und im Verwaltungsgebäude in der Innenstadt, sondern auch in „Teleheimarbeit“, „Nachbarschaftsbüros“, „Satellitenbüros“ oder gar in „mobiler Telearbeit“ stattfinden würde. Mobile Telearbeit war dabei als Außendienst unter Einsatz von ein bisschen IKT (Informations- und Kommunikationstechnologie) gemeint, nicht als überall und jederzeit arbeiten an irgendeinem „third place“ in der Stadt. Es war mehr als ein Bonmot, wenn zu dieser Zeit davon die Rede war, dass mehr Forscherinnen und Forscher über Telearbeit forschen, als Telearbeiter Telearbeit betrieben.

Heute nutzen 83 Prozent der Beschäftigten digitale Technologien in ihrem Beruf, 64 Prozent der Führungskräfte und 20 Prozent aller Beschäftigten im Dienstleistungsbereich. Im verarbeitenden Gewerbe können grundsätzlich 41 Prozent aller Führungskräfte und 15 Prozent aller Beschäftigten im Homeoffice arbeiten, ohne dass dies bedeuten würde, dass sie es auch regelmäßig tun. (BMAS 2016)

VERÄNDERUNG DER BESCHÄFTIGUNGSSTRUKTUREN: VON STANDARDISIERTER MASSENPRODUKTION ZUM „ARBEITEN 4.0“

Die Krise des fordistischen Systems, die Privatisierung der Telekommunikation, die Verkleinerung der Mobiltelefone und Vergrößerung der mobil übermittelten Bandbreite (technisch wie inhaltlich) und der einstweilige „Siegesszug“ des Internets (mit allen damit jetzt und zukünftig verbundenen Ausfallerscheinungen) haben zur Veränderung der Arbeit in den Städten beigetragen: Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an den Erwerbstätigen ist zunächst bis Mitte der 2000er Jahre zurückgegangen und dann wieder gestiegen. Die Anzahl der in Leiharbeit Beschäftigten hat sich in der Zeit etwa verzehnfacht und damit auch das Risiko, aus sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung heraus arbeitslos zu werden (Bundesagentur für Arbeit 2017). Auch wenn Vollzeitbeschäftigung immer noch die Mehrheit der sozialversicherungspflichtigen Tätigkeiten ausmacht, ist der Anteil Teilzeitbeschäftigter massiv gestiegen. In den 1990er Jahren wurden Selbstständige meist als Unternehmerinnen und Unternehmer mit abhängig Beschäftigten verstanden. Heute gibt es aufgrund des technologisch-ökonomischen Strukturwandels, der staatlichen Förderprogramme (z. B. früher „Ich-AG“, heute „Gründungszuschuss“), der höheren Risiken der Arbeitslosigkeit und eines neuen Gründerkults/einer neuen Gründerkultur einen hohen Anteil an Solo-Selbstständigen (vgl. Mai, Marder-Puch 2013): Eine Selbstständigkeit, die zwangsläufig nicht mehr vor allem mit langjähriger Unternehmertradition, sondern häufig auch mit prekärer Beschäftigung verbunden ist.

Wenn „Arbeiten 1.0“ für den Beginn der Industriegesellschaft steht, „Arbeiten 2.0“ für die Massenproduktion von Waren und „Arbei-

ten 3.0“ für die verstärkte Automatisierung, wie sieht „Arbeiten 4.0“ unter den Bedingungen der nahezu vollständigen Vernetzung von virtueller und physischer Stadt aus? Es ist heute kaum seriös abzuschätzen, ob

- die weitgehende Digitalisierung der Produktions- und Dienstleistungsprozesse und darüber hinaus eine größere Verbreitung künstlicher Intelligenz in der Wirtschaft per Saldo zu mehr Arbeit in der Stadt führen kann,
- die Hoffnung auf *Reshoring* ausgelagerter Produktion und Entstehung neuer urbaner Industrien erfüllt wird oder ob es
- zu einer grundsätzlichen Neudefinition von Erwerbsarbeit kommen muss, weil deren Strukturen massiv verändert werden (mehr Selbstständigkeit, weniger Angestellte, flexiblere Arbeitsverträge, fließender Übergang zwischen Erwerbsarbeit und anderen Bereichen des Lebens), und was das in Zahlen für die Arbeitswelt in den Städten bedeutet.

Die neue Runde der Automation in der Fertigung ist mit Hoffnungen und Ängsten verbunden. Stärkere Automatisierung eröffnet neue Märkte für in Deutschland starke Industrien wie z. B. den Maschinen- und Anlagenbau. Stärker automatisierte Fertigung könnte den Weg zurück aus den Niedriglohnländern in die Hochlohnländer finden. Produktion könnte besser integrierbar in städtische Zusammenhänge werden. Es könnten neue urbane Industrien mit individueller und dennoch hoch automatisierter Fertigung entstehen. Gleichzeitig erwarten 15 Prozent der Beschäftigten, dass ihre Arbeit aufgrund der technologischen Entwicklung in den nächsten zehn Jahren von Maschinen übernommen werden wird (BMAS 2016). Zwölf Millionen Arbeitsplätze seien in Deutschland durch Automatisierung bedroht (Ahmad, Fischer 2017). Der Wandel wird nicht nur Produktions- und Dienstleistungsbereiche betreffen, die schon in der Vergangenheit besonders von technologischen Veränderungen betroffen waren (Serienfertigung, *back offices* etc.). Vielmehr werden auch solche Beschäftigungsbereiche betroffen sein, die man bisher vor Automatisierung sicher glaubte, z. B. wissensorientierte (Algorithmen statt Analysten) und selbst dem Uno-actu-Prinzip folgende

personenbezogene Dienstleistungen (autonomes Fahren statt Taxi, Bus und LKW).

Auf der anderen Seite bringt es der demografische Wandel mit sich, dass insgesamt weniger Arbeitskräfte zur Verfügung stehen werden, und dass die Arbeitsuchenden „älter und bunter“ werden. Dieses veränderte Arbeitskräfteangebot könnte vor allem für kleine und mittlere Unternehmen außerhalb der großen Verdichtungsräume in der Konkurrenz um Facharbeitskräfte zum Problem werden. Es sollte daher darum gehen, neben den Potenzialen der Zuwanderung auch die Potenziale der Neugestaltung von Arbeit in den Städten für die Erschließung der inneren Reserven zu nutzen. Es ist überraschend und erschreckend, dass manch alte Feststellungen dazu auch heute noch gültig erscheinen, z. B. dass viele „Beschäftigungssegmente [...] mehr unter dem Verhinderungs- als dem Ermöglichungsaspekt betrachtet werden“ (informelle Beschäftigung, Zuwanderer) oder dass „ausländische Jugendliche eher als soziales Stabilitätsrisiko denn als Humankapitalreserve gesehen werden“ (Floeting, Henckel 2003: 80).

ARBEITEN IN DER STADT: VON DER STÄDTISCHEN WISSENSÖKONOMIE ZUR „KREATIVEN KLASSE“

Wenn Arbeit weniger wird und auch ehemals sicher geglaubte Refugien der Wissensarbeit von Automation betroffen sind, was bleibt dann übrig? Mit der Notwendigkeit der strategischen Nutzung von Wissensressourcen und deren Potenzialen für die

Arbeit in den Städten haben sich seit den 1990er Jahren zahlreiche Untersuchungen beschäftigt. Dabei wurde die Bedeutung von Innovationsprozessen für die Zukunft der Arbeit in den Städten thematisiert. Die Bedeutung von Kreativität für Innovations- und Wissensprozesse spielte dabei immer wieder (zumindest implizit) eine Rolle, auch wenn das Thema erst in den 2000er Jahren populärisiert wurde. Neu war seinerzeit einerseits die Betonung der Bedeutung von Kreativität, die über die Fähigkeit hinausgeht, Wissen zu akkumulieren, und andererseits die Rolle eines toleranten Klimas als weichem Standortfaktor für den wirtschaftlichen Erfolg im globalisierten Wettbewerb (Floeting, Henckel, Meier 2011). Nach Richard Florida (2004) sollten zukünftig nur jene Städte, in denen Talent, Technologie und Toleranz zusammentreffen, mit wirtschaftlichem Wachstum rechnen können: Ein Klima, in dem sich unterschiedlichste kulturelle Impulse gegenseitig bereichern, macht eine Stadt für kreative Talente interessant, schafft eine innovativ-freudige Stimmung und zieht zukunftsfähige, wissensintensive Unternehmen an. Dies führt zu einer höheren Attraktivität der Stadt und lockt zusammen mit der weltoffenen Stadtkultur weitere hochqualifizierte Talente an (Florida 2004).

Bei aller berechtigten Kritik hinsichtlich der Abgrenzung der „kreativen Klasse“, der Vereinfachung von Interdependenzen, der Fokussierung auf nur einen kleinen Teil der Arbeit in der Stadt und der Stadtgesellschaft wird deutlich, dass Technologie dabei nur noch eine Komponente des Wachstums, aber nicht die einzig entscheidende ist. Wenn das stimmt, dann hängt die Zukunft der Arbeit in der Stadt weniger von exogenen und unkontrollierbaren Kräften des technologischen Wandels ab (zumindest nicht allein von diesen), sondern letztlich sind es dann die „Zierfische“ und „Trüffelschweine“, auf deren Kreativität man Hoffnung setzen kann. Es bleibt zu hoffen, dass es in den Städten – und in der Stadtforschung – viele davon gibt.

QUELLEN

Ahmad, Imran; Fischer, Eva (2017): *Die Roboter kommen*. In: Handelsblatt, Ausgabe vom 7. März 2017.

BMAS – Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hrsg.) (2016): *Digitalisierung am Arbeitsplatz. Aktuelle Ergebnisse einer Betriebs- und Beschäftigtenbefragung*. Berlin.

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (2017): *Aktuelle Entwicklungen der Zeitarbeit*, Reihe Berichte: Blickpunkt Arbeitsmarkt. Nürnberg.

Floeting, Holger; Henckel, Dietrich (1994): *Informations-tätigkeiten, Telearbeit und telematikorientierte Stadtentwicklungskonzepte*. In: Forschungsverbund Lebensraum Stadt (Hrsg.): *Telematik, Raum und Verkehr*. Band III/2, Berlin.

Floeting, Holger; Henckel, Dietrich (2003): *Jobnomaden, Schwarzarbeiter und arabische Pizzabäcker: „Zukünfte“ städtischer Arbeitsmärkte*. In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften. II/2003, S. 59–84.

Floeting, Holger; Henckel, Dietrich; Meier, Josiane (2011): *Schöne bunte Arbeitswelt. Arbeitsmärkte zwischen Globalisierung und Lokalisierung*. In: Belina, Bernd; Gestring, Norbert; Müller, Wolfgang; Sträter, Detlef (Hrsg.): *Urbane Differenzen. Disparitäten innerhalb und zwischen Städten*. Raumproduktionen: Theorie und gesellschaftliche Praxis, Band 9. Westfälisches Dampfboot, Münster, S. 43–68.

Florida, Richard (2004): *The Rise of the Creative Class*. Basic Books, New York.

Mai, Christoph-Martin; Marder-Puch, Katharina (2013): *Selbstständigkeit in Deutschland*. In: Wirtschaft und Statistik, Juli 2017, S. 486–497.



Foto: R. Pätzold

Komplexität als Planungsproblem

Mega-Trends und ihre Überlagerungen

Albrecht Göschel

Mit einer Verwissenschaftlichung von Planung und Politik, die in den 1960er/1970er Jahren einsetzte und für mehrere Jahrzehnte die Stadtentwicklungsplanung und ihre Institutionen bestimmte, sollte einem Voluntarismus begegnet werden, der ungeprüft Werturteile von kleinen Eliten oder Interessengruppen zur Entscheidungsgrundlage erklärt. Getragen wird dieser Wandel von akademisch-intellektuellen, in hohem Maße analytisch ausgerichteten Berufen, die durch die Bildungsreform von marginaler Position ins Zentrum der Aufmerksamkeit rücken und in den Universitäten nachgerade einen Massenzulauf erfahren: Politologen, Soziologen, Ökonomen, Geografen, ergänzt um entsprechend qualifizierte Architekten und Stadtplaner, die in ihren Ausbildungen mit den gleichen Inhalten ausgerüstet werden. Sie bilden ein neues Dienstleistungsmilieu, meist von sozialen Aufsteigern ins akademische Feld, das sich auf kulturelles Kapital in Form legitimierender, akademischer Zertifikate und

ohne den Rückhalt materiellen Kapitals (Bourdieu 1982) stützt. Gegen dieses werden Distinktionsstrategien durch Betonung von Rationalität und Analyse entwickelt (Göschel 1991). Solche Distanzierungen wenden sich auch gegen eine sogenannte Technokratie, der eine blinde Unterwerfung unter die ökonomischen Eliten unter dem Scheinargument technischer Sachzwänge vorgehalten wird.

Die wissenschaftlich-analytische Qualifikation dieses Milieus artikuliert sich, wo sie planerisch relevant wird, in empirischen Datenreihen, die aus der Vergangenheit gewonnen und in der Regel linear extrapoliert werden, um Prognosen zu erhalten. Dabei dominiert die Annahme, dass diese Prognosen umso sicherer und langfristiger in die Zukunft verlängert werden können, je sorgfältiger die Analyse der zurückliegenden Datenreihen erfolgt. Diese Prognosen nun wiederum werden – vereinfacht gesagt – in zwei gegensätzlichen Formen genutzt: Entweder die Datenreihen gelten als stabile Entwicklungen, die positiv bewertet werden können. Dann wirken sie als Bedarfsanalysen, auf die Planung und Politik auszurichten sind. Oder die verlängerten Datenreihen signalisieren eine Krise, einen unerwünschten Zustand. Dann wird Planung

als Gegensteuerung interpretiert, die die entsprechenden Extrapolationen zu durchbrechen habe; und eine solche (um-)steuernde, korrigierende, trendbrechende Strategie wird in jedem Fall nicht nur für möglich, sondern für die zentrale Aufgabe von Politik und Planung gehalten. Verweisen die Datenreihen und ihre Interpretationen darauf, dass bestimmte normative Einstellungen in der Bevölkerung Ursache für problematische, als krisenhaft zu interpretierende Entwicklungen verantwortlich sind, wird der Politik die Aufgabe zugeschrieben, einen Bewusstseins- oder Wertewandel in der Bevölkerung durch Aufklärung und massive Eingriffe in Alltagsabläufe durchzusetzen. In jedem Fall aber ist diese Art planerischer Rationalität von einem linearen Denken geprägt, auch dann, wenn Entwicklungslinien als korrigierbar gelten.

Ganz ohne Zweifel sind die Grundannahmen dieses – hier extrem vereinfacht dargestellten – Planungsmodells nicht in jeder Hinsicht verfehlt. Dennoch krankt es an einer ganzen Reihe massiver Defizite und Missverständnisse. Drei dieser Missverständnisse sind bekannt und vielfach bearbeitet worden: Als erstes unterstellt das Modell, dass planerische Zielsetzungen nicht durch eine über Wahlen legitimierte Politik, sondern durch eine über Qualifikation und Zertifikate legitimierte Planung zu erfolgen hätten. Wo das nicht hinreichend gelinge, sei es Aufgabe der Politik, ihre Wählerschaft quasi zertifikatfrei zu qualifizieren, um zu den richtigen Wahlergebnissen zu kommen. Damit wird ein Aufklärungsanspruch artikuliert, dem Politik nur sehr bedingt gerecht werden kann. Zum zweiten gelten Prognosen aus Extrapolationen als umso stabiler, je weiter sie in die Zukunft zu reichen scheinen. Politik denkt aber nicht in derartig langen Zeiträumen, sondern im Sinne ihrer Aufgabe einer Machtsicherung in Legislaturperioden. Das dritte Gegenargument berührt bereits das Komplexitätsproblem. Die Dynamik des Wandels moderner Gesellschaften übersteigt systematisch – und nicht nur durch behebbare Wissensdefizite – die prognostischen Möglichkeiten auch gut qualifizierter Planungsprofessionen. Die Wissensgesellschaft, die u.a. durch die Qualifizierung von Planern, vor allem aber durch eine neue technische Intelligenz auf den Weg gebracht wurde, produziert alltagsrelevantes Wissen in sich ständig steigender Geschwindigkeit. Damit

werden relevante Zeitperspektiven von Prognosen gerade in modernen Wissensgesellschaften nicht ausgedehnt, wie es die neuen Wissensmilieus der 1960er und 1970er Jahre annahmen, sondern verkürzt. Auch wenn exakte Zeiträume schwer anzugeben sind, und auch wenn es Felder langfristiger und darin sogar relevanter Prognosemöglichkeiten geben könnte, stellt sich insgesamt in Wissensgesellschaften eine „Gegenwartsschrumpfung“ (Lübbe 1992) ein, d.h. der Zeitabschnitt, über den relativ verlässliche Aussagen möglich sind, die Gegenwart, wird kürzer. Das Unbekannte – hier als Zukunft bezeichnet – rückt näher an die Gegenwart heran.

Auf ein viertes Argument, das allerdings in enger Verbindung zur „Gegenwartsschrumpfung“ steht, soll etwas ausführlicher eingegangen werden. Bei den Trends, die analytisch herausgearbeitet werden können, kann und wird es sich häufig um sogenannte Mega-Trends handeln, obwohl es manchmal schwer fällt, diese Einschätzung dingfest zu machen – eine Unsicherheit, die dem Charakter solcher Trends geschuldet ist. Sie entstehen häufig aus geringfügig erscheinenden Anlässen in gleichfalls geringfügig erscheinenden Ausmaßen oder Formen. In dem Moment aber, in dem sie als stabile Trends erkannt werden, haben sie bereits eine eigene Dynamik angenommen, die ihnen – obwohl es sich um zivilisatorisch induzierte Entwicklungen handelt – den Charakter von Evolutionen verleiht. Sie entwickeln ihre eigene Dynamik, Gesetzmäßigkeit und Wucht, mit der sie sich steuernden Eingriffen verschließen. Die daraus entstehenden Verläufe erfolgen in der Regel nicht linear, sondern eher exponentiell, unterliegen also Steigerungen im Verlauf ihres Überganges von Entwicklungen zu Evolutionen, dies aber auch nicht immer und punktuell auch mit Unterbrechungen und Revisionen.

Vor allem aber stehen diese „Mega-Trends“ in gegenseitigen Wechselwirkungen, und aus diesen entsteht das relativ neue Problem der Komplexität, vor dem lineares Denken versagt. Nicht nur Politiker und Planer, sondern ganze Bevölkerungsgruppen erscheinen als verunsichert und überfordert. Am Beispiel von Wertewandel und Demografie, neben Globalisierung, Dienstleistungsgesellschaft, ökologischem Wandel und Konnektivität zwei sehr prägende und vieldiskutierte Trends (Horx 2011), kann das illustriert werden.

Demografischer Wandel wird neben Migration durch Rückgang der Geburtenraten und Verlängerung von Lebenserwartungen ausgelöst. In dieser Verlängerung, häufig nur als Alterung missverstanden, entstehen neue biografische Phasen oder bereits bekannte werden extrem ausgedehnt. Das gilt für die Jugend, gemessen vom Beginn der Pubertät bis zum Eintritt in die Erwachsenenwelt des Berufslebens. Umfasste dieser Lebensabschnitt noch im 19. Jahrhundert kaum mehr als ein paar Wochen, vom

Ende der Volksschule bis zum Beginn einer von Erwachsenen geprägten Lehre, so hat er sich inzwischen bei großen Anteilen der Jugendlichen auf ca. zwei Jahrzehnte ausgedehnt. Jugend ist kein Moratorium beim Übergang von Kindheit zum Erwachsenenleben mehr, sondern eine eigenständige biografische Phase mit ihrerseits prägender Kraft für das Erwachsenenendasein. Nun wird zwar in der Jugend noch keine Selbstverwirklichung erreicht (Maslow 1978), sie stellt aber die Lebensphase gezielter Identitätssuche und Identitätsbildung dar, bildet also ihrerseits die Basis für das, was als Selbstverwirklichung bezeichnet wird, eine Orientierung an Selbstbestimmung bei gleichzeitiger Abkehr von Pflicht- und Akzeptanzwerten (Klages 1984). Letztere werden zwar nicht aufgegeben, verlieren aber im Wertewandel ihre Dominanz.

In umgekehrter Richtung der Wechselwirkung erhöht durchgesetzte Selbstverwirklichung die Wahrscheinlichkeit geringer Geburtenzahlen und verlängerter Lebenserwartungen, so dass zwischen demografischem und Wertewandel eine wechselseitige Selbstverstärkung eintritt, die sich vermutlich auch gegen ökonomische Anreize zur Familienförderung durchsetzt. Nur für solche Milieus, in denen Familie und Kinder zum Modell der Selbstverwirklichung gehören, sind Stabilisierungen der Geburtenraten zu erwarten, aber auch hier nicht über staatliche Familienförderung, sondern über die Möglichkeit, Beruf und Familie zu verbinden.

Damit ragt die Verbindung von Wertewandel und demografischer Entwicklung in das Arbeitsleben hinein, und auch dieses ist seinerseits vom Wertewandel, daneben aber auch vom Wandel zur Dienstleistungsgesellschaft, von Globalisierung und Konnektivität geprägt. Im Arbeitsleben bedeutet Selbstverwirklichung die Tätigkeit in einem kreativen, kommunikativen Arbeitskontext (Reckwitz 2012), der dadurch, dass er moderne Werte repräsentiert, umkämpft und von Konkurrenz durchzogen ist. Statuskämpfe um Arbeit in diesen Sektoren verlangen den Einsatz der „ganzen Person“, und sie verlangen einen heiklen Kompromiss zwischen Selbstbestimmung und Anpassung an den ökonomischen Erfolg des jeweiligen Unternehmens (Reckwitz 2006). Mit extremen Anstrengungen müssen Freiheitsansprüche der Selbstverwirklichung und unternehmensdienlicher Erfolg in eine prekäre Balance gebracht werden, eine Bedingung, die für ein Familienleben wenig Spielraum lässt, die aber andererseits die Unternehmen davon entlastet, allzu entgegenkommend bei der Verbindung von Beruf und Familie zu sein. Die Arbeitsplätze in einer „Kreativwirtschaft“ werden auch dann massiv nachgefragt, wenn derartige Hilfen von den Betrieben unterbleiben. Staatliche Hilfe kann zwar ökonomischen Ausgleich, aber eben gerade keine Selbstverwirklichung gewähren.

Als eine weitere Folge dieser Wechselwirkungen entsteht eine dramatische Spaltung des Dienstleistungsmarktes in hoch bezahlte,

mit hohem Status versehene Kreativleistungen einerseits, und extrem schlecht bezahlte, unter- oder gar nicht versicherte Humandienstleister in privaten Haushalten andererseits, auf die die Kreativen angewiesen sind. Es entsteht eine soziale Polarisierung, die von einer breiter werdenden oberen Mittelschicht gebraucht wird und daher als sozialpolitisches Problem wenig Aufmerksamkeit erfährt. Wenn Selbstverwirklichungswerte steigen, verlieren Gleichheitswerte an Bedeutung. Mitspracherechtsansprüche aber, sowohl in den Unternehmen als auch in der Politik, wachsen. Die bürgerliche Gesellschaft wird einer gefährlichen Spannung zwischen Wahrnehmung von Selbstverwirklichung sowohl im Arbeitsleben als auch in politischer Artikulation einerseits, und Vernachlässigung von Gleichheitspostulaten andererseits ausgesetzt (Rossanvallon 2013). Obwohl Selbstverwirklichung sich nicht von Empathie ablöst, sondern diese eher stärkt, gerät das Gemeinwesen unter Druck, da auch die Zuwendung zum anderen als Gegenstand von Selbstbestimmung gilt.

Bei prekären Berufsgruppen und einer verunsicherten Mittelschicht führt diese komplexe Konstellation zu kollektiver Identitätssuche in Form von Patriotismus und Fremdenfeindlichkeit, d. h. zu konservativ-reaktionären, nicht zu sozialistischen oder sozialdemokratischen Gleichheitsmodellen. In politischer Institutionalisierung neigen solche Gruppierungen u. a. dazu, Umweltfragen kein entscheidendes Gewicht beizumessen. Stattdessen setzen sie auf politische und ökonomische Identitäts- und Autonomiestrategien. Damit wirken die Trends der Selbstverwirklichung und des demografischen Wandels auch auf politische und ökonomische Strukturen. Sieht man darüber hinaus die Relevanz der sogenannten „sozialen Medien“ für die Formierung derartiger Bewegungen, wird deutlich, dass sogar dieser Trend der Konnektivität in den komplexen Wandel einbezogen ist.

In äußerster Kürze zeigt diese Skizze, in welcher Intensität und Komplexität, ausgehend vom demografischen und Wertewandel, so gut wie alle Megatrends aufs engste miteinander verflochten sind, so dass es immer weniger hilfreich wird, zu Planungszwecken einzelne Trends zu isolieren und möglichst präzise und langfristig zu prognostizieren. Aller-

dings scheint sich auch die Annahme einer höchst unklaren und damit offenen Zukunft für die meisten – deutschen – Städte auf Grund einer „Gegenwartsschrumpfung“ nicht unbedingt zu bestätigen. Erkennbar wird vielmehr, dass die evolutionären Trends in ihren Überlagerungen für die Städte zu eigenartigen Ambivalenzen von Wandel und Statik führen. Es entstehen stadtsspezifische Entwicklungspfade, die nur geringfügige Entscheidungsspielräume innerhalb eines Pfades zuzulassen scheinen. „Wachsende Stadt“ oder „schrumpfende Stadt“, „Dienstleistungsmetropole“, „Wissenschaftsstadt“ oder „alte Industriestadt“ bezeichnen solche Pfade mit engen Horizonten denkbarer und realistischer Perspektiven. Die Rede von der „Identität“ einer Stadt kann sich in diesem Sinne als durchaus plausibel erweisen, wenn akzeptiert wird, dass damit auch Identitäten oder besser Entwicklungstypen gemeint sind, die verbreiteten Vorstellungen von Wachstum und Fortschritt nicht entsprechen.

Aber auch gegen diese Konzeption von Entwicklungspfaden lässt sich einwenden, dass auch sie noch einem linearen Denken verpflichtet bleiben und z.B. die Bedeutung einer Verbindung von Konnektivität und Wertewandel unzureichend berücksichtigen. Es wäre zumindest vorstellbar, dass Digitalisierung – hier als Synonym für Konnektivität – in Verbindung mit Selbstbestimmungswerten zu einer „Urbanität von unten“ (Rauterberg 2013) führt, aus der Korrekturen entstehen, die zwar nicht in typischer, eventuell aber in situationsbezogener Weise derartige Pfade durchbrechen. Für die Kommunalpolitik liegt darin ein doppeltes Problem. Entwicklungspfade einerseits begrenzen die Steuerbarkeit von Entwicklungen und Lebensbedingungen durch die Behauptung einer weitgehenden Fixierung. „Urbanität von unten“ andererseits behauptet völlige Offenheit von Zukunft und setzt damit Politik und Planung von der anderen Seite Grenzen. Lineares Denken scheitert an beiden Alternativen. Modernen bzw. postmodernen Entwicklungen scheint es nicht mehr gewachsen zu sein. Komplexes Denken aber ist anspruchsvoll, schwer zu praktizieren und kaum zu vermitteln, weder der Politik noch der Öffentlichkeit. Aber: Unerlässliche Komplexitätsreduktion läuft Gefahr, falsche Reduktionen vorzunehmen, zu simple Bilder aufzubauen, Ursachen für Entwicklungen da zu suchen, wo sie mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht liegen. Angesichts derartig begrenzten Wissens erhalten zum einen Strategien der Fehlervermeidung, z. B. durch Größenreduktion und Korrigierbarkeit von Planungsschritten, zum anderen normative Prioritätensetzungen, evtl. auf der Basis von Leitbilddebatten, einen neuen planerischen Stellenwert.

Worauf Anthony Giddens (1996) schon vor langem als kennzeichnend für Modernität hingewiesen hatte, zeigt sich demnach auch an der Parallele von Mega-Trends und der Stadt: „Es gehört zu den Rätseln der Stadt, dass sie von Menschen gemacht ist und sich dennoch ihrer Kontrolle weitgehend entzieht“ (Rauterberg 2013: 16).

QUELLEN

Bourdieu, Pierre (1982): *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. Suhrkamp, Frankfurt am Main.

Giddens, Anthony (1996): *Risiko, Vertrauen und Reflexivität*. In: Beck, Ulrich; Giddens, Anthony; Lash, Scott: *Reflexive Modernisierung. Eine Kontroverse*. Suhrkamp, Frankfurt am Main, S. 316-337.

Göschel, Albrecht (1991): *Die Ungleichzeitigkeit in der Kultur. Wandel des Kulturbegriffs in vier Generationen*. Kohlhammer, Stuttgart.

Horx, Matthias (2011): *Das Megatrend-Prinzip. Wie die Welt von morgen entsteht*. DVA, München.

Klages, Helmut (1984): *Wertorientierungen im Wandel. Rückblick, Gegenwartsanalyse, Prognosen*. Campus, Frankfurt am Main.

Lübbe, Hermann (1992): *Im Zug der Zeit. Verkürzter Aufenthalt in der Gegenwart*. Springer, Berlin.

Maslow, Abraham H. (1978): *Motivation und Persönlichkeit*. Walter Verlag, Olten.

Rauterberg, Hanno (2013): *Wir sind die Stadt. Urbanes Leben in der Digitalmoderne*. Suhrkamp, Berlin.

Reckwitz, Andreas (2006): *Das hybride Subjekt. Eine Theorie der Subjektkulturen von der bürgerlichen Moderne zur Postmoderne*. Velbrück Wissenschaft, Weilerswist.

Reckwitz, Andreas (2012): *Die Erfindung der Kreativität. Zum Prozess gesellschaftlicher Ästhetisierung*. Suhrkamp, Berlin.

Rosanvallon, Pierre (2013): *Die Gesellschaft der Gleichen*. Hamburger Edition, Hamburg.

Regionalökonomische Forschungslandschaft

Martin Gornig

EINLEITUNG

Am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin wurde vor einigen Jahren das Kernseminar Forschung eingerichtet. Das Ziel dieses Seminars war es, interessierte Studierende im Masterstudium der Stadt- und Regionalplanung näher an mögliche Forschungsthemen des Instituts heranzuführen. Das Kernseminar war dabei entsprechend der Fachgebiete am Institut für Stadt- und Regionalplanung disziplinär ausgerichtet. Gemeinsam haben Dietrich Henckel und ich den Teil Stadt- und Regionalökonomie übernommen. Im Schwerpunkt wollten wir dabei den Studierenden die Forschungstraditionen und ihre Veränderung in der Stadt- und Regionalökonomie näher bringen. Dabei ging es aber nicht nur um die Inhalte, also die Forschungsparadigmen, sondern auch um die Hülle – die Forschungsinfrastrukturen. Die Beschreibung der institutionellen Strukturen der Forschungslandschaft in den von uns gemeinsam durchgeführten Veranstaltungen zwischen 2014 und 2016 stießen, so schien es, bei den Studierenden auf übergeordnetes Interesse. Aber auch für uns hatte die damit verbundene Reflexion mit dem eigenen Forscherleben ihren Reiz. Die institutionellen Strukturen der Forschungslandschaft mit dem Fokus auf die Regionalökonomie sollen auch im Vordergrund dieses Beitrages stehen.

Die Infrastruktur, in der Forschung in Deutschland stattfindet, unterscheidet sich in einigen wichtigen Punkten von der in anderen europäischen Ländern und den USA. Die regionalökonomische Forschung muss also in die Forschungsinfrastruktur hierzulande eingeordnet werden. Ein erstes grundsätzliches Strukturierungsmerkmal ist dabei die Differenzierung in akademische und anwendungsbezogene Forschung, die sich in Deutschland erst in den letzten Jahrzehnten mehr und mehr herausgebildet hat. Ganz trennscharf ist diese Unterscheidung sicherlich nicht. So gibt es ohne Zweifel hervorragende anwendungsbezogene akademische Forschung. In der Gesamtausrichtung der Forschungsarbeit gibt es aber doch spürbare Unterschiede. Zentrales Merkmal der akade-

mischen Forschung ist – neben der Unabhängigkeit der Forschung – die wissenschaftliche Exzellenz, die in der Regel im Rahmen von Evaluierungen regelmäßig überprüft wird. Im Fokus der anwendungsbezogenen Forschung steht der wissenschaftliche Ertrag in Form von Problemlösungsvorschlägen oder Beratungsleistungen für die in der Regel eine Aufwandsentschädigung oder ein Honorar gezahlt wird.

AKADEMISCHE FORSCHUNG

Die akademische Forschung in unserem Fachgebiet findet, wie international üblich, in den (in Deutschland staatlichen) Universitäten statt. Allerdings tat sich die Regionalökonomie immer schwer, an den volkswirtschaftlichen Fakultäten als eigenständige Forschungsrichtung Fuß zu fassen. Lehrstühle bzw. Fachgebiete mit dem alleinigen Schwerpunkt Regionalökonomie gab es so gut wie nie. Die Struktur der volkswirtschaftlichen Fakultäten wird traditionell durch die Einteilung in Mikroökonomie und Makroökonomie bestimmt. Die Mikroökonomie befasst sich dabei mit Individuen bzw. interessenähnlichen Gruppen (Haushalte und Unternehmen). Die Makroökonomie stellt die Interaktion von großen abstrakten Märkten (Güter-, Arbeits- und Kapitalmarkt) in den Fokus ihres Interesses. Räumlicher Bezugspunkt sind dabei die Staaten als Regelgeber für die Marktprozesse. Nicht von ungefähr spricht man auch von Nationalökonomie als Synonym für Volkswirtschaftslehre.

Die Betrachtungsweise der Region als Mesoebene – als heterogene Gruppe von Haushalten und Unternehmen, die nicht die Nationalität, sondern

die räumliche Nähe eint – wollte in das System von Mikro und Makro nie so richtig hineinpassen. Entsprechend finden sich heute in Deutschland Professuren mit regionalökonomischer Ausrichtung nur in Verbindung mit anderen Schwerpunkten. Beliebte sind hier Anbindungen an die Finanzwissenschaft, die Innovationsforschung, den internationalen Handel oder die Umweltökonomie. Etabliert hat sich die regionalökonomische Forschung als eigenständiges Gebiet hingegen an anderen Fakultäten. Insbesondere in interdisziplinär aufgestellten Fakultäten finden sich Professuren für Stadt- und Regionalökonomie – so auch das Fachgebiet von Dietrich Henckel am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Eine weitere wichtige – aber weniger eigenständige – Einbindung findet die Regionalökonomie in Form der Wirtschaftsgeografie an den geografischen Fakultäten.

Eine Besonderheit der akademischen Forschung in Deutschland sind die öffentlich grundfinanzierten Forschungsgesellschaften. In der Max-Planck-Gesellschaft, der Helmholtz-Gemeinschaft und Fraunhofer-Gesellschaft spielt die Regionalökonomie allerdings eine Außenseiterrolle. Regionalökonomische Schwerpunkte lassen sich nur in Ausnahmefällen wie beim Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung (ISI) oder dem Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung in Leipzig (UFZ) finden. Anders sieht das bei der Leibniz-Gemeinschaft aus. In der Sektion B „Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Raumwissenschaften“ finden sich eine Reihe von Instituten, die sich mit regionalökonomischen Forschungen befassen.

Dies sind auf der einen Seite die Raumforschungsinstitute wie das Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (IRS), das Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL) oder das Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung (IÖR). Auf der anderen Seite besitzt die Regionalökonomie traditionell eine starke Stellung bei den Wirtschaftsforschungsinstituten der Leibniz-Gemeinschaft. Mit ihrem gegenüber den Universitäten stärker anwendungsbezogenen Forschungsprofil spielt hier die Akteursebene der Regionen eine wichtige Rolle. Allerdings spiegelt sich die Regionalökonomie auch dort weniger in den formalen Strukturen und Organigrammen, sondern mehr in den thematischen Forschungsschwerpunkten wider.

Solche Schwerpunkte finden sich in allen Wirtschaftsforschungsinstituten, ob im RWI Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung, im ifo Institut für Wirtschaftsforschung, im Institut für Weltwirtschaft (IfW), im Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) oder im Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH). Besonders gut kann ich die Situation aber natürlich für das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) beurteilen, da ich dort seit 1988 als Forscher und Berater tätig bin. Die Liste der behandelten regionalökonomischen Fragestellungen ist dabei nahezu unerschöpflich. Hier nur einige aktuelle Beispiele:

- Was sind die Triebfedern der Renaissance der Großstädte; ziehen die Arbeitsplätze die Menschen an oder die Menschen die Arbeitsplätze?
- Wie verändert die Digitalisierung in Form von Industrie 4.0 die Standortanforderungen der Industrie und welche industriepolitischen Konzepte könnten eine Reindustrialisierung der Städte befördern?
- Welchen Einfluss haben regionale Unterschiede in der regionalen Wirtschaftsstruktur auf die Intensität der Einkommenspolarisierung?
- Welche Folgen hätte der Ausstieg aus der Braunkohleförderung für die regionale Wirtschaft; wie könnten erfolgversprechende Anpassungsstrategien insbesondere unter Nutzung der Potenziale der „Green Economy“ aussehen?
- Wie entwickeln sich die städtischen Wohnungsmärkte; welche Auswirkungen hat die Mietprelsbremse; welche alternativen Konzepte könnten die innerstädtischen Wohnungsmärkte entlasten?
- Welche Rolle spielt die Städtebauförderung bei der wirtschaftlichen Revitalisierung von Stadtquartieren; welche Verbesserungen der Evaluationsergebnisse lassen sich durch ökonomische Vergleichsanalysen erzielen?

ANWENDUNGSBEZOGENE FORSCHUNG

Neben der vorwiegend von Bund und Ländern finanzierten akademischen Forschung an den Universitäten und den außeruniversitären Instituten der Forschungsgesellschaften haben sich eine Reihe von Institutionen stärker der anwendungsbezogenen Forschung verschrieben. Sicherlich das prominenteste Beispiel ist hier das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu). Auch hier konnten wir im Kernseminar auf detailreiche Kenntnisse zum Forschungsprofil zurückgreifen. Dietrich Henckel wirkte vor seiner Tätigkeit an der Technischen Universität Berlin rund 25 Jahre am Difu. Das Difu ist eine gemeinnützige Einrichtung, die sich aus Projektmitteln und Beiträgen der Mitgliedsstädte finanziert. Im Themenfokus standen dabei immer die drängenden Probleme der Städte. Viele Projekte

befassten sich entsprechend mit dem sozialen Wohnungsbau, der Städtebauförderung oder der kommunalen Infrastruktur. Noch heute liefert das Difu als einzige Institution detaillierte Informationen zu den kommunalen Investitionsbedarfen im Rahmen des KfW-Kommunalpanels. Nicht zu vernachlässigen sind auch im Bereich der anwendungsbezogenen Forschung die Aktivitäten von Forschungseinrichtungen des Bundes wie dem Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung (BBSR) und Bundesforschungsinstitut für Ländliche Räume, Wald und Fischerei (Thünen-Institut). Anders als beispielsweise die Forschungsgesellschaften sind sie allerdings in ihrer Forschungsaktivität nicht unabhängig, sondern der Fachaufsicht der Bundesministerien unterstellt.

Einen wesentlichen Beitrag zur anwendungsbezogenen Forschung leisten auch gewinnorientierte private Forschungsinstitute. Ein großer Teil ihrer exklusiv für Auftraggeber erstellten und damit nicht öffentlichen Beratungsleistung kann zwar nicht der Forschung zugerechnet werden. In einigen Fällen aber finden ihre Ergebnisse durchaus den Weg in die öffentlichen Diskurs und damit die anwendungsbezogene Forschung. Beispiele sind die Beiträge der Prognos AG mit ihrem Innovationsatlas, des Instituts für Stadtforschung und Strukturpolitik (IfS) bei der Evaluation der Städtebauförderung oder die der Institute von empirica im Bereich der regionalen Wohnungsmarktforschung.

ZUR TRENNUNG VON AKADEMISCHER UND ANWENDUNGSBEZOGENER FORSCHUNG

Dass hier die Differenzierung nach akademischer und anwendungsbezogener Forschung zur Beschreibung der Forschungs-

landschaft verwendet wurde, heißt allerdings nicht, dass man diese Trennung inhaltlich für gut halten muss. Im Gegenteil: Aus gesellschaftlicher Sicht werden vor allem akademisch fundierte Lösungsansätze für dringende Problemlagen gesucht. Auf sie sollte entsprechend das Hauptaugenmerk der Forschung gerichtet sein. Im derzeitigen Forschungssystem erscheinen solche Kombinationen allerdings häufig eher zufällig und durch die Forscher intrinsisch motiviert. Die geltenden Anreizsysteme begünstigen es dagegen, auf der einen Seite die akademische Forschung auf anwendungsferne Themen zu lenken und auf der anderen Seite die anwendungsbezogene Forschung auf einfache wissenschaftliche Erkenntnisse zu basieren.

So wird die Evaluierung der akademischen Forschung fast ausschließlich durch die Publikationsleistungen bestimmt. Die Publikationsleistung wiederum wird durch die disziplinäre Exzellenz dominiert. Transdisziplinäre Sichtweisen – die vermutlich die größten Potenziale für gesellschaftliche Problemlösungen besitzen – kommen auch deshalb zu kurz. Im Bereich der anwendungsbezogenen Forschung regiert dafür die Ressourcenknappheit. Die meist geringe Finanzausstattung erfordert die rasche Abwicklung der Drittmittelprojekte und lässt häufig nur wenig Luft für tiefergehende methodische und analytische Vorgehensweisen.

Wissenschaftliche Beratung der Städte im Wandel

Heinrich Mäding

Für eine institutionsorientierte, explorative Fallstudie zum Thema bietet sich im Kontext dieses Bandes das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin an. Zum einen aufgrund seiner langen Geschichte sowie seiner Sonderrolle als Selbsthilfeeinrichtung der deutschen Städte. Zum zweiten aufgrund seiner biografischen Bedeutung als Arbeitgeber: für Dietrich Henckel (1979–2004) sowie für den Verfasser (1992–2006). Die Darstellung will einige Faktoren identifizieren, die die Geschichte dieser Einrichtung beeinflusst haben, ohne den Anspruch zu erheben, diese Geschichte zu schreiben.

GRÜNDUNG UND AUFTRAG DES DIFU

1951 gründeten der Deutsche Städtetag (DST) und das Land Berlin einen „Verein zur Pflege kommunalwissenschaftlicher Aufgaben e.V. Berlin“. Anlass für diese Vereinsgründung war die dem DST zugesprochene Berliner Immobilie des (von den Alliierten aufgelösten) Deutschen Gemeindetages am S-Bahnhof Tiergarten (später: „Ernst-Reuter-Haus“), die zu ihrer Verwaltung und Vermietung einen rechtsfähigen Träger brauchte, der aus steuerlichen Gründen einen gemeinnützigen Zweck haben sollte. Dessen Aktivitäten beschränkten sich zunächst auf Archiv und Bibliothek des Deutschen Gemeindetages. Später wurden schrittweise ein Arbeitskreis aus Wissenschaftlern und Kommunalpolitikern, eine Schriftenreihe, eine Stiftung zur Prämierung kommunalwissenschaftlicher Arbeiten und (ab 1962) die Zeitschrift „Archiv für Kommunalwissenschaften“ initiiert. Ziel war es, Wissenschaft für die Praxis nützlich zu machen und so die Diskrepanz zwischen „dem wirklichkeitsfremden Angebot der Wissenschaft“ und dem „auf unmittelbare Verwertbarkeit gerichteten Bedarf der Praxis“ zu verringern (Haus 1966: 10).

1963 wurde der Verein umbenannt in „Verein für Kommunalwissenschaften e.V. Berlin“ (VfK). Der neue Vereinsvorstand, der eben pensionierte Hauptgeschäftsführer des DST, OB a.D. Dr. Otto Ziebill, begann ab 1964 in verschiedenen Städten mit der Einrichtung von „Forschungsstellen“, in denen wissenschaftliche Mitarbeiter ver-

schiedener Fachrichtungen unter Leitung örtlicher Universitätsprofessoren kommunalrelevante Studien erarbeiteten. Daraus wurde 1966 das Kommunalwissenschaftliche Forschungszentrum (KWFZ) mit Sitz im Berliner Ernst-Reuter-Haus, das – neben solchen Forschungsarbeiten – mit der Fortbildung kommunaler Führungskräfte begann und außerdem zügig eine beachtliche Schriftenreihe vorlegte.

Die Gründung des Difu (1973) fällt in eine Zeit wachsender ökonomischer Schwierigkeiten in Deutschland (u.a. erste Ölkrise 1973) und einer mentalen Umorientierung auf politische Reformen, auf neue thematische Handlungsschwerpunkte (Bildung, Umwelt) und neue prozedurale Herangehensweisen (Entwicklung politischer Planungen auf allen Ebenen und in vielen Politikfeldern, neben Fach-, Raum- und Finanzplanung auch von integrierender „Entwicklungsplanung“, Zukunftsforschung, wissensbasiertes Handeln).

Der DST veranstaltete in diesem Umfeld im Mai 1971 in München, dessen Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel (SPD) damals Präsident des DST war, seine 16. Hauptversammlung. Schon in deren Motto „Rettet unsere Städte jetzt!“ spiegelten sich: die Bedeutung der Städte, das Gefühl der Bedrohung, das „Eingeständnis kommunalpolitischer Ohnmacht“ (Hesse 1971: 131) und die Dringlichkeit von Lösungen. In Präsident Vogels programmatischer Rede wurde „Intensivere Stadtforschung“ an die Spitze von fünf Vorschlägen gestellt und es kam zur einstimmigen Annahme einer Entschließung „Großforschungsprogramm für die Stadtentwicklung und

Deutsches Institut für Urbanistik“ (DST 1971: 241 f.). Diese Entschlie-ßung atmet gleichermaßen „die auf Verwissenschaftlichung der Verwaltung gerichteten Erwartungen der Zeit“ (Köttgen 1962: 8) und ein lobbyistisches Anliegen: In einer ersten Argumentationslinie wird von der „Zukunft der Menschheit“ über die Relevanz der „Qualität der Städte“ und der „Planung der Stadtentwicklung“ die Notwendigkeit von „Grundlagenforschung“ abgeleitet. In einer zweiten Argumentationslinie wird ein Versagen der staatlichen und universitären „herkömmlichen Verfahren der Forschungsorganisation“ postuliert¹. Als Lösung werden mehr Planung, mehr Koordination, mehr Geld, mehr experimentelle Politik („Großversuche der Stadtentwicklung“) eingefordert. In einem dritten Schritt wird konkret ein „von Bund, Ländern und Gemeinden getragenes Deutsches Institut für Urbanistik“ als zentrale, aber „kooperative“ Planungs- und Steuerungsinstitution angeregt.

Das Wort *Beratung* fiel hier noch nicht, aber Beratung war impliziert, weil die Ergebnisse der Grundlagenforschung und der (nie realisierten) Großversuche für die kommunalpolitische Praxis der Städte fruchtbar gemacht werden sollten. Beratung war – zwischen Forschung, Fortbildung und Dokumentation – das Neue am Difu. Aus der Sicht der Städte folgte die Notwendigkeit der Forschung aus ihrem Potenzial für die Beratung. Nützlichkeit und Ergiebigkeit für die Praxis standen im Mittelpunkt.

Im Sommer 1973 konnte das Difu nach Überleitung des KWFZ (mit 17 wissenschaftlichen Mitarbeitern) seine Arbeit aufnehmen. Finanzielle Voraussetzungen für die erfolgreiche Institutionalisierung waren u. a. die Existenz des VfK mit seinen erheblichen jährlichen Erträgen, die Bereitschaft vieler, wenn auch nicht aller Städte, der Verbandsführung zu folgen und das Institut durch freiwillige, individuelle Beiträge solidarisch mitzufinanzieren sowie die Bereitschaft des Bundesbauministeriums und des Landes Berlin zur institutionellen Förderung. Die Bezeichnung der Arbeitsbereiche zielte anfänglich (Dezember 1973) auf Produkttypen, nicht Politikfelder: „Grundlagenforschung“, „Forschungsbedarfsermittlung, Koordination und Planung“, „Arbeitshilfen für die Städte“, „Städteberatung“, „Fortbildung“ und „Veröffentlichungen“. Beratung war also in ein breiteres Spektrum von Unterstützungsleistungen für die Städte eingebettet.

ERFAHRUNGEN MIT DER BERATUNG VON STÄDTEN

Aus der Trias von Forschung, Beratung und Fortbildung liegt der Akzent im Folgenden auf der Beratung. Als Gegenstände der

Stadtberatung wurden nur drei im Gründungspapier explizit anvisiert: Stadtentwicklungsplanung, Teilbereichsplanung sowie Planungsmethoden und -techniken. (o.V. 1973: 5) Der Beratungsbedarf war also vorrangig aus den neuen Planungsbemühungen abgeleitet, die in der Verknüpfung von (materiellen) Stadtproblemen und (prozeduralen) Verwaltungsproblemen nach Unterstützung drängten. Den Städten ging es primär um (individuelle) Stadtberatung für „einzelne Städte“ bei der „Lösung ihrer jeweiligen Probleme“ (ebd.: 4). Doch Beratung im engeren Begriffsverständnis, als Bearbeitung stadtindividueller Probleme auf stadtindividuelle Nachfrage hin, hat es dann doch nur in Ausnahmefällen gegeben². Denn der Anspruch Beratung ist mit einer Reihe von Schwierigkeiten konfrontiert.

Effektive Beratung beschränkt sich nicht lediglich auf Informationsvermittlung aus einem bestehenden Wissensfundus des Beraters, sondern erfordert meist Wissenserweiterung, oft durch Forschung. Sie führt zu einer arbeitsintensiven Kooperation des (ortsunkundigen) Beratenden mit den (ortskundigen) Beratenen. Das erste Problem wurde daher schnell geahnt und als Problem der Arbeitskapazität beschrieben: Die vermutete Diskrepanz zwischen einer großen Menge beratungshungeriger Städte und der geringen Kapazität des Instituts an wissenschaftlichem Personal führte zu vorsorglichen Einschränkungen: „Einzelne Städte können vom Difu (nur, Anm. d. Verf.) nach Maßgabe vorhandener Arbeitskapazität zur Lösung ihrer speziellen Probleme beraten werden“ (DST 1973). Dahinter taucht sofort das zweite Problem auf: „Ein Institut, das von vielen Städten finanziell unterstützt wird, kann nicht für sie alle gleichzeitig beratend tätig werden.“ (Difu 1975: 22) Eine als ungerecht empfundene Aufteilung in Beratene und Nicht-Beratene war vorprogrammiert. Selbst wenn man die rechtliche Frage überspringt, wann dies zu einem Widerspruch mit der Gemeinnützigkeit führt, ist die politische Implikation doch offenkundig: Empfundene Ungerechtigkeit gefährdet die Bereitschaft der Städte zur Mitfinanzierung³.

¹ Auch im Arbeitskreis I der Hauptversammlung („Stadterneuerung“) formuliert 1971 der Ankläger Funke den Vorwurf, dass die Wissenschaft „die Praxis hilflos sich selbst überläßt“ (DST 1971: 109).

² Nürnberg und Duisburg sind Beispiele intensiver Vor-Ort-Beratung aus den Anfangsjahren; mdl. Information durch Wolfgang Haus, 9. September 2011.

³ Die Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement (Köln) hat dieses Problem durch die Ausgründung einer KGSt Consult zu umgehen versucht.

Eine Ausweichstrategie war das von Anfang an verfolgte Konzept der Arbeitshilfen, also der Übergang von der individuellen, personalen Beratung zur generalisierten, verschriftlichten Beratung. Zu den ersten Arbeitshilfen zählten die zur Schulentwicklungsplanung, räumlichen Entwicklungsplanung, Investitions- und Finanzplanung und Jugendhilfebedarfsplanung: Die Dominanz des Planungsthemas ist auch hier offensichtlich. Solche Arbeitshilfen können zwar das Kapazitätsproblem der Beratung entspannen, reiben sich in ihrem Rezeptcharakter aber an den unterschiedlichen örtlichen Problemkonstellationen, politischen Mehrheiten, Zielgewichtungen, Organisationsstrukturen sowie der „Eigenlogik der Städte“ (Martina Löw; Hans Berking). Stadtindividuelle Anpassung muss von den örtlichen Verwaltungen in Eigenarbeit allein bewältigt werden.

Einen Ausweg aus diesem Dilemma von individueller Beratung vs. generalisierter Beratung suchten spätere **Forschungsprojekte** teils durch Typisierung und den Vergleich von exemplarischen Fallstudienstädten (teilweise in enger Kooperation mit Vertretern dieser Städte in Projektgruppen, Workshops), teils durch das Aufzeigen eines Reservoirs an vielfältigen Handlungsoptionen (vgl. „Fläche sparen, Verkehr vermeiden“, „Kommunaler Klimaschutz“). Dieses Vorgehen bleibt aber unspezifisch („generalisiert“) bezogen auf Adressaten und auf Problemsituationen. Es ist Beratung auf Vorrat. So werden zwar keine stadtindividuellen Probleme zeitnah gelöst, aber doch die Reflexion der Entscheider durch Listen von Handlungsmöglichkeiten oder durch exemplarische stories über gute Praxis angeregt.

Ganz ähnlich ist übrigens die Arbeitsteilung auch in der **Fortbildung** (bei Seminaren, Fachkongressen etc.). Die Anpassung des Gehörten an die örtlichen Bedingungen müssen die Teilnehmer später zu Hause leisten. Hier hat sich im Übrigen eine weitere Verschiebung des ursprünglichen Beratungskonzepts dadurch ergeben, dass immer seltener Wissenschaftler (aus dem Difu, aus Universitäten etc.) Praktiker beraten, sondern zunehmend Praktiker diese Funktion übernahmen. Aus der wissenschaftlichen Beratung – verstanden als Beratung durch die Wissenschaft – wird so ein Erfahrungsaustausch

unter Praktikern, bei dem die Difu-Leistung (neben der Moderation) nur noch in der Identifizierung von geeigneten Vortragenden (oft zu Best Practices) besteht.

Die Beratungsaufgabe, die im Gründungsjahr 1973 als zentraler Bedarf und als Institutsleistung angesprochen war, hat sich in der Arbeitspraxis des Instituts so in verschiedene Richtungen verflüchtigt: 1. weg von den Planungsaufgaben, teils weil diese rasch zur Routine wurden (Finanzplanung), teils weil die Ambitionen als illusionär erkannt wurden (integrierte Entwicklungsplanung); 2. weg von der individuellen Beratung zur generalisierten Beratung; 3. weg von der Beratung durch Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler hin zu der durch Praktikerinnen und Praktiker. Und in jedem Themenfeld mussten stadtindividuelle Beratungshoffnungen zumeist unerfüllt bleiben: weil wissenschaftliches Wissen die örtlichen Bedingungen nicht kennt, weil sozialwissenschaftliches Wissen (anders als naturwissenschaftliches Wissen) im Tempo des Wandels immer schon veraltet ist, weil für spezifische Konstellationen oft keine *Best Practices* vorliegen etc.

KOMPENSATIONSSTRATEGIEN

Wie wurde mit diesem nicht eingelösten Programm umgegangen, das sicher manche Stadt enttäuscht hat? Im dauernden „Kampf ums Dasein“ geht es für eine existierende Organisation ja nicht darum, alte Aufträge möglichst wortgetreu zu erfüllen. Das Institut überlebte durch Strategien, die ein hohes Maß an Anpassungsflexibilität zeigten. Drei Richtungen – neben dem geschilderten Übergang zur generalisierten Beratung – sollen kurz angesprochen werden:

a) Auftragsforschung

Mit den Jahren trat die von Dritten finanzierte Auftragsforschung in einem anfangs ungeahnten Maße als tragende Säule des Geschäftsmodells an die Seite der aus Eigenmitteln betriebenen Aktivitäten des Instituts. Entsprechend musste die wissenschaftliche Freiheit in der Wahl der Themen und Produktformen zurücktreten. Primärer Adressat dieser Arbeiten sind nun nicht mehr die (deutschen) Städte, sondern die jeweiligen Auftraggeber. Der Jahresbericht 2015 (Difu 2015: 87) belegt, dass das Budget 2015 von 11,4 Millionen EUR nur noch zu 16 Prozent durch die Städte finanziert wird⁴, zu 10 Prozent durch frei verfügbare Zuwendungen vom Bund und Berlin, aber zu 71,3 Prozent durch Projekteinnahmen (davon 60,6 Prozent von der öffentlichen Hand).

b) Koproduktion, Kooperation

Bei der Lektüre dieses Jahresberichtes 2015 fällt auf, dass inzwischen die weit überwiegende Mehrheit der Projekte in Kooperation mit Partnern durchgeführt wird. Dabei muss hier offen bleiben,

⁴ Der Verein für Kommunalwissenschaften ist gänzlich ausgefallen.

ob damit überwiegend ein positiver Ausstrahlungseffekt der kommunalen Ausrichtung des Instituts erzielt wird oder ob die 1973 intendierte Unterstützung der Städte durch die notwendigen Kompromisse beeinträchtigt ist.

c) Neue Produkte

Eine ähnliche Ambivalenz kennzeichnet die Verschiebungen in den Arbeitsaufgaben, die durch neue Produktformen bewirkt wurden. Die alte Trias von Forschung, Beratung und Fortbildung ist nicht nur durch den Wegfall der Beratung verändert worden, sondern überwiegend durch ganz neue Produkttypen ergänzt worden. Das begann schon mit dem mehrstufigen Planspiel bei der Novellierung des Bundesbaugesetzes (1973–1976) und führte über die Programmbegleitung „Soziale Stadt“ und die Organisation von staatlich initiierten Wettbewerben unter Kommunen (Kinder- und familienfreundliche Gemeinde, Suchtprävention u. a.) bis zum Betreiben von Internetplattformen etc. Die langjährige Erfahrung des Difu und der routinisierte Kontakt zu den Städten machten das Institut zu einem idealen Partner besonders für den Bund, der in der Mehrebenen-Governance zwar auf die Städte nicht verzichten kann, aber in der föderativen Ordnung zu diesen keinen direkten Kontakt aufbauen kann. Im Gewand der Wissenschaft werden bundespolitische Ziele nach unten, kommunale Probleme und Problemlösungen nach oben transportiert.

Stadtberatung ist zurzeit kein relevantes Arbeitsfeld des Instituts⁵. Der Jahresbericht 2015 nennt unter der Überschrift „Verwaltung im Wandel“ zwei Projekte, die im Feld „Bürgerbeteiligung“ einzelne Städte (Potsdam, Köln) individuell beraten (Difu 2015: 33), „Beratung vor Ort“ bietet – aus Drittmitteln – auch das Service- und Kompetenzzentrum Kommunaler Klimaschutz (Difu 2015: 64). Aber: Erst durch das Verlassen der ursprünglichen Ausrichtung des Instituts (keine Stadtberatung, Dominanz der Drittmittelprojekte, schlei-

chende Substitution der freien wissenschaftlichen Bearbeitung von Fragestellungen durch Serviceleistungen) hat es die Breite und Effektivität erhalten, die zu seinem Überleben bis heute beigetragen haben.

ERFOLG?

Für eine solche Institution – wäre sie denn als anfängliches Konzept 1973 vorgelegt worden – hätte man wahrscheinlich nicht das damalige Engagement der Städte gewonnen. Deren treue Weiterfinanzierung des Instituts zeigt aber, dass sie mit der Entwicklung – zu Recht – nicht unzufrieden sind. Das Difu war mit anderer Mission aufgebrochen und ist an einem Ziel angekommen, das keiner vorab kannte, keiner so gesetzt hätte. Es ist ein wichtiger Aspekt bei jeder fairen Planungsbeurteilung, nicht nur darauf zu sehen, ob der Plan wortgetreu umgesetzt worden ist, sondern auch darauf, wie unter wechselnden Rahmenbedingungen Strategiefähigkeit gezeigt wurde.

Zum Schluss eine Zuspitzung: Das ursprüngliche Programm ist in seiner Beratungskomponente „gescheitert“, das war aber nicht so „schlimm“. Man denke an Kolumbus: Der suchte den Seeweg nach Indien und es kam zur (Wieder-)Entdeckung von Amerika. Böttger suchte Gold, und es kam zur (Wieder-)Entdeckung von Porzellan. Es gibt „erfolgreich scheiternde Organisationen“ (Seibel 1992). Die machen heute nicht genau das, wozu man sie früher eingerichtet hat. Vielleicht ist das Difu ja inzwischen eine von ihnen – wenigstens was die individuelle wissenschaftliche Beratung einzelner Städte angeht.

QUELLEN

Difu (Hrsg.) (1975): *Deutsches Institut für Urbanistik*. Berlin.

DST – Deutscher Städtetag (1973): *Mitteilungen des DST* vom 19. September 1973.

Haus, Wolfgang (1966): *Das Kommunalwissenschaftliche Forschungszentrum in Berlin*. In: Haus, Wolfgang (Hrsg.): *Kommunalwissenschaftliche Forschung*. Schriftenreihe des Vereins für Kommunalwissenschaften Berlin, Band 12, Stuttgart.

Hesse, Joachim Jens (1971): *Rettet unsere Städte jetzt!* Diskussionsbeitrag. In: Deutscher Städtetag (Hrsg.): *Rettet unsere Städte jetzt!* Vorträge, Ansprachen und Ergebnisse der 16. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages vom 25. bis 27. Mai 1971 in München. Kohlhammer, Stuttgart, S. 131.

Köttgen, Arnold (1962): *Die Gemeinde als Gegenstand wissenschaftlicher Forschung*. In: Archiv für Kommunalwissenschaften, 1962/1, S. 3–26.

O.V. (1973): *Difu: Gründung – Aufgaben – Finanzierung*. Manuskript vom 26. Februar 1973.

Seibel, Wolfgang (1992): *Funktionaler Dilettantismus. Erfolgreich scheiternde Organisationen im „Dritten Sektor“ zwischen Markt und Staat*. NOMOS, Baden-Baden.

⁵ Unter einem weiteren Beratungsbegriff kommen frühere Veröffentlichungen des Verfassers zu einem „positiveren“ Ergebnis: Mäding, Heinrich (2007): *Wissenschaftliche Beratung der Kommunen*. In: Mann, Thomas; Püttner, Günter (2007): *Handbuch der kommunalen Wissenschaft und Praxis*. Band 1, 3. Auflage, Springer, Berlin/Heidelberg, S. 41–54; Mäding, Heinrich (2011): *Zur Vielfalt der Politikberatung in der Raum- und Stadtentwicklung*. In: Informationen zur Raumentwicklung (2011) 7/8, S. 461–470.



Foto: R. Pätzold

Transformative Forschung

Mehr als große gesellschaftliche Herausforderungen

Kester von Kuczkowski

Die transdisziplinäre Auseinandersetzung mit politischen, gesellschaftlichen und praktischen Realitäten kann am Standort Berlin in zahlreichen Herausforderungen der Stadtentwicklung gesehen werden: Demografischer Wandel, Zuwanderung, Mobilität sind nur einige Beispiele hierfür. Weitere Themen finden sich in der „Neuen Urbanen Agenda“, die im Rahmen der Habitat III Gipfelkonferenz in Quito im Oktober 2016 unter Beteiligung des Regierenden Bürgermeisters als Sprecher der deutschen Delegation beschlossen wurde. Transdisziplinäre Forschung zu konkreten Herausforderungen gesellschaftlicher Transformation im urbanen Raum hat entsprechend einen besonderen Bezug zur größten Stadt Deutschlands und eine hohe Relevanz für die Hauptstadt. Umgekehrt ergibt sich für die wissen-

schaftlichen Einrichtungen des Landes ein Anspruch, sich den gesellschaftlichen Herausforderungen zu stellen und einen wissenschaftlichen Beitrag zu deren Bewältigung zu leisten.

Im April 2015 stellte der Wissenschaftsrat in seinem Positionspapier „Zum wissenschaftspolitischen Diskurs über Große gesellschaftliche Herausforderungen“ (Wissenschaftsrat 2010) fest, dass die Bewältigung dieser Herausforderungen in den letzten Jahren zu einer dritten wissenschaftspolitischen Zielvorstellung geworden ist, welche den Gedanken, Grundlagenforschung als Fortschrittsmotor zu fördern und Innovationsprozesse zu unterstützen, ergänzt. Für die Wissenschaft, welche sich (globalen) gesellschaftsrelevanten Forschungsfragen wie beispielsweise dem Klimawandel, der Urbanisierung, der Verknappung oder Ungleichverteilung globaler Ressourcen annehmen will, hat diese Zielvorstellung weitreichende Implikationen:

- Es müssen disziplinenübergreifende Kooperationen aufgebaut werden,
- die Interaktion mit Akteuren aus Wirtschaft, Politik und organisierter Zivilgesellschaft muss als besonders bedeutsam begriffen und methodisch handhabbar vorangetrieben werden,
- es müssen Mechanismen für die Selbstkoordination von Akteuren mit vermeintlich (meist nur im Detail oder im zeitlichen Erwartungshorizont liegenden) unterschiedlichen Interessen entwickelt werden, um das optimale Forschungsergebnis und damit das gemeinsame, übergeordnete Ziel erreichen zu können und
- es müssen Mechanismen entwickelt werden, mit deren Hilfe Ziele, Leitbilder und Verständnisse von Herausforderungen regelmäßig überprüft werden.

Denn weder für die Bewältigung der großen gesellschaftlichen Herausforderungen noch für den wissenschaftlichen Beitrag dazu könne es einen starren Masterplan geben. Vielmehr sollten diverse Szenarien entwickelt werden, die regelmäßig revidiert und weiterentwickelt werden müssen, um den sich stetig verändernden Ist-Zuständen und den ebenfalls dynamischen gesellschaftlichen Zielvorstellungen Rechnung tragen zu können.

Es braucht für die Bewältigung großer gesellschaftlicher Herausforderungen ein optimales Zusammenspiel dreier Wissensarten (CASS; ProClim 1997): Zunächst erfordert es multiple, aber vernetzte disziplinäre Kompetenz zur Ermittlung des *Systemwissens* über den aktuellen Zustand einer Herausforderung. Des Weiteren braucht es eine interdisziplinäre Betrachtungsweise, um ein nachhaltigkeitsorientiertes, gesellschaftlich tragfähiges *Orientierungswissen* für die Entwicklung eines Soll-Zustandes zu erlangen. Und schließlich liegt die bisher größte Herausforderung in der Generierung des *Handlungswissens*, um vom Ist- zum Soll-Zustand zu gelangen. Welches gesellschaftliche, technologische und politische Wissen braucht es, um Transformationsprozesse ebenso effektiv wie effizient gestalten zu können? Was muss transformative Wissenschaft jenseits eines disziplinären Wissens und einer Befähigung zum innerwissenschaftlichen, interdisziplinären Zusammenarbeiten aufweisen?

Da Transformationsprozesse in Demokratien nur auf Basis eines gesellschaftlichen Grundkonsenses gelingen können, ist die Berücksichtigung normativer Werte und impliziten Wissens unabdingbar. Auch wenn sich beispielsweise der Klimawandel naturwissenschaftlich beschreiben lässt, lassen sich gewünschte Zustände nicht rein technologisch erreichen. Selbst wenn sich diese Zustände und Ziele ohne eine Änderung gesellschaftlichen und individuellen Handelns technologisch erwirken ließen, müsste auch

der Einsatz von Technologien politisch und wirtschaftlich – also ebenfalls auf einem gesellschaftlichen Konsens basierend – legitimiert sein. Um einen Grundkonsenskorridor für die Entwicklung von hierzu notwendigen Szenarien und Transformationsprozessen zu erreichen, eignet sich das transdisziplinäre Forschungsprinzip, welches die Erweiterung der interdisziplinär aufgestellten Wissenschaft um die Expertinnen und Experten aus anderen gesellschaftlichen Gruppen, wie aus organisierter Zivilgesellschaft, Politik und Wirtschaft, vorsieht. Als gleichgestellte Akteure sollen sie von der Definition der Herausforderung bzw. der Forschungsfrage, über die Gestaltung des Forschungsprozesses, bis hin zur iterativen Erprobung und Verfestigung von Lösungsansätzen in der gesellschaftlichen Praxis zusammenarbeiten.

Für die Planungswissenschaften und ihren am Postulat der Nachhaltigkeit ausgerichteten Anspruch gilt das bisher geschilderte, vor allem in der sozialökologischen Forschung angewandte transdisziplinäre Prinzip schon länger. Mit der Einrichtung eines eigenständigen Studiengangs Stadt- und Regionalplanung 1972 und der Gründung des gleichnamigen Instituts 1974 verfolgte die Technische Universität Berlin das Ziel, technische, sozialwissenschaftliche, ökonomische, rechtliche und planungstheoretische Aspekte räumlicher Entwicklung im Verständnis von Ausbildung wie von Forschung zu Fragen der Entwicklung von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt zusammenzubringen. Die methodischen Anforderungen an Planungsprozesse und transdisziplinäre Forschungsprozesse zu gesellschaftlichen Herausforderungen sind in weiten Teilen identisch.

Dietrich Henckel hat sein Fachgebiet der Stadt- und Regionalökonomie sowohl innerhalb des Instituts für Stadt- und Regionalplanung als auch in der transdisziplinären Forschungslandschaft in einem entsprechenden Sinn positioniert. Er hat dabei eine anwendungsbezogene und räumlich ausgerichtete ökonomische Ausbildung für Planungsstudierende angeboten und Forschung zu wirtschaftlichen Strukturwandel, Raum-Zeit-Forschung und Themen der Sicherheit vorangetrieben. Seine wertvollen Erfahrungen im Bereich der inter- und transdisziplinären Forschung hat er dankenswerterweise in den Prozess zum Ausbau des transdisziplinären

Prozesses an der Technischen Universität Berlin u. a. am Beispiel des Forschungsprojektes „Verlust der Nacht“ (TU Berlin 2014) eingebracht.

Die interdisziplinär aufgestellte Wissenschaft formiert sich einerseits aus ihrem disziplinären Fach- und Methodenwissen, und andererseits aus dem Innovationspotenzial, welches durch die Auseinandersetzung mit dem impliziten Wissen und den Methoden anderer gesellschaftlicher Akteure jenseits der Wissenschaftskultur erwächst. In solchen Verbünden wird die Bedeutung der anderen wissenschaftspolitischen Zielstellungen nicht gemindert, sondern ihr Rechnung getragen: Grundlagenforschung kann in einem bidirektionalen Wissenstransfer Anregungen für neue Forschungsfragen erfahren und wissenschaftsbasierte Innovationsprozesse können in der transdisziplinären Auseinandersetzung angestoßen werden. Transdisziplinäre Forschungsansätze sind somit geeignet, Spitzenforschung in allen drei wissenschaftspolitischen Zielvorstellungen zu generieren und dienen damit nicht nur der anwendungsorientierten Forschung zur Lösung großer gesellschaftlicher Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund fördert die Technische Universität Berlin auf Initiative ihrer Vizepräsidentin für Forschung, Christine Ahrend, seit 2015 den Ausbau des transdisziplinären Forschungsprinzips (TU Berlin 2016).

Partizipative Forschung, die nicht-wissenschaftliche Akteure integriert, findet in anwendungsorientierten Forschungsprozessen eher phasenweise statt. Sie findet meist dann Anwendung, wenn ein Wissenstransfer notwendig erscheint, um neues, im-

plizites Wissen in die Forschungsarbeit einfließen zu lassen oder theoretische, wissenschaftliche Erkenntnisse hinsichtlich ihrer gesellschaftlichen Akzeptanz zu überprüfen und zu legitimieren. Transdisziplinäre, transformative Forschung hegt hingegen den weitergehenden Anspruch, in allen Phasen des Forschungsprozesses Akteure aus Politik, Wirtschaft, organisierter Zivilgesellschaft und Wissenschaft auf Augenhöhe zu beteiligen.

In Forschungsprozessen, die diesem Anspruch des transdisziplinären Prinzips konsequent folgen wollen, stellen sich vor allem zwei besondere Fragen bzw. Herausforderungen:

1. Wer führt wie durch den Prozess, ohne die Augenhöhe zu vernachlässigen und den Forschungsprozess subjektiv zu beeinflussen?
2. Wer befindet darüber, wie viel gesellschaftliche Aushandlung zur Bildung eines nur bedingt repräsentativen Grundkonsenses bereits in der transdisziplinären Forschung stattfindet und welche Konflikte schlussendlich in parlamentarischen oder direkten Prozessen zu demokratisch legitimierten Kompromissen geführt werden?

Sowohl die Berücksichtigung der Gleichstellung der transdisziplinär Forschenden im Projekt- bzw. Prozessmanagement als auch die damit verbundene Bereitschaft, die exklusive Kontrolle über einen Forschungsprozess abzugeben, erfordern viel wissenschaftliche Neugier und eine grundsätzliche Aufgeschlossenheit gegenüber emergenten und ergebnisoffenen Forschungsprozessen. Die Bewältigung großer gesellschaftlicher Herausforderungen stellt die Wissenschaft somit zunächst vor ganz unmittelbare Herausforderungen an ihr eigenes Selbstverständnis und Vorgehen und braucht Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler wie Dietrich Henckel, die mit konkreten Projekten und herausfordernden Forschungsfragen transformative Wissenschaft nachhaltig weiterentwickeln.

QUELLEN

CASS; ProClim (1997): *Visionen der Forschenden. Forschungen zu Nachhaltigkeit und Globalem Wandel*, Wissenschaftspolitische Visionen der Schweizer Forschenden. Bern. <https://naturwissenschaften.ch/uuid/11743771-792b-52e6-9ab7-1f3fca220f3e>, letzter Zugriff: 03. März 2017.

TU Berlin (2014): *Verlust der Nacht*, abgeschlossene Forschungsprojekte am Fachgebiet Stadt- und Regionalökonomie der TU Berlin. http://www.econ-isr.tu-berlin.de/menue/forschung/abgeschlossene_projekte/#c693603, letzter Zugriff: 04. April 2017.

TU Berlin (2016): *Modellvorhaben „Aufbruch Stadt: Für zukünftige Infrastrukturen“*. http://www.transdis.tu-berlin.de/menue/modellvorhaben_aufbruch_stadt/transdisziplinare_trialog_reihe/, letzter Zugriff: 17. März 2017.

Wissenschaftsrat (2015): *Zum wissenschaftspolitischen Diskurs über Große gesellschaftliche Herausforderungen. Positionspapier*. Stuttgart. Verfügbar unter <http://www.wissenschaftsrat.de/download/archiv/4594-15.pdf>, letzter Zugriff: 30. Mai 2017.



Foto: A. Galda

Urban Lab El Gouna – eine Zwischenbilanz

Rudolf Schäfer

Ich krame in meiner Erinnerung und finde schnell: Meine erste Begegnung und Zusammenarbeit mit Dietrich Henckel liegt weit vor unserer gemeinsamen Zeit an der TU Berlin: Wir waren wissenschaftliche Mitarbeiter des Difu und arbeiteten im sogenannten „Bosch-Projekt“, das sich von 1978 bis 1983 der Entwicklung der Region Stuttgart widmete. Ein großartiges Projekt: Langfristig angelegt, sehr gut finanziert, mit einem hohem Grade an Inter- und – rückblickend erkennbar – auch einem beachtlichen Maß an Transdisziplinarität. Sehr viel Arbeit, am Ende auch dicke Bücher (u.a.: Gewerbeentwicklung und Gewerbepolitik in der Großstadtregion), aber auch sehr viel Spaß im Projektteam. Hätten wir damals schon den Begriff des Urban Lab zur Hand gehabt, hätten wir ihn sicher auf dieses Projekt anwenden können. Mit der folgenden kleinen Skizze möchte ich eine Brücke schlagen, weil das „Urban Lab El Gouna“ strukturell durchaus Ähnlichkeit mit dem Bosch-Projekt hat.

FORSCHUNG AM CAMPUS EL GOUNA DER TU BERLIN

Seit dem Wintersemester 2012 betreibt die TU Berlin in der Kleinstadt El Gouna am Roten Meer in Ägypten einen Campus mit den Themenfeldern Energy Engineering, Urban Development und Water Engineering (www.campus-elgouna.tu-berlin.de). Schwerpunkt der Aktivitäten sind weiterbildende Masterstudiengänge in diesen drei Feldern, von Anfang an wurde jedoch auch der Aufbau von Forschungsaktivitäten betrieben, zumal der Campus in den Bereichen Wasser und Energie über exzellente Laboreinrichtungen verfügt. In regionaler und konzeptioneller Hinsicht wurden für das Forschungskonzept deutliche Akzente gesetzt:

- Die Forschungsaktivitäten fokussieren auf den lokalen Bereich der Stadt El Gouna und regional auf die Red Sea Region und Upper Egypt. Campus El Gouna will damit angesichts der vorherrschenden Orientierung gerade auch der internationalen Forschungsaktivitäten auf den Raum Kairo einen eigenen Akzent setzen und zur Entwicklung der Standortregion beitragen.
- Die Forschung ist auf diesem Hintergrund vorwiegend anwendungsorientiert, häufig in Form von Begleit- oder Aktionsforschung mit fließenden Übergängen zu Beratungstätigkeiten. Normativer Bezugsrahmen ist das Konzept der Nachhaltigkeit.

Inzwischen wird ein Großteil dieser Forschungsaktivitäten im Konzept „Urban Lab El Gouna“ zusammengefasst. Begriff und Konzept von „Urban Lab“ haben in den letzten Jahren weltweit erhebliche Verbreitung erfahren. Allgemein lässt es sich definieren als ein Ort, wo ein breites Spektrum von Stakeholdern (Wissenschaft, Zivilgesellschaft, Unternehmen, örtliche Politik) seine Ideen, Potenziale, Expertise einbringt, um gemeinsam Projekte und Maßnahmen der Stadtentwicklung zu entwickeln, testen und umzusetzen (vgl. eingehend Karvonen, van Heur 2014).

Bei näherer Betrachtung der zahlreichen Praxisbeispiele lassen sich drei Dimensionen bzw. Stufen solcher Lab-Konstrukte unterscheiden:

- Ein konkreter Ort dient längerfristig als „Testbed“ für die Erfassung und Analyse von Daten, Strukturen und Prozessen.
- Die Ergebnisse solcher Forschungsaktivitäten werden örtlichen Akteuren zur Aufgabenbewältigung zur Verfügung gestellt und von diesen genutzt.
- Forscher und örtliche Stakeholder entwickeln gemeinsam Projekte.

Urban Lab El Gouna verknüpft diese Dimensionen in unterschiedlicher Intensität und in unterschiedlichen Arbeits- und Produktformen.

- Forschungsarbeit in Form von Masterarbeiten, Dissertationen, Drittmittelprojekten, Messkampagnen,

- Systematische Öffentlichkeitsbeteiligung durch das Community Forum El Gouna 2030,
- Urban Lab Camps als spezifische Instrumente des Know How Transfers und
- Showcase Urban Lab El Gouna.

KURZPROFIL VON EL GOUNA

Die Kleinstadt El Gouna (ca 24.000 Einwohnerinnen und Einwohner) bietet insgesamt gute Voraussetzungen für den Urban Lab Ansatz. In den Bereichen örtliche Wasserwirtschaft, Energieversorgung und Energieverbrauch weist sie die für die ariden und semi-ariden Zonen der MENA-Region typischen Problemlagen und die entsprechenden Einrichtungen und Unternehmen auf. Die Stadt hat zwar einen eindeutigen touristischen Schwerpunkt, verfügt aber gleichwohl über eine erhebliche Nutzungsmischung, eine Vielzahl gehobener Infrastruktureinrichtungen insbesondere im Erziehungs- und Gesundheitsbereich sowie auch produzierende Betriebe (Gemeindeprofil insgesamt siehe www.elgouna.com). Architektonisch und städtebaulich hat El Gouna ein eigenes Profil: Es gibt praktisch keine Gebäude mit mehr als 3 Geschossen und die einzelnen Siedlungsbereiche sind in unterschiedlichen Regionalstilen erbaut. Die Stadt gehört formal zu Hurghada wird aber praktisch komplett privat durch das Unternehmen Orascom Hotel Development (OHD) gemanagt. Das OHD Management hat seit seiner Gründung das Ziel, El Gouna zu einer „green city“ bzw. „carbon free city“ zu entwickeln und hierzu erfolgreich diverse Initiativen gestartet und internationale Auszeichnungen erhalten.

COMMUNITY FORUM EL GOUNA

Das Community Forum El Gouna 2030 wurde im September 2012 in Kooperation mit OHD El Gouna angelehnt an das Konzept deutscher Stadtforen gegründet und hat inzwischen 15 Veranstaltungen durchgeführt (Website: www.gounaforum.wordpress.com). Als Plattform für die Kommunikation zwischen Campus El Gouna und der lokalen Öffentlichkeit ist das Community Forum inzwischen als wichtiges Element der öffentlichen Diskussion zu Ergebnissen und neuen Projekten des Urban Lab El Gouna anerkannt.

FOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Nach fünf Jahren lässt sich insgesamt eine positive Zwischenbilanz ziehen, zu der auch ein wachsendes Drittmittelaufkommen gehört. Der in Ägypten nicht leichte Zugang zu Daten und Stakeholdern hat sich in den Feldern Wasser, Energie und Klima sehr gut entwickelt – im Bereich Urban Development ist er nach wie vor verbesserungsbedürftig. Die Bereitschaft der lokalen Akteure zur Kooperation ist stetig gewachsen, beide Seiten erkennen die Win-Win-Effekte und inzwischen gibt es mit dem zentralen Stakeholder OHD auch eine formale Ebene der Kooperation auf Basis ei-

Urban Development • Barrier-Free Planning in Outdoor Public Space and Its Effects on Tourism and Business with Specific Reference to El Gouna • The Egyptian Green Pyramid Rating System: Special Focus on El Gouna • The Water Energy Food Nexus - Case Study El Gouna • Perspectives of a New Business Park El Gouna • Strategies and Measures for the Reduction of Greenhouse Gases in El Gouna • Renovating Downtown El Gouna • Corporate Urban Responsibility and the Evolution of a Private Town: The Example of El Gouna • Urban Mobility and Integrated Transportation Planning in El Gouna	Energy Engineering • Comparison of Decentralized and Centralized Photovoltaic-Powered AirConditioning Systems for Hotels in Hot and Dry Climates • Research Cooperation with Solar Center Konstanz (ISC), Construction of Testfield for Solar Collectors Near Power Station in El Gouna • Research Concept for Prototype of Solar Powered Air Conditioning System on Apartment Scale in El Gouna • Research Proposal for El Gouna Laundry with Fraunhofer ISE and Industrial Solar GmbH • Different Solar Technologies for El Gouna (Layer Technologies for Solar Panels, Induced Degradation of Solar Panels etc.) • Establishing of Weather Station El Gouna
Water Engineering • Monitoring of Drinking Water Quality in El Gouna • Numerical Model of the Southern Esh El-Mellaha Wadies and Alluvial Fans, with the Aim to Localize Areas for Managing Aquifer Recharge • Application of Biofilm Carrier Based Processes to Enhance the Capacity of Overloaded Wastewater Treatment Plants in Warm Climates • Wastewater Treatment Plant of El Gouna: Performance Monitoring and Improvement of Treatment Efficiency" • Modeling of the Wastewater Treatment Plant El Gouna Using SIMBA: Comparison of an Activated Sludge System with a Hybrid Moving Bed System under Egyptian Conditions • High Resolution 3D Model of Desalinization Brine Spreading: Test Cases and Field Case El Gouna • Grey Water- Recycling in a Laundry - Practical Investigation of a MBR-System • Grey Water Treatment Unit • New Biofilm Carrier Material for the Waste Water Treatment Plant	Climate Change Studies (in Kooperation mit Freie Universität Berlin) • Permanent Analysis of the Data of the Weather Station Established by Campus El Gouna • Since 2012 Annual Field Campaigns for Measuring the Microclimate of El Gouna • Evaluation of the Microclimate Model with ENVI-met for El Gouna and Analysis of the Effectiveness of Climate Change Adaptation Measures in Terms of Temperature and Thermal Welfare • The Thermal Effect of Trees on Micro Climate – Case Study El Gouna • Relationship Between Surface and Air Temperature over Different Land Covers - Case Study El Gouna

Abbildung 1: Ausgewählte Arbeitsergebnisse des Urban Lab El Gouna (Darstellung: R. Schäfer, 2017)

nes Memorandum of Understanding. Allerdings werden die oben skizzierten Dimensionen des Urban Lab noch nicht insgesamt befriedigend abgedeckt: Während die „Test-Bed“-Dimension sehr erfolgreich läuft, steckt die gemeinsame Entwicklung und Implementierung von Projekten noch in den Anfängen. So wird beispielsweise das umfangreiche Material aus den klimatologischen Analysen (noch) nicht für die anstehenden Siedlungsentwicklungen genutzt. Die Aktivitäten des Urban Lab haben zur Generierung einer enormen Menge an Daten und Informationen geführt. Um sie kontinuierlich nutzen zu können und zugleich auch die Rolle El Gounas als Pilotprojekt in und für Ägypten sichtbar zu machen, steht nunmehr die Aufgabe einer systematischen Verarbeitung dieser Daten in geeigneten Formaten an. Aktuell sind in diesem Sinn u.a. in Arbeit: Die Entwicklung eines „Environmental

Atlas El Gouna“ und die Bewertung einzelner Siedlungsbereiche von El Gouna mit Hilfe der gewonnenen Daten nach Rating-Systemen, insbesondere dem ägyptischen Green Pyramid Rating System.

QUELLEN

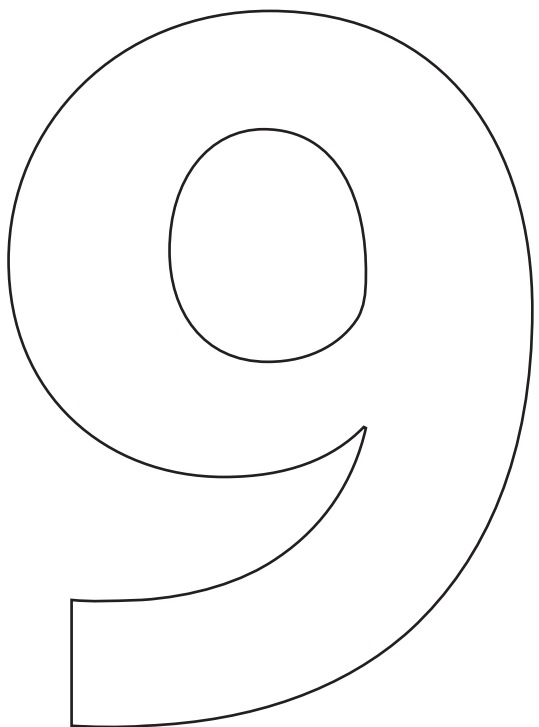
Karvonen, Andrew; van Heur, Bas (2014): *Urban Laboratories: Experiments in Reworking Cities*. In: International Journal of Urban and Regional Research, Vol 38, S. 379–392.

Marketing Office El Gouna (o.J.): *El Gouna*. <http://www.elgouna.com>, letzter Zugriff: 31. Mai 2017.

TU Berlin (o.J.): *Welcome to Community Forum El Gouna 2030*. <http://www.gounaforum.wordpress.com>, letzter Zugriff: 31. Mai 2017.

Miszellen

Miscellanies



Nachgeholtes Verlusterleben – vermittelte Zeugenschaft – zukünftige Erinnerung

Gabi Dolff-Bonekämper

DAS THEMENJAHR UND DIE AUSSTELLUNG „ZERSTÖRTE VIELFALT“ IN BERLIN¹

An einem Tag im Sommer 2013, als ich auf dem Weg von der Arbeit nach Hause zum Bahnsteig der Linie 9 am U-Bahnhof Zoo hinunterlief, traf mein Blick auf zwei sehr große Portraitfotos, die auf jeder Bahnsteigseite jeweils das erste der ortsüblichen Reklamefelder vollständig ausfüllten: ein Mann und eine Frau, beide ein wenig altmodisch in Haltung, Kleidung und Frisur. Die Tafeln trugen in der oberen linken Ecke Aufschriften, die Namen, Beruf, Lebensdaten und Schicksal der Person mitteilten. So erfuhr man, dass die Frau, eine auffällige Schönheit im Halbprofil mit einem reich gebauschten Spitzenkragen um ihren schlanken Hals, Lucie Mannheim war, eine Schauspielerin, 1899 geboren, 1934 emigriert, 1976 gestorben.² Der Mann im weißen Hemd und Krawatte, einen Dackel unter dem Arm geklemmt, geradewegs in die Kamera lächelnd, war Kurt Lilien, Schauspieler, 1882 geboren, 1943 gestorben, ermordet im Vernichtungslager Sobibor.³ Lucie Mannheim überlebte also im Exil. Kurt Lilien überlebte nicht. Ich nahm die Bilder auf dem U-Bahnhof für die Personen, traf also die zwei Menschen, sah die zwei Gesichter und erfuhr die zwei Schicksale an vielen Abenden, wieder und wieder, jedesmal neu, bis die Portraits entfernt wurden, um Platz für die üblichen Werbeplakate zu machen.

Wer hatte diese Tafeln dort angebracht, was war der Kontext? Die Poster warben, in großen schwarzen Lettern, für eine Ausstellung im Berliner Lustgarten auf der Museumsinsel: „Zerstörte Vielfalt“ / „Diversity destroyed“ Berlin 1933–1938–1945. Diese Aus-

stellung war Teil einer breiten, stadtweit angelegten Kampagne, die die aktive Zerstörung der kulturellen Vielfalt Berlins durch Rassismus und Nazi-Politik nach 1933 ins Zentrum der Aufmerksamkeit rücken sollte.⁴

Großformatige Portraits auf Litfaßsäulen zeigten die Gesichter von Schauspieler/inne/n, Schriftsteller/inne/n, Sportler/inne/n, Musiker/innen, Unternehmern, Architekten und Wissenschaftler/inne/n, die, aus ihren Berufsverbänden, Akademien und Universitäten ausgeschlossen, durch Enteignung finanziell ruiniert, das Land verließen oder später in Lager deportiert und ermordet wurden. Erklärende Texte vermittelten Informationen über die im Bild Dargestellten, über die Zeit und die Umstände ihres Verschwindens und über ihr anschließendes Schicksal. Ausstellungssatelliten waren über die ganze Stadt verteilt. Die Litfaßsäulen wurden neben Theatern, medizinischen Einrichtungen, Kirchen, Universitäten, Schulen und in der Nachbarschaft des größten Berliner Kaufhauses, dem KaDeWe aufgestellt – also neben Gebäuden oder an Orten, die mit dem Leben, dem Beruf oder dem Besitz der Portraitierten assoziiert werden konnten.

Die Portraits, groß genug, um auf einem belebten Bürgersteig die Blicke der Passanten auf sich zu lenken, stellten den Berlinern und den Besuchern Personen vor, die sie in ihrem Leben hätten gekannt haben können und deren mögliche Nachfahren heute ihre Mitbürger sein könnten. Die Ausstellung machte die Fehlstellen öffentlich sichtbar, die in der Stadtgesellschaft durch Flucht und Deportation vor langer Zeit entstanden waren. Die physische Präsenz der stark vergrößerten Gesichter auf den Postern erzeugte unmittelbare Aufmerksamkeit. Es war so, als blickten die Portraitierten den Betrachtern direkt in die Augen. Besucher konnten in ihrer eigenen Gegenwart von 2013 den Verlust der eben erst im Bild kennengelernten früheren Berliner erleben. So jedenfalls erging es mir. „Verlust“ bezeichnet, so denke ich, grundsätzlich nicht

einfach die dauerhafte Abwesenheit von etwas oder jemandem. Das Wort bezeichnet vielmehr eine Empfindung, ein Gefühl, das sofort oder – gleichermaßen wahrhaftig und begründet – lange nach dem Verschwinden einer Person oder eine Sache aufkommen kann, nämlich dann, wenn deren Abwesenheit erkannt und empfunden wird. Ich nenne dies „nachgeholtes Verlusterleben“.⁵

NACHGEHOLTES VERLUSTERLEBEN

Verlust kann, geplant und kontinuierlich, von Person zu Person oder von Generation zu Generation, durch mündliche oder schriftliche Berichte weitergegeben werden. Oder er wird, nach Jahren des Schweigens und der Unterdrückung, aufs Neue aufgedeckt. Verlust wird persönlich empfunden und kann mit anderen geteilt oder nacherlebt werden, ohne dass vorab festzulegen wäre, mit wem, wann und wo. Dabei ist es unabdingbar, die unterschiedlichen Begleitumstände zwischen *Erleben* und *Nacherleben* zu beachten. Die unmittelbaren Erfahrungen von Gefahr und Angst, vom Verlust des gewohnten Lebens, die mit der Machtübernahme der Nazis 1933 begannen, gehören der Vergangenheit, man könnte sagen, der *Opferzeit* an. Sie wurden von den Verfolgten und ihren Zeitgenossen, ihren Freunden und Verwandten erlebt und sind nicht für eine retro-aktive Identifikation verfügbar.⁶ Die Anteilnahme, das persönliche Mitgefühl, die empfundene Nähe gehören dagegen der *Betrachterzeit* an. Sie werden in der Gegenwart empfunden und haben die Besucher der Ausstellung im Jahre 2013 möglicherweise nachhaltig beschäftigt.

Und hier kommt eine Komplikation hinzu: Für Besucher, die in Nachkriegsdeutschland aufgewachsen sind und sozialisiert wurden, konnte sich in das Verlusterleben ein durchaus akutes Gefühl von Schuld und Verantwortlichkeit mischen. Empathie und Schuldgefühl, der Wunsch, den Opfern nahe zu sein und der Wille, der deutschen Vergangenheit, insbesondere der des Nationalsozialismus, ins Auge zu sehen und die Verantwortung für deren Erforschung und Vermittlung anzunehmen, bilden nach wie vor ein Grundmuster der deutschen Gedenkstättenkultur. Denn wenn auch die Schuld nur denjenigen zukommt, die aktiv an den Verbrechen der Nazis in der Vergangenheit mitgewirkt oder sie zumindest geduldet haben, so kann doch, Jahrzehnte nach den Ereignissen, ein persönliches Gefühl von Schuld und Schuldigkeit, von Verantwortung für die Taten, wie für ihre Aufarbeitung, in der Gegenwart empfunden werden. Auch für mich ist diese Verknüpfung noch immer wirksam. Die menschlich naheliegende imaginierte Identifikation mit den Opfern steht mir nicht zu, die Zugehörigkeit zum Land der Täter kann ich nicht ablehnen, die Identifikation mit den Tätern will ich unbedingt zurückweisen. Was aber ist dann meine Position, meine Rolle als deutsche Bürgerin in der Gegenwart, wenn ich Beweise von zerstörter Vielfalt, von Exil, Deportation und Mord vor mir sehe?

Vor geraumer Zeit beteiligte ich mich an einem konzeptuellen sozialen Kunstprojekt von Esther Shalev-Gerz und Jochen Gerz: „Die Berliner Ermittlung“ (1998) nach einem Stück von Peter Weiss.⁷ Das Stück, im Original „Die Ermittlung – Ein Oratorium in elf Gesängen“, wurde noch im selben Jahr in 17 deutschen Städten gleichzeitig aufgeführt. Peter Weiss hatte die Akten der Frankfurter Auschwitzprozesse (1963–65) ausgewertet und hunderte von Zeugenaussagen von Verfolgern/Tätern und Überlebenden, Anklägern und Richtern für sein Drama adaptiert.⁸

Esther Shalev-Gerz' und Jochen Gerz' Produktion von Peter Weiss' Stück wurde, über Wochen mit einer Serie von öffentlichen Stellungnahmen in den Berliner Tageszeitungen und in den Fernsehnachrichten vorbereitet, in drei Berliner Theatern in Folge aufgeführt und zwar auf eine sehr eigene, besondere Art. Die Künstler forderten das Publikum auf, das Stück nicht anzuschauen, sondern es aufzuführen. Jede Person, die das Theater betrat, erhielt am Eingang ein Blatt mit Text und Instruktionen. Von den Schauspielern angewiesen, lasen die Zuschauer laut, in kleineren oder größeren Gruppen, ihren Part des Dramas, ob es nun die Aussage eines Überlebenden, eines Angeklagten, eines Richters oder eines Anklägers war. In der Öffentlichkeit meine Stimme zu erheben, im Chor mit anderen, mit Fremden, einen Text aus den Auschwitzakten vorzutragen, fiel mir nicht leicht, aber, zu meinem Erstaunen, erlaubte es mir, zwischen mir und dem Text eine Distanz zu etablieren.

Den Text laut zu sagen gab mir das Gefühl, Zeugin zu sein. Die Teilnahme an der Theateraufführung machte mich, wie ich denke, tatsächlich zu einer aktiven Zeugin. Aber was konnte ich bezeugen? Es war klar, dass ich keine Aussage über die Verbrechen in der Vergangenheit machen konnte, die ich nur vom Hörensagen kannte. Was mir zuwuchs war vielmehr ein Part, den ich „vermittelte Zeugenschaft“ nennen will, womit ich ein erweitertes Konzept von Zeugen und Zeugenschaft einführe, das einiger Überlegung und Erklärung bedarf.

VERMITTELTE ZEUGENSCHAFT

Ein Zeuge vor Gericht ist eine Person, die vom Richter zugelassen und förmlich geladen wurde, als

Zeuge auszusagen. Anderenfalls könnte das, was die Person sagen würde, nicht Teil der gerichtlichen Ermittlung sein.⁹ Vom Zeugen wird erwartet, dass er einen Bericht oder eine Aussage über Ereignisse macht, die er selber gesehen, gehört oder mit eigenen Sinnen erfahren hat. Der Wert, die angenommene Wahrheitstreue und die rechtlichen Folgen der Aussage eines Augenzeugen stützen sich auf die Tatsache, dass der Zeuge zur Tatzeit körperlich anwesend war.¹⁰ Es ist indes durchaus bekannt, dass selbst Augenzeugen Irrtümer begehen und weitertragen können. Sie können Lügen erzählen, mit Vorbedacht, vielleicht auch unter Zwang. In seinem Gedicht „Die Engel der Geschichte“ hat Erich Fried die Paradoxien von Zeugenschaft und Wahrhaftigkeit mit der ihm eigenen bewundernswerten Präzision zusammengefasst:

„Es ist nicht wahr / daß Geschichte / gefälscht wird / Sie hat sich großenteils / wirklich / falsch / zugetragen / Ich kann das bezeugen: / Ich war dabei“¹¹

Um seine Verse ebenso verlässlich wie aktuell klingen zu lassen, hat Erich Fried für seine Zeugen-Aussage ausdrücklich das Präsens seiner Gegenwart gewählt. Dies bringt mich zu dem eigenartigen Zeitbezug von Zeugenaussagen: Wann auch immer das bezeugte Ereignis stattgefunden haben mag und in welcher grammatikalischen Zeit auch immer gesprochen wird – eine Zeugenaussage wird immer in der Gegenwart gemacht. Sie beruht auf der gegenwärtigen Erinnerung eines anwesenden Sprechers, der das, was er in der Vergangenheit erlebt hat, für eine gegenwärtige Zuhörerschaft übersetzt.

Die nächste Frage ist, wann eine Person den sozialen Status eines Zeugen – nicht den oben diskutierten legalen Status – erwirbt. Ist es, während etwas geschieht, oder später, wenn die Person den Wunsch oder die Pflicht empfindet, sich das Geschehene zu merken, für den Fall, dass sie später gefragt würde, es zu bezeugen? Oder noch später, wenn das Geschehnis sich für Andere als wichtig herausstellt und Zeugen gesucht werden? Oder ist es nur der präzise Moment der Aussage, wenn die Person vor Zuhörern spricht? In diesem Falle könnte man den Zeugenstatus nur denen zugestehen, die sich erheben, um zu sprechen. Es kann aber gute Gründe geben, politische oder persönliche, in der

Öffentlichkeit über lange Zeit stumm zu bleiben. Dies wiederum schließt eine zukünftige Aussage nicht aus: Bedingungen können sich ändern, und schließlich, in einer zukünftigen Gegenwart, tritt der bis dahin nur potenzielle Zeuge vielleicht doch noch hinaus ins Offene und legt Zeugnis ab. Unterdessen kann seine Erinnerung an das vergangene Geschehen, von Beginn an subjektiv und möglicherweise befangen, zahlreiche Rekonstruktionen und Verwandlungen erfahren haben. Die späte Aussage verrät dann vielleicht mehr über den Sprecher und sein Verhältnis zur Vergangenheit als über historische Fakten – und genau darin kann die besondere persönliche Wahrheit der Aussage liegen. Und sogar diejenigen, die am Ende niemals in der Öffentlichkeit das Wort ergriffen haben, könnten ihr ganzes Leben lang mit dem Bewusstsein, Zeugen zu sein, geschwiegen haben. Es kann also, so behaupte ich, keine objektive Beschränkung für den Zeugenstatus geben.

Wenn wir nun das Konzept der Zeugenschaft ausweiten zum dem, was ich „vermittelte Zeugenschaft“ nenne, werden sich Zeitrahmen, Zeitlinien und Perspektiven vervielfältigen und das Hauptaugenmerk wird von der genauen Rekonstruktion dessen, was wirklich in der Vergangenheit geschah, auf die aktuelle, mediale Vermittlung von Wissen über die Vergangenheit gelenkt. Und hier ist die Antwort auf meine weiter oben gestellte Frage, was ich, viele Jahrzehnte nach den Ereignissen von 1933, selber bezeugen kann. Ich kann nicht mehr und nicht weniger bezeugen als meine eigene Wahrnehmung der überlebensgroßen Portraits auf den Litfaßsäulen in Berlins Stadtraum im Jahre 2013, meine Seh-, Lese- und Lernerfahrung und deren umgehende – und lange andauernde – Wirkung auf meine Sinne, meine Gefühle und meinen Verstand. Meine Erinnerung an die Ausstellung „Zerstörte Vielfalt“ wird immer das erworbene Wissen über die Vergangenheit und die Momente, die Räume und die inneren und äußeren Bedingungen meines eigenen Lernens einschließen. Andere Besucher werden sich an andere Lern-Momente erinnern, je nach ihrer persönlichen oder kollektiven Zugehörigkeit, ihrem Gemütszustand und ihrem Körpergefühl.

DIE ÜBERSETZER

Das Themenjahr „Zerstörte Vielfalt“ wurde vom Berliner Senat und zahlreichen öffentlichen Trägern in Stadt und Bezirken, von Museen und Vereinen gestaltet. Anlass waren zwei Jubiläen, die ins Jahr 2013 fielen: Die Machtergreifung der Nationalsozialisten lag genau 80 Jahre zurück, die Reichspogromnacht genau 75 Jahre. Das Konzept und die Realisierung der vierteiligen Open Air Ausstellung lagen bei der Kulturprojekte Berlin GmbH. Nach ausgiebigen Archivstudien wurden aus der großen Zahl der aus Berlin vertriebenen oder deportierten Personen insgesamt 200 ausgewählt, deren Portraits auf Postergröße zu bringen waren und deren Geschichte recherchiert und erzählt werden konnte. Man wählte die Litfaßsäule als Träger, weil sie, nicht zu hoch und freistehend, als Straßenmö-

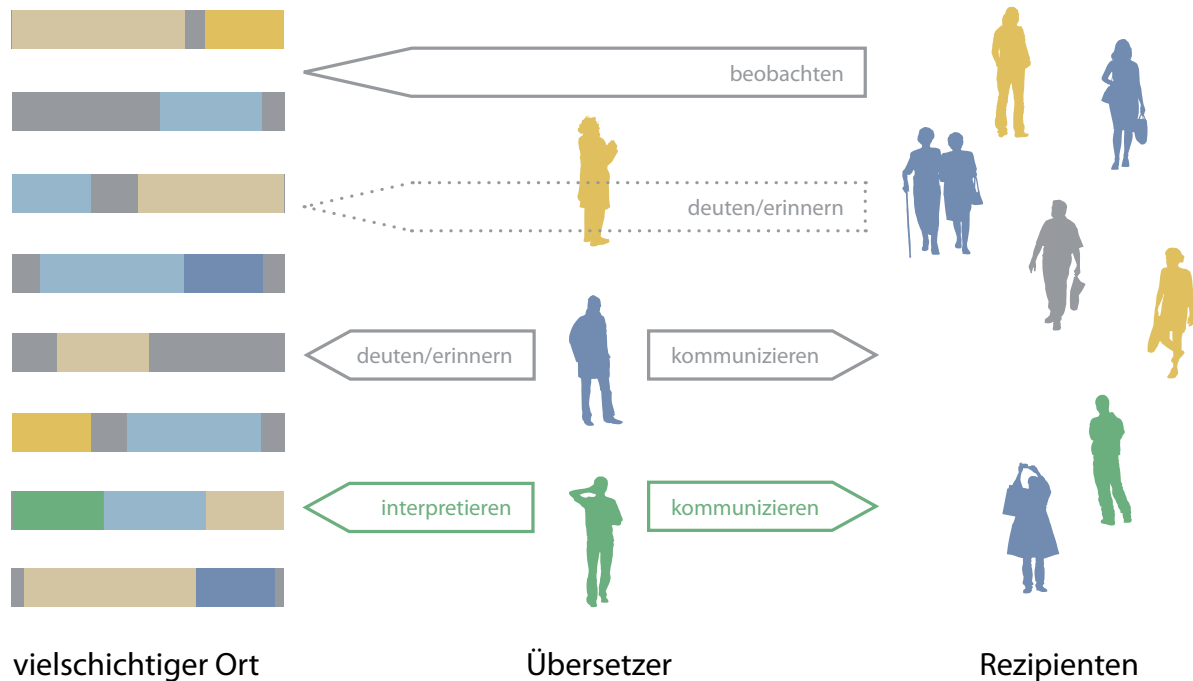


Abbildung 1: Die Übersetzer: Die Farbskala links repräsentiert die unterschiedlichen historischen Schichten eines Ortes. Die Übersetzer wählen eine Schicht/eine Geschichte/eine Farbe, interpretieren/übersetzen sie und geben ihre Übersetzung/ihre Farbe an ihre Zuhörer weiter. Die Zuhörer können ihrerseits zu (weiter-)Übersetzern werden. (Grafik: Studienprojekt „Küstrin – Erinnerungsort!?“ 2013, Institut für Stadt- und Regionalplanung, TU Berlin)

bel in Berlin bekannt und im Alltag der Stadt gegenwärtig ist. Die Kuratoren bestimmten auch die jeweils spezifischen Orte für die Aufstellung der Litfaßsäulen.

Die Berliner Kuratoren möchte ich „Übersetzer“ nennen, und greife damit einen Begriff auf, den eine Gruppe von Studierenden der TU Berlin in ihrer Studie über die Ruinenstadt Küstrin/Kostzyn im deutsch-polnischen Grenzland gewählt hat. Der „Übersetzer“ wird in ihrem Konzept einer aktiven Erinnerungsarbeit zur Schlüsselfigur.¹² Übersetzer sind die Agenten der aktiven Übermittlung. Sie wählen einen spezifischen Abschnitt aus der Geschichte oder eine Schicht in der Substanz eines Ortes, denen ihr Interesse gilt und die sie auf ihre Art interpretieren. Was sie weitergeben, ist ihre Interpretation, also ihre Übersetzung, deren jeweilige Färbung auf die ihnen zuhörenden Rezipienten übergeht (Abb. 1). Die Rezipienten können sich damit zufriedengeben oder sich entscheiden, weiteren Übersetzern zuzuhören und zusätzliche Färbungen anzunehmen. Oder sie entscheiden sich, selber vor Ort nachzuschauen oder nachzulesen und entdecken Neues und werden ihrerseits zu Übersetzern und diese Dynamik pflanzt sich, ohne absehbares Ende, immer weiter fort.

Das Konzept lässt Raum für unterschiedliche Herangehensweisen, verschiedene Interpretationen und eine Vielzahl von Perspektiven

über die Zeit und räumt ein für allemal mit der Illusion auf, es könnte so etwas wie einen direkten Zugang zur Geschichte geben. Was wir sehen und was wir hören ist immer eine Übersetzung. Und wir sind selber Übersetzer: Wir wählen aus, wir wägen ab, wir reduzieren, vergrößern, überspringen und wir fügen immer Farbe hinzu. Repräsentationen von Vergangenheit, durch Medien wie gesprochenen oder geschriebenen Text, Bilder, Erinnerungsdenkmale und Ausstellungen übermittelt, sind stets Übersetzungen. Sie sind eingefärbt durch die Interpretation der Autoren oder der Auftraggeber und deren zeitgebundene Sicht. Sie sind ein Stück in dem niemals endenden Prozess der Auseinandersetzung mit der Vergangenheit.

Die Ausstellung „Zerstörte Vielfalt“ bot eine aktuelle Übersetzung der Geschichte von Nazi-Rassismus, Deportation und Mord und von deren Konsequenzen für Berlins kulturelle Vielfalt. Sie bot Raum und zahllose Momente für erinnerungswürdige Begegnungen mit den Portraitierten, in U-Bahnstationen, auf Bürgersteigen und im Lustgarten, vor dem von Karl Friedrich Schinkel erbauten Alten Museum. Die



Abb.2: Die Open Air Ausstellung „Zerstörte Vielfalt“ am Rand des Lustgartens, mit Humboldtbox und Schlossbaustelle im Sommer 2013 (Foto: G. Dolff-Bonekämper)

Schau war zu jeder Tageszeit geöffnet, für ihr Publikum weithin sichtbar und jedermann zugänglich. Man musste keine Stufen zu den feierlichen Empfangsräumen eines Museums hinaufsteigen, kein Eintrittsgeld zahlen oder Regeln beachten, wo man stehenbleiben wie man durchgehen sollte. Die Ausstellung schuf einen offenen Raum für soziale Begegnungen, mit den portraitierten Personen wie mit anderen Besuchern. Besucher, die ihre Fotos oder Texte in die sozialen Medien hochluden, erweiterten den Wirkungsraum der Ausstellung ins World Wide Web. Es ist bemerkenswert, dass die meisten im Internet zugänglichen Fotos die Poster und die Litfaßsäulen mit umstehenden Leuten zeigen, so als ob die alten Schwarz-Weiß-Portraits und die farbigen Besucher unserer Tage, wenngleich sehr unterschiedlicher Größe, sich zu einer gemeinsamen Menge zusammengetan hätten.

DER RAUM DER GESICHTER

Die besonders große Ansammlung von Säulen im Lustgarten in der Stadtmitte, vor dem Berliner Dom und dem Alten Museum, schob sich zu einem schon von weitem sichtbaren Massiv zusammen (Abb. 2). Besucher konnten außen davor stehenbleiben oder in den Litfaßsäulenraum eindringen und fanden sich sogleich von großen Gesichtern umgeben, die auf den Säulen in zwei Registern übereinander angeordnet waren. Auf die unteren schaute man herab, zu den oberen schaute man hinauf (Abb. 3). Durch den Säulenraum zu gehen hieß, allen diesen

Gesichtern aus nächster Nähe zu begegnen, mit geringem oder gar keinem Abstand, unausweichlich nah. Manche tauchten aus größerem Abstand wieder auf, zwischen anderen, die man noch nicht gesehen hatte. Einige Portraits wirkten wie Blickfänger, sie waren leicht zu erkennen, weil sie bekannte Persönlichkeiten zeigten, wie Albert Einstein, Marlene Dietrich, Ernst Bloch oder Anna Seghers. Sie alle lebten und überlebten im Exil. Walter Benjamin starb auf der Flucht. Jede Person wurde auf Ihrem Poster mit einem Text mittlerer Länge in Deutsch und Englisch vorgestellt, man erhielt Informationen über den Beruf, die Karriere und deren durch die Nazi-Verfolgung bewirkten Bruch sowie über das danach folgende Exil oder den Tod.

Besucher konnten so die Portraitierten näher kennenlernen und erfuhren, auf welche Weise sie von der Nazi-Politik betroffen waren. Zum Beispiel den weltberühmten Maler Max Liebermann¹³,



Abb.3: Begegnungen am Rande des Säulenraumes (Foto: G. Dolff-Bonekämper)

der aus der Preußischen Akademie der Künste austrat, bevor man ihn wegen seiner jüdischen Herkunft hinauswerfen konnte. Er starb 1935 in Berlin. Oder Else Ury¹⁴, die Autorin der Nesthäkchen-Bücher, die zwischen 1913 und 1925 erschienen und von Generationen von deutschen Mädchen gelesen wurden. Ury blieb, gegen den guten Rat von Freunden, in Berlin und wurde 1943 nach Auschwitz deportiert, wo sie am Tag ihrer Ankunft umgebracht wurde. Oder Bruno Taut¹⁵ den Architekten, der in den 1920er Jahren die berühmtesten Berliner Siedlungen entwarf, die heute auf der Welterbeliste der UNESCO stehen. Die Nazis erklärten ihn zum „Kulturbolschewisten“, zu einem Feind Deutscher Kultur. Er war im Jahre 1933 auf Reisen und kam nie mehr zurück, verbrachte Jahre des Exils in Japan und dann in der Türkei und starb 1938 in Istanbul.

Inmitten des Säulenraumes entdeckte ich Lucie Mannheim und Kurt Lilien wieder (Abb. 4 und 5). Ich erfuhr, dass Mannheim, eine geborene Berlinererin, in den 1920er Jahren eine erfolgreiche Schauspielerinnen war und in Dramen und Komödien auftrat. Da sie jüdischer Herkunft war, wurde sie von den Nazis verfolgt. Sie emigrierte 1934 nach London, wo sie auf der Bühne und in Filmen auftrat. Nach dem Krieg kam sie nach Deutschland zurück und konnte ihre Karriere wiederaufnehmen. Ich erinnere mich jetzt, sie in Filmkomödien der 1950er Jahre gesehen zu haben. Lilien, auch ein geborener Berliner, war in den 1920ern sehr erfolgreich in Operetten und Musikrevuen. Da er jüdischer Herkunft war, erhielt er 1933 Auftrittsverbot. Er emigrierte in die Niederlande, wo er gemeinsam mit anderen exilierten Berliner Künstlern auftrat. Nach der Besetzung der Niederlande durch deutsche Truppen im Jahre 1940 wurde er verhaftet und im Lager Westerbork eingesperrt. Im Jahre 1943 wurde er nach Sobibor deportiert und in der Gaskammer ermordet.¹⁶

Die Ausstellung lieferte nur eine begrenzte Menge an Informationen. Besucher konnten selber entscheiden, ob sie ihr Wissen erweitern wollten, im Internet recherchieren, Bücher lesen – zum Beispiel die „Nesthäkchen“-Bände, nun aus einer ganz anderen Perspektive – ob sie Bruno Tauts Siedlungen besuchen wollten oder in der Nationalgalerie auf der Museumsinsel die Werke von Max Liebermann besichtigen. Sie konnten versuchen, herauszufinden, wo die verlorenen Berliner gelebt und gearbeitet hatten und sich aufmachen, um in der Stadt Spuren ihrer Anwesenheit zu entdecken oder sie sich vorzustellen oder nach Straßen Ausschau zu halten, die nach ihnen benannt sein könnten.

YVA

Mich zog das Bild einer Fotografin ganz besonders an: Else Neuländer, besser bekannt unter ihrem Künstlernamen „Yva“. (Abb. 6). Ihr Portrait, in der unteren Zone einer Säule, zeigt sie im Profil, mit einer schweren Profi-Plattenkamera in den Händen, vor



Abb. 4: Das Portrait von Lucie Mannheim (Foto: G. Dolff-Bonekämper)



Abb. 5: Das Portrait von Kurt Lilien mit dem Dackel (Foto: Dolff-Bonekämper)

einer weißen Skulptur, ihren Blick scharf auf einen Gegenstand außerhalb des Bildes gerichtet. Die im Poster oben rechts eingblendete Originalfotografie, aus der das Plakat einen Ausschnitt vergrößert, zeigt, dass Yva ihre Kamera auf den Bildhauer Hugo Lederer gerichtet hatte, der vor einer seiner Tierplastiken stand. Er war damals ein berühmter Mann. Der Bildhauer und die Fotografin wurden von einer dritten Person fotografiert, die die im Poster reproduzierte Aufnahme machte. Yva, mit einer sachlich-modischen Kurzhaarfrisur, steht, energiegeladent, gespannt und konzentriert, als professionelle Fotografin im Bild. Sie wirkt nicht so, als posierte sie, sondern als ginge sie einfach ihrer Arbeit nach. Der perfekte Bildaufbau verrät, dass genau diese Wirkung intendiert war. Yva/Else Neuländer war in ihrem Beruf außerordentlich erfolgreich. Ihre Fotos wurden in illustrierten Zeitschriften und Modemagazinen veröffentlicht und in Kunstgalerien ausgestellt. Sie machte Portraits, Akte, Reklamebilder und Modefotos.

Aufgrund ihrer jüdischen Herkunft war es ihr nach 1933 nicht mehr erlaubt, in deutschen Printmedien zu veröffentlichen. Aufgrund ihrer guten internationalen Verbindungen konnte sie aber weiterhin im Ausland publizieren. Sie blieb im Geschäft und lebte weiter in Berlin. Sie verdiente sehr gut und konnte es sich erlauben, im Jahr 1934 mit ihrem Atelier und ihrer Wohnung in ein prächtiges Haus in der Schlüterstraße 45 in Berlin Charlottenburg umzuziehen. Dort blieb sie bis 1938, als sie Berufsverbot erhielt. Es gelang ihr danach, eine Arbeit als Röntgenassistentin im jüdischen Krankenhaus zu finden. Sie und ihr Mann bereiteten ihre Ausreise ins Exil vor, als sie beide 1942 verhaftet und nach Sobibor deportiert und dort ermordet wurden.¹⁷

Das Haus Schlüterstraße 45 wurde nach dem Krieg in ein Hotel umgebaut. Seit 1960 führte es den Namen „Hotel Bogotà“ und war für seinen historischen Dekor, seine Atmosphäre, seine Kulturveranstaltungen und seine gemäßigten Preise bekannt.¹⁸ Ein Teil von Yvas Atelier, eine im Inneren des Hauses liegende Halle im dritten Obergeschoss, mit einer schmalen, geschwungenen Treppe hinauf zu einem belichteten Galeriegeschoss, blieb mitsamt ihrer originalen Einrichtung erhalten und wurde im Hotel als besondere Attraktion geführt (Abb. 7).



Abb. 6: Das Portrait von Yva/ Else Neuländer, die ihre Kamera auf den Bildhauer Hugo Lederer gerichtet hält (kleines Foto am oberen Rand des Plakats) (Foto: G. Dolf-Bonekämper)

Als ich das Haus 27. November 2013 besichtigte, stand das Hotel Bogotà unmittelbar vor seiner endgültigen Schließung. Seine finanziellen Probleme waren unlösbar geworden. Ich fragte an der Rezeption nach dem Atelier und wurde zum dritten Stock geschickt. Ich stieg diverse Treppen hinauf, durchschritt lange Korridore und fand mich, nach einer letzten Wendung, in Yvas Raum: in der Halle mit der eleganten Treppenflucht, die hinauf zu Yvas Wohnung geführt hatte. An den Wänden hing eine Auswahl von Yvas Fotos, einige davon genau in dieser Halle und auf dieser Treppe aufgenommen. Dazu ein Portrait des Fotografen Helmut Newton, der von 1936 bis 1938, damals noch unter dem Namen Helmut Neustädter, in Yvas Atelier gelernt und gearbeitet hatte. Er besuchte den Ort 1990 und posierte, gegen den Pfosten von Yvas Treppe gelehnt, für einen Schnappschuss, den der Hotelier Rissmann aufnahm und später im selben Raum ausstellte. Newton erklärte in einem Interview, dass die zwei Jahre in Berlin mit Yva die glücklichsten in seinem Leben waren.¹⁹



Abb. 7: Yvas ehemaliges Atelier im 3. Stock des Hauses Schlüterstr. 45, bis November 2013 Hotel Bogotà. Die Treppe erscheint auf vielen ihrer Modeaufnahmen.

Kein Zweifel, durch das Bild auf dem Poster, durch die Informationen die ich erhielt und die Räume, die ich aufsuchte, kam ich Yvas vergangenem Leben näher.²⁰ Yvas Schicksal zu entdecken, war hingegen Teil meiner eigenen Gegenwart: das Wissen über sie, und Lucie Mannheim und Kurt Lilien und all die anderen Portraitierten, der Verlust, den ich empfand, waren gegenwärtige Erfahrungen im Sommer und Herbst 2013. Sie sollten, so dachte ich, Teil meiner damals zukünftigen Erinnerung werden.²¹

ZUKÜNFTIGE ERINNERUNG

Erinnerungsabsichten beschreiben Wünsche und Erwartungen einer Gegenwart und sind damit Ausdruck aktueller persönlicher oder gesellschaftlicher Belange, Perspektiven und Bedingungen. Der Beschluss, sich in Zukunft an ein Ereignis zu erinnern, es niemals zu vergessen – oder das Gegenteil, nämlich es abschließend und endgültig zu vergessen –, mag er auch im Futur formuliert sein, wird immer in der Gegenwart getroffen. Geschichtspolitik, Ge-

schichtsbücher und Erinnerungsdenkmale, die mit dem Mandat, in die Zukunft zu wirken gesetzt werden („Memoria“) können zwar sehr wohl Einfluss auf die jeweils gegenwärtige Lern- und Erinnerungswilligkeit und -fähigkeit von Personen nehmen, aber am Ende entzieht sich die persönliche wie die kollektive Erinnerung der Vorhersage ebenso wie der ausdrücklichen Absicht.²² Zukünftige Erinnerung kann man also in meinem Argumentationszusammenhang nur als einen potenziellen Inhalt und eine potenzielle Bereitschaft beschreiben.

Die Open Air Ausstellung hieß mit vollem Titel: „Zerstörte Vielfalt, Berlin 1933–1938–1945. Eine Stadt erinnert sich“. Und in der Tat waren Akteure aus der ganzen Stadt beteiligt. Bezirksmuseen zeigten eigene Ausstellungen zum Thema, Vereine und Institutionen organisierten Vortragsreihen und Konferenzen, Theater, Galerien und Konzerthäuser nahmen teil und die Litfaßsäulen mit den Portraits der verlorenen Personen standen, in kleineren und größeren Gruppen überall im Stadtraum.²³ Wie kann man sich diesen Enthusiasmus für ein Thema erklären, das wieder einmal das Schlimmste in der Berliner Geschichte in die Gegenwart brachte? Die Berliner haben, so denke ich, eine lange geübte Praxis, den sehr unerfreulichen Kapiteln in der Vergangenheit ihrer Stadt ins Auge zu sehen. Das begann vor langer Zeit mit dem Wettbewerb für ein Denkmal auf dem Gestapo-Gelände nahe bei den Ruinen des Prinz Albrecht Palais in Kreuzberg, dicht neben der Berliner Mauer im Jahre 1984. Die eingegangenen Entwürfe wurden intensiv diskutiert und am Ende beiseite gelegt.²⁴ Stattdessen wurden in einer Bürgeraktion die noch im Boden befindlichen Reste der Gestapo-Zentrale ausgegraben und für eine Ausstellung im Gelände zugänglich gemacht. Die inzwischen weltberühmte archäologische Stätte wurde unter dem Namen „Topographie des Terrors“ im Jahre 1987 eröffnet und seitdem kontinuierlich gepflegt und weiterentwickelt.²⁵

Die intensive und sehr kontroverse Debatte über das Projekt eines Denkmals für die ermordeten Juden Europas begann 1994, nach dem enttäuschenden Ergebnis eines ersten künstlerischen Wettbewerbs. Die Debatte mündete in die Vorbereitung eines zweiten Wettbewerbs im Jahre 1997, den Richard Serra und Peter Eisenman gewannen und fand ihr –



Abb. 8: Stolpersteine für Yva/Else Neuländer und ihren Mann Alfred Simon im Gehsteig-Pflaster vor dem Haus Schlüterstrasse 45 (Foto: G. Dolf-Bonekämper)

vorläufiges – Ende mit der Einweihung des Denkmals im Jahre 2005.²⁶ Zahlreiche weitere Initiativen für viele weitere Denkmale für die Opfer und Orte von Berlins konfliktreicher Geschichte folgten. Die meisten wurden gebaut und bilden nun in der Stadt eine dichte Erinnerungstopographie.²⁷

Ein Werkkomplex ist mit dem Konzept von „Zerstörte Vielfalt“ vergleichbar: die „Stolpersteine“, die im Pflaster der Bürgersteige vor zahlreichen Berliner Mietshäusern verlegt werden. Ein Stolperstein ist ein Pflasterstein mit einer glänzenden Messingoberfläche, in die der Name, das Geburtsdatum sowie Jahr und Ziel der in der Nazi Zeit erfolgten Deportation eines früheren Hausbewohners eingraviert ist (Abb. 8). Der deutsche Künstler Gunter Demnig erfand dieses sehr kluge „Multiple“, das es erlaubt, die Namen und persönlichen Schicksale der Deportierten in der heutigen Stadtlandschaft zu verorten.²⁸ Hunderte von Stolpersteinen sind in Berlins Bürgersteigen verlegt worden, einige einzeln, andere in Clustern, immer ein Stein für jedes Mitglied einer deportierten Familie. Auf einer sehr

gut geführten Website kann man im Internet nach bestimmten Stolpersteinen suchen.²⁹ Berliner Passanten und Besucher haben die Wahl, stehen zu bleiben, zum Boden zu blicken und zu lesen – oder weiterzugehen und dem Hinweis auf die Vergangenheit nicht zu folgen. Die Litfaßsäulen der Ausstellung „Zerstörte Vielfalt“ erhoben sich dagegen vom Boden in den Stadtraum. Sie zeigten Gesichter, nicht nur Namen und sie wurden auf öffentlichen Plätzen aufgestellt, im innersten Zentrum Berlins, dort, wo den Portraitierten das Lebensrecht verweigert worden war. Es war eine sehr erfolgreiche Ausstellung und das ganze Themenjahr wurde als Leuchtfener der Erinnerungskultur in Deutschland gewürdigt.³⁰

Am Ende möchte ich auf meine eigene persönliche Erfahrung zurückkommen. Als ich, im Sommer und Herbst 2013, den Portraits von Lucie Mannheim, Kurt Lilien, Yva und all den Anderen begegnete, erlebte ich Momente unmittelbarer Nähe, die gewissermaßen in eins fielen mit den Momenten des unwiderruflichen Verlusts. Die einander in ihrer Gegensätzlichkeit sich noch steigenden Empfindungen von Nähe und Verlust sind Teil der situativen und emotiven Begleitumstände meines Lernens. Sie werden mir, so denke ich heute, in Zukunft und auf Dauer, mit meinem erworbenen Wissen über die Zerstörung der Vielfalt Berlins verbunden, in Erinnerung bleiben.

QUELLEN & ANMERKUNGEN

- ¹ Dieser Aufsatz ist die überarbeitete Neufassung eines Textes, den ich 2014 in Englisch verfaßt habe. Er erschien unter dem Titel Gabriele Dölff-Bonekämper, „Late Experience of Loss - Mediated Witnessing - Future Memory“, in *Memo-rialisation*, hrsg. v. Sabine Coelsch-Foisner, 1. Aufl., Wissenschaft und Kunst 28: Kulturelle Dynamiken/Cultural Dynamics (Heidelberg: Universitätsverlag Winter GmbH Heidelberg, 2015), S. 65–76; Illustrations: Gabi Dölff-Bonekämper, Fig. 1–9 [s. p.].
- ² vgl. Moritz van Dülmen, Hrsg., *Zerstörte Vielfalt: Berlin 1933–1938–1945: eine Stadt erinnert sich; [eine Publikation der Kulturprojekte Berlin zur stadtweiten Open-Air-Ausstellung im Rahmen des Berliner Themenjahres 2013 „Zerstörte Vielfalt“] = Diversity destroyed*, 3. erw. Aufl. (Berlin: Kulturprojekte Berlin, 2013) S. 111 und Wikipedia, „Lucie Mannheim“, https://de.wikipedia.org/wiki/Lucie_Mannheim, letzter Zugriff: 30. März 2017.
- ³ vgl. van Dülmen, *Zerstörte Vielfalt*, 132 und Wikipedia, „Kurt Lilien“, https://de.wikipedia.org/wiki/Kurt_Lilien, letzter Zugriff: 6. April 2017
- ⁴ van Dülmen, *Zerstörte Vielfalt*; Kulturprojekte Berlin GmbH, „Berlin im Nationalsozialismus“, <http://www.berlin.de/2013/berlin-im-nationalsozialismus/>, letzter Zugriff: 30. März 2017.
- ⁵ Ich habe dieses Konzept in meinem Aufsatz „Denkmalverlust als soziale Konstruktion“, entwickelt in *Denkmalpflege statt Attrappenkult: Gegen die Rekonstruktion von Baudenkmalen – eine Anthologie*, hrsg. v. Adrian v. Buttler et al., Bauwelt Fundamente 146 (Basel/Berlin/Boston: Birkhäuser, 2010), S. 134–65. Gegenwärtig nur erhältlich als eBook (PDF): Gabi Dölff-Bonekämper, „Denkmalverlust als soziale Konstruktion“, in *Denkmalpflege statt Attrappenkult: Gegen die Rekonstruktion von Baudenkmalen – eine Anthologie*, hrsg. v. Johannes Habich (Basel: Birkhäuser Verlag, 2013), S. 134–65.
- ⁶ vgl. Gabi Dölff-Bonekämper, „Der geliebte Schmerz: Das Holocaust-Denkmal und die politische Emotion“, in *Der Denkmalstreit - das Denkmal? Die Debatte um das „Denkmal für die ermordeten Juden Europas“*, hrsg. v. Ute Heimrod, Günter Schlusche und Horst Seferens (Berlin: Philo, 1999), S. 650–1; [Wiederabdruck meines Artikels in der Frankfurter Allgemeinen Nr. 37, Donnerstag 13. Februar 1997, S. 36].
- ⁷ Christel Weiler, Hrsg., *Theater als öffentlicher Raum: Die Berliner Ermittlung von Jochen Gerz und Esther Schalev-Gerz*, Theater der Zeit: [...], Recherchen 9 (Berlin: Theater der Zeit, 2005).
- ⁸ Peter Weiss, *Die Ermittlung: Oratorium in 11 Gesängen*, 1. –7. Tsd (Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1965) Peter Weiss, *Die Ermittlung: Oratorium in 11 Gesängen; [mit einer DVD des Fernsehspiels]*, Suhrkamp 1968 (Frankfurt, M.: Suhrkamp, 2008).
- ⁹ Diese Auskunft verdanke ich Günter Jakobs, Prof. em. für Strafrecht der Universität Bonn, Telefonat im August 2014.
- ¹⁰ Konzeptuelle Überlegungen zur Zeugenschaft finden sich in: Sybille Krämer, „Zeugenschaft: Zeugnisgeben durch Glaubwürdigkeit“, in *Medium, Bote, Übertragung: Kleine Metaphysik der Medialität*, 1. Aufl., S. 223–260 (Frankfurt am Main: Suhrkamp, 2008) und Sigrid Weigel, „Zeugnis und Zeugenschaft – Klage und Anklage: Zur Geste des Bezeugens in der Differenz von identity politics, juristischem und historiographischem Diskurs“, in *Zeugnis und Zeugenschaft*, Einstein-Forum Jahrbuch 1999 (Berlin: Akad.-Verl., 2000), S. 111–35 Vgl. auch Matthias Däumer, Aurélie Kalisky und Heike Schlie, Hrsg., *Über Zeugen: Szenarien von Zeugenschaft und ihre Akteure*, Trajekte (Paderborn: Wilhelm Fink, 2017).
- ¹¹ Erich Fried, „Gesammelte Werke: Teil: Gedichte/Bd. 2“, in *Gesammelte Werke*, hrsg. v. Volker Kaukoreit und Klaus Wagenbach, 7. –9. Tsd, 4 Bde. (Berlin: Wagenbach, 1993), 2:491.
- ¹² Lucas Elsner, Patrick Giebel und Niklas Steinert, „Die Altstadt von Küstrin, ein Erinnerungsort? Entwicklung und Anwendung eines prozessualen Konzepts zur raumgebundenen Erinnerung am Beispiel des Erinnerungsorts Altstadt von Küstrin“, in *Individuum – Freiheit – Gemeinschaft*, hrsg. v. Zentrum für Historische Forschung Berlin der Polnischen Wissenschaften, Historie Folge 3.2009/2010 (Leverkusen, Opladen: Budrich UniPress Ltd., 2010), 272–86; Ergebnisse eines Studienprojekts; Gabi Dölff-Bonekämper, „Warum sollte man sich an einem Ort an etwas erinnern?“, in Zentrum für Historische Forschung Berlin der Polnischen Wissenschaften, *Individuum – Freiheit – Gemeinschaft* (s. Anm. 12), S. 269–71.
- ¹³ Vgl. van Dülmen, *Zerstörte Vielfalt*, 178, S. 221–2.
- ¹⁴ Vgl. van Dülmen, *Zerstörte Vielfalt*, 28 und Wikipedia, „Else Ury“, https://de.wikipedia.org/wiki/Else_Ury, letzter Zugriff: 31. März 2017.
- ¹⁵ Vgl. van Dülmen, *Zerstörte Vielfalt*, S. 49.
- ¹⁶ Liliens Familienname war Lilienthal. Vgl. van Dülmen, *Zerstörte Vielfalt*, 132 und Wikipedia, „Kurt Lilien“,
- ¹⁷ Vgl. Yva, Marion Beckers und Elisabeth Moortgat, Hrsg., *Yva – Photographien 1925–1938: [die Publikation ... erscheint zur gleichnamigen Ausstellung; Das Verborgene Museum Berlin, 31. Mai bis 22. Juli 2001, Suermond Ludw. Museum, Aachen, 4. August bis 23. September 2001, Fotomuseum im Münchner Stadtmuseum, November bis Dezember 2001] = Yva – photographs 1925 - 1938* (Tübingen: Wasmuth, 2001); Wikipedia, „Yva“, <https://de.wikipedia.org/wiki/Yva>, letzter Zugriff: 25. März 2017; Sönke Petersen, „Stolpersteine Schlüterstr. 45 – Berlin. de“, <https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/ueber-den-bezirk/geschichte/stolpersteine/artikel.179294.php>, letzter Zugriff: 31. März 2017.
- ¹⁸ Die Geschichte des nach dem Berliner Denkmalschutzgesetz eingetragenen Baudenkmals Schlüterstrasse 45 wird im Wikipedia-Artikel recht gut wiedergegeben: Wikipedia, „Schlüterstraße 45 (Berlin)“, [https://de.wikipedia.org/wiki/Schl%C3%BCterstra%C3%9Fe_45_\(Berlin\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Schl%C3%BCterstra%C3%9Fe_45_(Berlin)), letzter Zugriff: 25. März 2017.
- ¹⁹ Im Hotel Bogotà hing eine eingerahmte Kopie des Artikels, in dem Newtons Interview-Aussage zitiert wurde. Vgl. Zeit Magazin Nr. 39, S. 31, September 1990.
- ²⁰ Ich habe diese Überlegungen in meinem Aufsatz „In anderer Leute Vergangenheit gehen“ weiterentwickelt: „Wejść w przeszłość innych ludzi / Dölff-Bonekämper, Gabi ; Żytyńiec, Rafał [Übers.]. – In: Krajobrazy kulturowe : Sposoby konstruowania i narracji / hrsg. von Robert Traba [u.a.]. Grzybkowska Agnieszka, tłumaczenia ... – Warszawa, Berlin: Wydawnictwo Neriton, 2017. – (Publikacje Centrum Badań Historycznych Polskiej Akademii Nauk w Berlinie ; Bd. 4). S. 98–132. – ISBN 978-83-7543-420-0.
- ²¹ Vgl. Gabi Dölff-Bonekämper, „Memorable moments – chosen cultural affiliations“, in *Clashes in European Memory: The Case of Communist Repression and the Holocaust*, hrsg. v. Muriel Blaive, Christian Gerbel und Thomas Lindenberger, 1. Aufl., Europäische Geschichte und Öffentlichkeit 1 - Studies in European History and Public Spheres 2 (Innsbruck: Studien Verlag, 2009), S. 143–53.
- ²² Vgl. Otto Gerhard Oexle zahlreiche Publikationen zur Memoria, d.h. zu Strategien, zukünftige Erinnerung zu beeinflussen: Otto G. Oexle, Hrsg., *Memoria als Kultur*, Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 121 (Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1995); Otto Gerhard Oexle, *Kulturelles Gedächtnis in der Renaissance: Die Fuggerkapelle bei St. Anna in Augsburg; vierte Sigurd Greven-Vorlesung gehalten am 11. Mai 2000 im Schnütgen-Museum Köln* ([Köln]: Sigurd Greven-Stiftung, 2000).

²³ Die Information über das gesamte Programm steht noch immer im Netz: „Berlin - Themenjahr: Zerstörte Vielfalt - visitBerlin.de“, <http://www.visitberlin.de/de/artikel/themenjahr-zerstoerte-vielfalt>, letzter Zugriff: 31. März 2017.

²⁴ Eine gute Analyse des Siegerentwurfes von Jürgen Wenzel und Nikolaus Lang lieferte Hans Ernst Mittag in seinem Beitrag zum Funkkolleg Kunst: Hans-Ernst Mittag, „Das Denkmal“, in *Kunst: Die Geschichte ihrer Funktionen*, hrsg. v. Werner Busch (Weinheim, Berlin: Quadriga, Beltz, 1987), S. 457–89, hier S. 487–488.

²⁵ Klaus Hesse, Andrej Angrick und Peter Steinbach, Hrsg., *Topographie des Terrors: Gestapo, SS und Reichssicherheitshauptamt in der Wilhelm- und Prinz-Albrecht-Straße: eine Dokumentation*, 4., durchgesehene Auflage (Berlin: Stiftung Topographie des Terrors, 2016); [Katalogband zur gleichnamigen Präsentation, Berlin 2010].

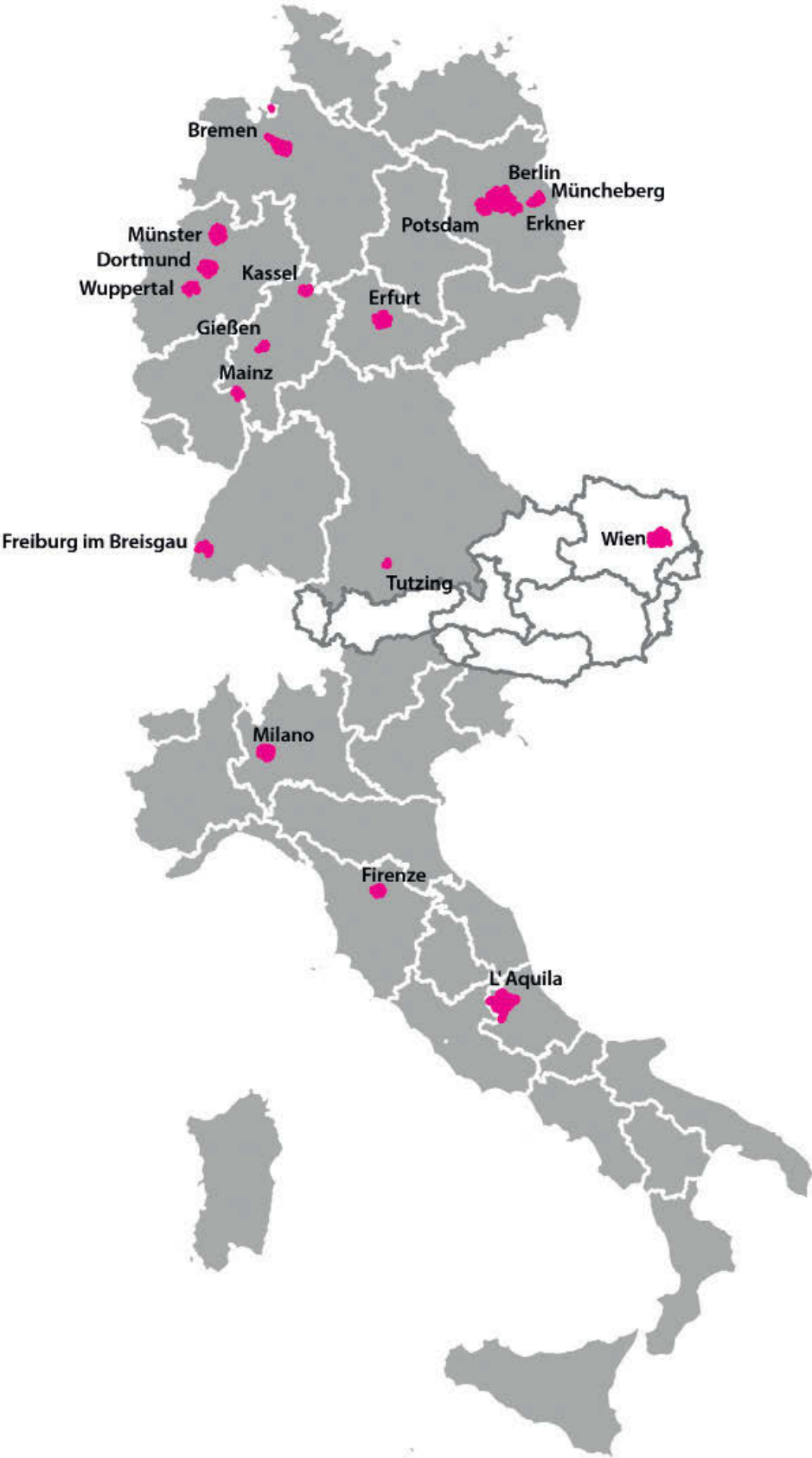
²⁶ Vgl. Ute Heimrod, Günter Schlusche und Horst Seferens, Hrsg., *Der Denkmalstreit - das Denkmal? Die Debatte um das „Denkmal für die ermordeten Juden Europas“* (Berlin: Philo, 1999); Eine Dokumentation. (1300 Seiten, enthält eine Sammlung öffentlicher Beiträge zur Debatte und eine Dokumentation der für den Wettbewerb eingereichten Arbeiten). Vgl. auch Hans-Ernst Mittag, *Gegen das Holocaustdenkmal der Berliner Republik*, 1. Aufl. (Berlin: Kramer, 2005).

²⁷ Vgl. hierzu das grundlegende Werk von Stefanie Endlich, *Wege zur Erinnerung: Gedenkstätten und -orte für die Opfer des Nationalsozialismus in Berlin und Brandenburg* (Berlin: Metropol-Verlag, 2007).

²⁸ Gunther Demnig hält das Urheberrecht für die Stolpersteine. Lokale Gemeinschaften und Initiativen sind aufgefordert, sich an sein Büro zu wenden und sich um die Herstellung eines Stolpersteins zu bewerben. Vgl. Gunter Demnig, Hrsg., *Stolpersteine: Gunter Demnig und sein Projekt = Gunter Demnig and his project* (Köln: Emons, 2007).

²⁹ Vgl. Wikipedia, „Liste der Stolpersteine in Berlin“, https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Stolpersteine_in_Berlin, letzter Zugriff: 25. März 2017.

³⁰ Eine zusammenfassende Rezension aller zum Themenjahr erschienen Publikationen findet sich in: Kurt von Schilde, „80 Jahre NS-Machtübernahme - Veröffentlichungen zur Geschichte des Nationalsozialismus in Berlin: literaturkritik.de“, http://literaturkritik.de/public/rezension.php?rez_id=19080, letzter Zugriff: 31. März 2017.



Autorinnen & Autoren

Authors

Die Autorinnen und Autoren dieses Sammelbandes sind Weggefährtinnen und Weggefährten von Dietrich Henckel, dem dieser Band als Abschiedsgeschenk aus dem Unialltag gewidmet ist. Alle haben auf die eine und andere Weise den Arbeitsalltag von Dietrich Henckel mit geprägt und wurden andersherum auch von ihm geprägt.

Jan Abt ist Planungswissenschaftler und seit 2015 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) mit den Arbeitsschwerpunkten Stadt- und Quartiersentwicklung, Urbane Sicherheit und Bürgerbeteiligung. Vor seiner Mitarbeit im Difu war er mehrere Jahre als Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin u.a. im Forschungsprojekt „DynASS – Dynamische Arrangements städtischer Sicherheitskultur“ gemeinsam mit Dietrich Henckel tätig.

Uwe Altrock ist Professor am Fachgebiet Stadtumbau/Stadterneuerung der Universität Kassel. Er ist Mitherausgeber des Jahrbuchs Stadterneuerung und der Buchreihe Planungsgrundschau. Nach dem Studium der Stadt- und Regionalplanung und der Mathematik, praktischer Planertätigkeit und einem Städtebaureferendariat in Berlin war er am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin, an der TU Hamburg-Harburg und der BTU Cottbus tätig. Seine Arbeitsschwerpunkte sind Governance-Forschung, Stadterneuerung, Megacities, Planungstheorie, Planungsgeschichte, Baukultur und Städtebau.

Tim Birkholz ist ISR-Absolvent, Mitglied von urbanophil, dem Netzwerk für urbane Kultur e.V. und Gründungsmitglied des Berliner Volksentscheids Fahrrad. Er berät, schreibt und forscht seit vielen Jahren zum Thema Radverkehr und moderner Mobilität. Die erste fachliche Auseinandersetzung mit dem Thema „Radverkehr in der Stadt“ fand im Rahmen eines Studienprojektes unter der Leitung von Dietrich Henckel statt. Während seines Studiums war er am Fachgebiet von Prof. Henckel tätig.

Anja Besecke ist seit 2011 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Von 2011 bis 2013 arbeitete sie im Verbundforschungsprojekt „Verlust der Nacht“ (Projektleitung Dietrich Henckel) mit. Von 2004 bis 2008 war sie als studentische Mitarbeiterin am Fachgebiet Stadt- und Regionalökonomie tätig und hat mit Dietrich Henckel Forschungsprojekte in vielfältigen Themenbereichen durchgeführt.

Daniel Bormann hat in einem der ersten Jahrgänge den Aufbaustudiengang Real Estate Management (REM) absolviert und seither den fachlichen Austausch mit Dietrich Henckel gepflegt. Er

gründete mit zwei weiteren REM-Studenten – Edzard Brahm und Niklas Rösemann – das Unternehmen REALACE, das in den Bereichen Immobilienmarketing, Projektentwicklung und Architektur tätig ist.

Andreas Brück ist seit 2011 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Städtebau & Siedlungswesen (Prof. Dr. Angela Million) des Instituts für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin.

Arno Bunzel ist Jurist, stellvertretender wissenschaftlicher Leiter des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) und außerplanmäßiger Professor am Institut für Stadt und Regionalplanung der TU Berlin. Seit der gemeinsamen Arbeit am Difu ist er Dietrich Henckel sowohl beruflich als auch freundschaftlich verbunden.

Laura Calbet i Elias ist seit 2017 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (IRS). Sie arbeitete mit Dietrich Henckel sowohl am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin (wissenschaftliche Mitarbeiterin 2009 bis 2017) als auch am Center for Metropolitan Studies (DFG-Stipendium 2012 bis 2015) zusammen.

Matteo Colleoni is an Associate Professor in Urban Sociology and holds the Chair of Urban Policies of the Department of Sociology and Social Research at Milan Bicocca University and the Chair of Urban Sociology of the Department of Architecture and Design at Genoa University. His work focuses on issues of urban mobility, accessibility & transport exclusion, metropolitan areas & urban change and time-space analysis.

Susanne David ist seit 2013 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet Stadt- und Regionalökonomie im Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Sie traf Dietrich Henckel erstmals im Rahmen ihres Studiums am ISR, machte ein Praktikum in seinem Arbeitsbereich am Difu und hielt während ihrer fast zehnjährigen Tätigkeit im Ausland (u.a. für die Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit) Kontakt zu ihm.

Christian Diller ist seit 2007 Professor für Raumplanung und Stadtgeographie an der Justus-Liebig-Universität Gießen. Er arbeitete in zwei Phasen mit Dietrich Henckel zusammen: von 1988 bis 1990 während er als studentischer Mitarbeiter am Deutschen Institut für Urbanistik Berlin tätig war und von 1999 bis 2000 als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Stadt- und Regionalökonomie des Instituts für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin.

Gabi Dolff-Bonekämper ist Kunsthistorikerin, Denkmalpflegerin und Professorin am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin für das Fachgebiet Denkmalpflege. Seit 2016 ist sie Sprecherin des Graduiertenkolleg „Identität und Erbe“. Als Kollegin am ISR ist sie mit Dietrich Henckel seit vielen Jahren verbunden.

Holger Floeting ist seit 1991 als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) tätig. Er bearbeitete sein erstes Forschungsprojekt am Difu unter der Leitung von Dietrich Henckel, forschte und publizierte danach immer wieder mit ihm gemeinsam, zuletzt im Projekt „DynASS – Dynamische Arrangements städtischer Sicherheitskultur“.

Carola Fricke war von 2012 bis 2017 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet Planungstheorie und Analyse städtischer und regionaler Politiken des ISR der TU Berlin. Seit 2017 ist sie akademische Mitarbeiterin am Institut für Umweltsozialwissenschaften und Geographie der Albert-Ludwigs Universität Freiburg.

Franz Fürst is a Reader in Housing and Real Estate Finance at the University of Cambridge and Director of Studies at Trinity Hall. At Cambridge, he directs the MPhil in Real Estate Finance and supervises a team of doctoral and postdoctoral researchers in the areas of 'green' real estate economics, financial analysis of sustainable investments and spatial economics. From 2000 to 2005 he worked as a lecturer at the Chair of Urban and Regional Economics, ISR, TU Berlin headed by Dietrich Henckel.

Martin Gornig ist Forschungsdirektor Industriepolitik und stellvertretender Leiter der Abteilung Unternehmen und Märkte am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) Berlin. An der TU Berlin lehrt er als Honorarprofessor für Stadt- und Regionalökonomie. Als ausgebildeter Volkswirt und Stadtplaner kreuzten sich immer wieder die Forscherwege mit Dietrich Henckel. Die erste gemeinsame Lehrveranstaltung an der TU Berlin fand zur „Regionalentwicklung in Ost und West“ im Jahr 1992 statt.

Albrecht Göschel ist promovierter Dipl.-Ing. Stadtplaner/Soziologe mit den Schwerpunkten Stadt- und Kulturosoziologie. Von 1987 bis 2006 war er wissenschaftlicher Mitarbeiter und Projektleiter (u.a. „Stadt 2030“) am Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) und ist seit dieser Zeit befreundeter Kollege von Dietrich Henckel.

Busso Grabow ist Geschäftsführer des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu). In vielen Forschungsthemen hat er zusammen mit Dietrich Henckel und anderen Kolleginnen und Kollegen am Difu wissenschaftliche Pionierarbeit geleistet, u.a. zu Produktionstechnologien und Raumentwicklung, Zeitstrukturen und Stadtentwicklung, Entwicklungschancen deutscher Städte – die Folgen der Vereinigung, Zukunft der Arbeit in der Stadt, Weiche Standortfaktoren. Manche Publikationen sind heute „Klassiker“.

Enrico Gualini ist seit 2006 Professor am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin und Leiter des Fachgebiets Planungstheorie und Analyse städtischer und regionaler Politiken. Dietrich Henckel war Mitglied der Berufungskommission, die den Vorschlag zu seinem Ruf formuliert hat.

Robert Hänsch hat Verkehrsplanung sowie Stadt- und Regionalplanung in Berlin und Oxford studiert. Seit 2011 arbeitet er als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Dietrich Henckel war nicht nur Betreuer seiner Diplomarbeit, sondern auch Projektleiter in zwei gemeinsamen Forschungsprojekten zur „Kommunalen Planungspraxis schrumpfender Städte“ und zum „Verlust der Nacht“.

Martin Held ist promovierter Sozialwissenschaftler und Ökonom. Er war von 1984 bis 2015 Studienleiter der Evangelischen Akademie Tutzing für Wirtschaft und nachhaltige Entwicklung. Gemeinsam mit Karlheinz Geißler initiierte er das Tutzinger Projekt „Ökologie der Zeit“ (1991–2015), in dessen Rahmen er mit Dietrich Henckel zusammenarbeitete. Er ist Koordinator des Gesprächskreises „Die Transformateure – Akteure der Großen Transformation“.

Leon Hempel studierte Vergleichende Literaturwissenschaft und Politikwissenschaft an der TU Berlin und ist seit 1999 als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Zentrum Technik und Gesellschaft (ZTG) tätig. Dort hat er die sozialwissenschaftliche Sicherheitsforschung kontinuierlich aufgebaut und als eigenständigen Bereich etabliert. Mit Dietrich Henckel arbeitete er im Forschungsprojekt „DynASS – Dynamische Arrangements städtischer Sicherheitskultur“ zusammen.

Benjamin Herkommer hat bei Dietrich Henckel Stadt- und Regionalplanung studiert und war mit ihm im Rahmen verschiedener Forschungsprojekte am Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) und am Fachgebiet für Stadt- und Regionalökonomie der TU Berlin gemeinsam tätig. Er ist wie Dietrich Henckel Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Zeitpolitik.

Christoph Hoja hat zwischen 2012 und 2017 als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Bestandsentwicklung und Erneuerung von Siedlungseinheiten im ISR der TU Berlin gearbeitet. Zusammen mit Dietrich Henckel hat er viele Studienarbeiten betreut und begutachtet. Privat treffen sie sich gerne zufällig beim Einkaufen in Alt Moabit.

Beate Hollbach-Grömig ist wissenschaftliche Mitarbeiterin und Projektleiterin im Deutschen Institut für Urbanistik (Difu). Von den beruflichen Anfängen bis heute, in großen und kleinen Forschungsthemen und -projekten (Entwicklungschancen deutscher Städte – die Folgen der Vereinigung, Weiche Standortfaktoren, Die Welt am Wochenende, ökologisch orientierte Wirtschaftspolitik etc.) hat sie immer gewinnbringend und vor allem immer gerne mit Dietrich Henckel zusammengearbeitet.

Toni Karge ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin und stellv. Vorsitzender von urbanophil – Netzwerk für urbane Kultur e.V. Er hat Stadt- und Regionalplanung in Berlin und Oxford studiert.

Julia Klein hat Raumplanung an der TU Dortmund sowie an der Aalborg University in Dänemark studiert. Sie ist aktuell Regierungsbaureferendarin des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fachrichtung Städtebau.

Urs Kohlbrenner arbeitet seit 1972 als freier Stadtplaner und Architekt. Von 1972 bis 2012 war er als Inhaber der Planergemeinschaft Hannes Dubach, Urs Kolbrenner verantwortlich für über 500 Projekte. Er hatte Gastprofessuren an der GH Kassel, UDK Berlin und von 1999 bis 2011 am Institut für Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin. 2004 wurde er zum Honorarprofessor ernannt.

Kester von Kuczkowski hat an der TU Berlin Stadt- und Regionalplanung sowie Wissenschaftsmarketing studiert und arbeitet aktuell als Referent für strategische Projekte bei der Vizepräsidentin für Forschung der TU Berlin. Während der Gastprofessur von Dietrich Henckel am ISR begleitete er ihn als studentische Hilfskraft durch die Selbstverwaltungsuntiefen der damaligen Transformationsprozesse.

Christopher Kyba studies artificial light in the outdoor night environment at the GFZ German Research Centre for Geosciences. He studies both light going up (with satellites and aircraft) and light coming back down (with measurement equipment and citizen science techniques). Kyba met Dietrich Henckel during the „Verlust der Nacht“ project, and they have continued in collaborative projects since that time.

Heinrich Mäding ist Diplomvolkswirt und war Professor für Kommunal- und Regionalpolitik an der Universität Konstanz (1979–1992), leitete das Deutsche Institut für Urbanistik in Berlin (1992–2006) und engagiert sich seit vielen Jahren ehrenamtlich in der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (im Präsidium 2005–2010).

Marco Mareggi is an architect and urban planner. He holds a PhD in urban and environmental planning, and teaches as adjunct professor at the Department of Architecture and Urban Studies (DASTU) of Politecnico di Milano (Italy). He met Dietrich Henckel in the European research community investigating time-space perspectives in urban planning and policies.

Albert Mayr arbeitet auf den Gebieten der experimentellen Musik und Kunst, der Klanglandschaft und der Ästhetik der Zeit.

Josiane Meier ist Diplomingenieurin für Stadt- und Regionalplanung. Sie war von 2010 bis 2016 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin, davon die meiste Zeit am Fachgebiet Stadt- und Regionalökonomie. Sie promoviert unter der Betreuung von Dietrich Henckel und William Straw (McGill University, Montréal) zu Planung und Politik von künstlicher Beleuchtung und Dunkelheit.

Angela Million ist promovierte Stadtplanerin und seit 2011 Leiterin des Fachgebietes Städtebau und Siedlungswesen sowie Kollegin von Dietrich Henckel am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Zuvor war sie Wissenschaftlerin am Difu und der TU Dortmund. Sie ist u.a. Mitglied im Netzwerk Stadt und Handel.

Timothy Moss ist Senior Researcher am Integrative Research Institute on Transformations of Human-Environment Systems (IRI

THESys) an der Humboldt-Universität zu Berlin. Urbane Infrastrukturen sind sein zentrales Forschungsfeld, auch – am Beispiel der künstlichen Beleuchtung in Berlin – in Zusammenarbeit mit Dietrich Henckel. Aktuell forscht er u.a. zur Geschichte der Infrastrukturpolitik Berlins.

Ulrich Mückenberger war Professor für Rechts- und Politikwissenschaft an der Universität Hamburg und ist seit der Emeritierung 2010 Forschungsprofessor am Zentrum für Europäische Rechtspolitik der Uni Bremen. Mit Dietrich Henckel ist er seit Beginn der kommunalen Zeitpolitik in Deutschland (Ende der 1980er Jahre) sowie seit Gründung der Deutschen Gesellschaft für Zeitpolitik (2002) wissenschaftlich und freundschaftlich verbunden.

Elke Pahl-Weber leitet seit 2004 das Fachgebiet Bestandsentwicklung und Erneuerung von Siedlungseinheiten am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Von 2012 bis 2017 war sie Geschäftsführende Direktorin des Instituts. Sie wurde zeitgleich mit Dietrich Henckel an das ISR berufen und hat seitdem zahlreiche gemeinsame Projekte in Forschung und Lehre mit ihm durchgeführt.

Ricarda Pätzold ist seit 2013 wissenschaftliche Mitarbeiterin und Projektleiterin im Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) mit den Themenschwerpunkten Wohnen und Stadtentwicklung. Sie studierte Stadt- und Regionalplanung am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Währenddessen arbeitete sie als Tutorin am Fachgebiet für Stadt- und Regionalökonomie – auch während der Gastprofessur von Dietrich Henckel. Von 2005 bis 2013 war sie dort wissenschaftliche Mitarbeiterin und bearbeitete eine Reihe von Forschungsprojekten.

Thomas Preuß hat Agrarwissenschaften studiert und ist seit 1993 wissenschaftlicher Mitarbeiter und Projektleiter im Deutschen Institut für Urbanistik (Difu), Berlin im Arbeitsbereich Umwelt. Bis 2004 war er am Difu Kollege von Dietrich Henckel. Seine Arbeitsschwerpunkte sind Flächenkreislaufwirtschaft, Flächenmanagement, Flächenrecycling, Bodenschutz, Umweltgerechtigkeit und kommunaler Umweltschutz.

Paola Pucci is full professor in Urban Planning at Politecnico di Milano, and the coordinator of its PhD Program in Urban Planning, Design and Policy. The seminars organised in the PhD course have provided the opportunity to share the outcomes of Dietrich Henckel's research with colleagues and PhD candidates.

Antonella Radicchi is an architect, PhD in Urban Design and soundscape researcher. As an IPODI-Marie Curie Post Doctoral Fellow, she is currently working on her "Beyond the Noise: Open Source Soundscapes" project at the TU Berlin under the supervision of Prof. Dr. Dietrich Henckel.

Christa Reicher ist Professorin für Städtebau, Stadtgestaltung und Bauleitplanung an der Fakultät Raumplanung der Technischen Universität Dortmund. Nach ihrem Architekturstudium war sie in Planungsbüros tätig und gründete das Büro RHA reicher haase architekten + stadtplaner mit Sitz in Aachen. Seit 2010 ist sie

Vorsitzende des wissenschaftlichen Beirats des BBSR und seit 2014 Sprecherin des interdisziplinären Graduiertenkolleg „Energieeffizienz im Quartier“.

Larissa Rensing hat Stadt- und Regionalplanung, Geografie und Französisch studiert. Während ihres Masterstudiums an der TU Berlin arbeitete sie mit Prof. Henckel im BMBF-Forschungsprojekt „Dynamische Arrangements städtischer Sicherheitskultur (DynAss)“ zusammen. Larissa Rensing arbeitet seit 2012 bei Urbanizers – Büro für städtische Konzepte. Hier ist sie Teil des Teams der Begleitforschung zum KfW-Programm 432 Energetische Stadtsanierung.

Jürgen P. Rinderspacher ist Zeitforscher und arbeitet am Institut für Ethik und angrenzende Sozialwissenschaften (IfES) der Westfälischen-Wilhelms-Universität Münster. Er ist Mitbegründer und stellvertretender Vorsitzender der Deutschen Gesellschaft für Zeitpolitik (DGfZP). Seine Schwerpunktthemen sind gegenwärtig Zeitwohlstand und Zeitethik. Mit Dietrich Henckel hat er über drei Jahrzehnte in unterschiedlichen Zusammenhängen immer wieder zusammengearbeitet.

Nikolai Roskamm ist Professor für Stadtbaugeschichte, Planungstheorie und Städtebau an der FH Erfurt. 2015/16 war er Stiftungsgastprofessor am Zentrum für Stadtkultur und Öffentlichen Raum der TU Wien. 2015 habilitierte er sich im Fach „Stadtforschung und Wissenschaftstheorie“ an der TU Berlin, 2010 promovierte er an der Bauhaus-Universität Weimar mit der Arbeit „Dichte. Eine transdisziplinäre Dekonstruktion“. Er ist Mitherausgeber und in der Redaktion von *sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung*.

Rudolf Schäfer war von 1988 bis 2010 Professor für Baurecht und Bauverwaltungslehre an der TU Berlin. Von 1989 bis 2010 nahm er dort die Funktion des Dekans des Fachbereichs Architektur (Später Fakultät Planen Bauen Umwelt) wahr. Zudem war er Studiendekan des Masterstudiengangs Real Estate Management und Gründungsdirektor des Zentralinstituts Campus El Gouna (Ägypten), wo er derzeit Studiendekan des Masterstudiengangs Urban Development ist. Die kollegiale Freundschaft zu Dietrich Henckel begann am Deutschen Institut für Urbanistik, wo er vor seiner universitären Tätigkeit als wissenschaftlicher Mitarbeiter beschäftigt war.

Gerd Schmidt-Eichstaedt war von 1979 bis 2006 Professor für Bau- und Planungsrecht am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin, zuvor wissenschaftlicher Mitarbeiter und stellvertretender Institutsleiter im Deutschen Institut für Urbanistik. 1996 gründete er das Planungsbüro Plan und Recht GmbH in Berlin-Prenzlauer Berg. Dort ist er bis heute als Geschäftsführer tätig.

Guido Spars leitet seit 2006 das Fachgebiet „Ökonomie des Planens und Bauens“ an der Bergischen Universität Wuppertal und ist dort an der Fakultät für Architektur & Bauingenieurwesen der Prodekan für Forschung. Zuvor promovierte er im Jahr 2000 an der TU Berlin über den Bodenmarkt und seine Abgaben und hat viele Jahre am Fachgebiet von Dietrich Henckel am Institut für Stadt- und Regionalplanung als wissenschaftlicher Assistent gearbeitet. Sie haben gemeinsam mehrere Forschungsprojekte zu Themen der Stadt- und Regionalökonomie bearbeitet und zahlreiche Schriften publiziert.

Anna Steigemann holds a doctorate in sociology, is an urban researcher and social scientist who works at the Chair for International Urbanism and Design at the TU Berlin. Her research focuses on migration and neighbourhood studies, urban refugees, urban informality, public interaction, and classic urban sociology.

Christian Strauß studierte Stadt- und Regionalplanung und promovierte über Flächenmanagement in schrumpfenden Städten. Gegenwärtig arbeitet er am Leibniz-Zentrum für Agrarlandschaftsforschung (ZALF) e.V. und ist SRL-Regionalgruppensprecher. Seine Arbeitsschwerpunkte sind Governance von Raum und Ressourcen. Mit Dietrich Henckel ist er seit ersten lustigen Verwechslungen mit dem Namensvetter Wolf-Christian Strauss vom Difu verbunden.

Susanne Thomaier arbeitet seit 2008 als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet von Stadt- und Regionalökonomie des Instituts für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Sie hat in verschiedenen Forschungsprojekten und Lehrveranstaltungen mit Dietrich Henckel zusammengearbeitet, u.a. zu den Themen urbane (gebäudeintegrierte) Landwirtschaft, Mobilität, Raum und Zeit.

Chiara Vitrano is a PhD student in Urban Studies at the Gran Sasso Science Institute (L'Aquila, Italy). She is currently working on her dissertation about mobility, night work and temporal justice under the supervision of Matteo Colleoni and Dietrich Henckel.

Bernhard Weyrauch ist Stadtplaner, Geschäftsführer der Plan und Recht GmbH und Honorarprofessor an der Bauhaus-Universität Weimar. Von 2004 bis 2010 war er wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin am Fachgebiet Bau- und Planungsrecht.

Elena Wiezorek hat Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin studiert. Dietrich Henckel hat sowohl ihre Diplomarbeit als auch ihre Dissertation betreut. Seit 2011 ist sie Hauptgeschäftsführerin der Architektenkammer Rheinland-Pfalz.

Henry Wilke hat Öffentliche Verwaltungswirtschaft, Stadt- und Regionalplanung und Historische Urbanistik in Berlin studiert. Als Student am ISR hat er am Fachgebiet von Dietrich Henckel gearbeitet und seine Bachelorarbeit über die Darstellung von Zeitentfernungen geschrieben. Seit 2017 ist er Referent für Siedlungsentwicklung beim Naturschutzbund Deutschland.

Florian Wukovitsch ist Referent für ökologische Ökonomie und Umweltpolitik in der Abteilung Umwelt und Verkehr der Arbeiterkammer Wien. Als wissenschaftlicher Mitarbeiter von Dietrich Henckel am Fachgebiet Stadt- und Regionalökonomie des Instituts für Stadt- und Regionalplanung (TU Berlin) lehrte und forschte er zu einigen Themen im „bunten Sortiment“ des „Gemischtwarenladens“.

Helga Zeiher ist promovierte Soziologin. Bis zum Ruhestand war sie im Max-Planck-Institut für Bildungsforschung tätig. Sie ist Vorstandsmitglied der Deutschen Gesellschaft für Zeitpolitik (u.a. mit Dietrich Henckel). Ihre Arbeitsschwerpunkte sind u.a. Zeit, alltägliche Lebensführung und Generationsverhältnisse.

Inventur

Inventory

Die Inventur (lat. invenire – etwas finden bzw. auf etwas stoßen) bezeichnet die Erfassung aller vorhandenen Bestände. Der hier schriftlich niedergelegten Inventur der „Güter“ (Mitarbeiter, Umsatz, Quartierswirkung) des Gemischtwarenladens „Stadt- und Regionalökonomie“ ging eine sorgfältige Ermittlung voraus. Als Stichtag wurde der 30. April 2017 festgesetzt. Der Inhaber Dietrich Henckel verfügt damit über ein Bestandsverzeichnis, das alle Geschäftsbereiche nach Art, Menge und Wert aufführt¹.

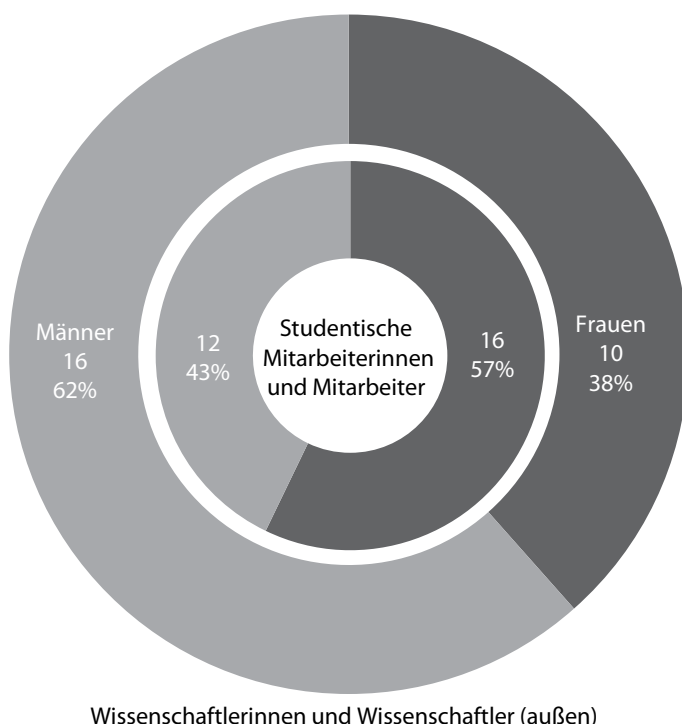


Abbildung 1: Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen am Fachgebiet Stadt- und Regionalökonomie von 2004 bis 2017 (Grafik: R. Pätzold)

PERSONAL

In dem Laden herrscht offensichtlich ein reger Personalwechsel. Nach Aktenlage waren zwischen 1999 und 2017 insgesamt 25 Mitarbeiterinnen² und Mitarbeiter³ tätig bzw. sind es zum Teil aktuell noch (*). Neben diesen waren insgesamt 28 studentische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Neue Richtlinien sehen eine Prüfung der ausgewogenen Beschäftigung von Frauen und Männern vor. Die Ergebnisse der Prüfung sind in Abb. 1 dargestellt. Die Bücher des Geschäftes wurden in dem Zeitraum von vier Mitarbeiterinnen geführt.

UMSATZ

Die im Folgenden aufgeführte Leistungsbilanz bezieht sich ausschließlich auf den Ladeninhaber. Die Bilanzen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden in einem anderen Bericht zusammengefasst. Zu den regelmäßigen Angeboten der Stadt- und Regionalökonomie gehören zehn Artikel in den Warengruppen Seminar, Vorlesung und Projekt (vgl. Abb. 2). Am stärksten nachgefragt war die Vorlesung „Einzelwirtschaftlichen Grundlagen“, die 13-mal angeboten und von insgesamt 605 Personen gehört wurde. Genauso häufig im Angebot waren „Ökonomische Rahmenbedingungen im internationalen Zusammenhang“ und „Regionalökonomie, Gewerbeplanung, Finanzplanung“, die insgesamt von 333 bzw. 318 Personen nachgefragt wurden. Unter der Warengruppe „Studienprojekt“ verbergen sich saisonale Angebote (oft mit regionalem Bezug), deren thematische Varianz sehr hoch war (Übersicht). Insgesamt ließen sich 358 Personen von den 23 Offerten locken.

¹ Es konnten nur die auffindbaren Kassenbücher zur Recherche genutzt werden. Für Fehler, die aus Unschärfen der Buchführung resultieren, wird keine Verantwortung übernommen.

² Ulrike Assmann, Natalia Batz, Anja Besecke, Susanne David*, Josiane Meier, Ricarda Pätzold, Merle Pottharst, Antonella Radicchi*, Lara Steup, Susanne Thomaier*

³ Jan Abt, Günter Baasner, Horst Borgmann, Franz Fürst, Robert Hänsch, Gerd Held, Benjamin Herkommer, Stefan Höffken, Tobias Just, Manfred Kühn, Boris Milkov, Bola Olalowo, Michael Rennhack, Guido Spars, Christian Strauß, Florian Wukovitsch

Jahrgang	Produktbezeichnung
SoSe 2006	Informelle Ökonomie in der Stadt
WiSe 2006/07	Informelle Ökonomie –Vergleich Berlin Warschau
SoSe 2007	Stadt und Bahnhof
WiSe 2007/08	
SoSe 2008	Zeiteffiziente Stadt – zeitgerechte Stadt
WiSe 2008/09	
SoSe 2009	Sicherheit in der Stadt
WiSe 2009/10	
SoSe 2010	Sichtbarkeitsregime
WiSe 2010/11	Sicherheit in der Stadt
SoSe 2011	Die Stadt, die Nacht und das Licht
WiSe 2011/12	Gebäudegebundene Landwirtschaft – Möglichkeiten der Umsetzung an einem Berliner Beispiel
SoSe 2012	Demografischer Wandel und Sicherheit in der Stadt
WiSe 2012/13	Zeitgerechte Stadt
SoSe 2013	Lichtkonflikte und Lichtsteuerung
WiSe 2013/14	Die selbstgemachte Stadt
WiSe 2015/16	Konflikte der Nachtökonomie – Vergleich Berlin und Mailand
WiSe 2016/17	Licht und Klang (Lichtverschmutzung und Lärm) – Aufgaben wachsender Bedeutung und Strategien ihrer Bewältigung. Vergleich Berlin–Florenz
SoSe 2017	Lichtregime an ausgewählten Orten in Berlin Mitte

Tabelle 1: Übersicht der Studienprojekte seit 2006 (Namen zum Teil gekürzt)

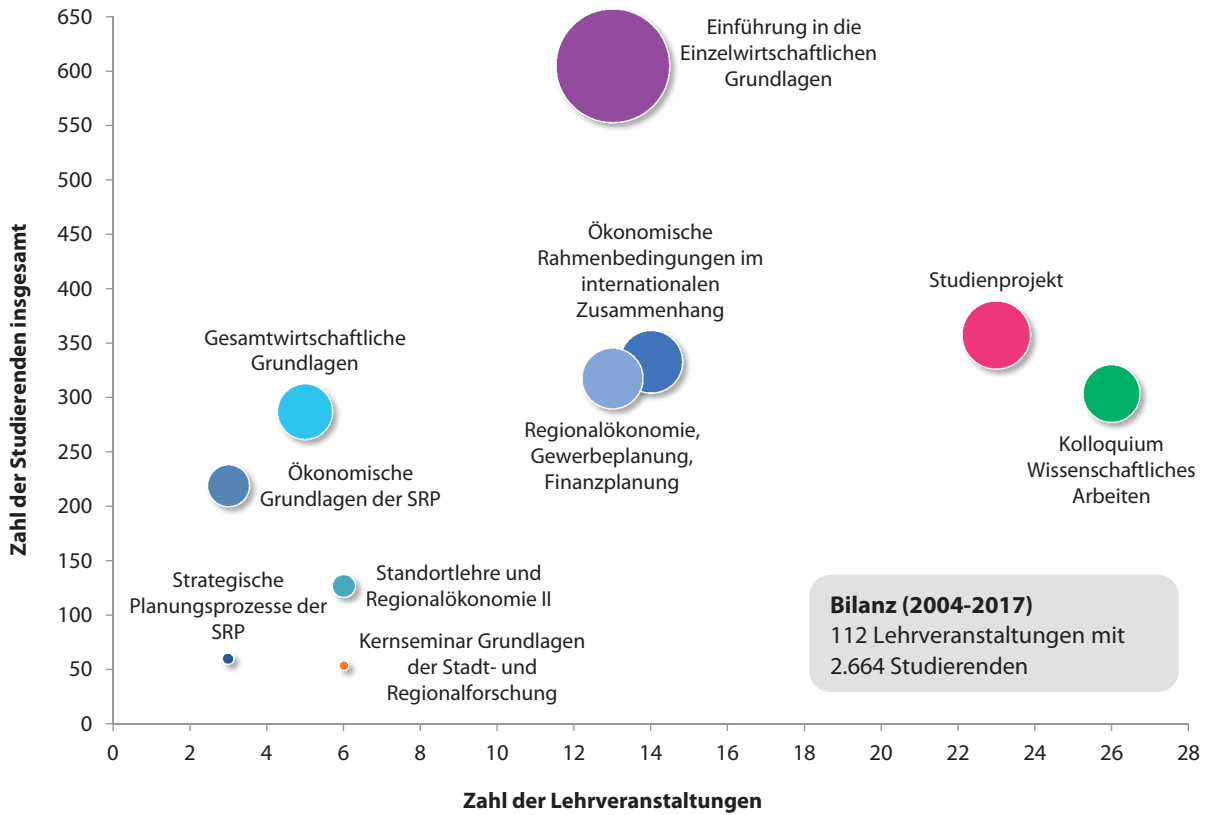


Abbildung 2: Lehrveranstaltungen Dietrich Henckels von 2004 bis 2017 (Grafik: R. Pätzold)

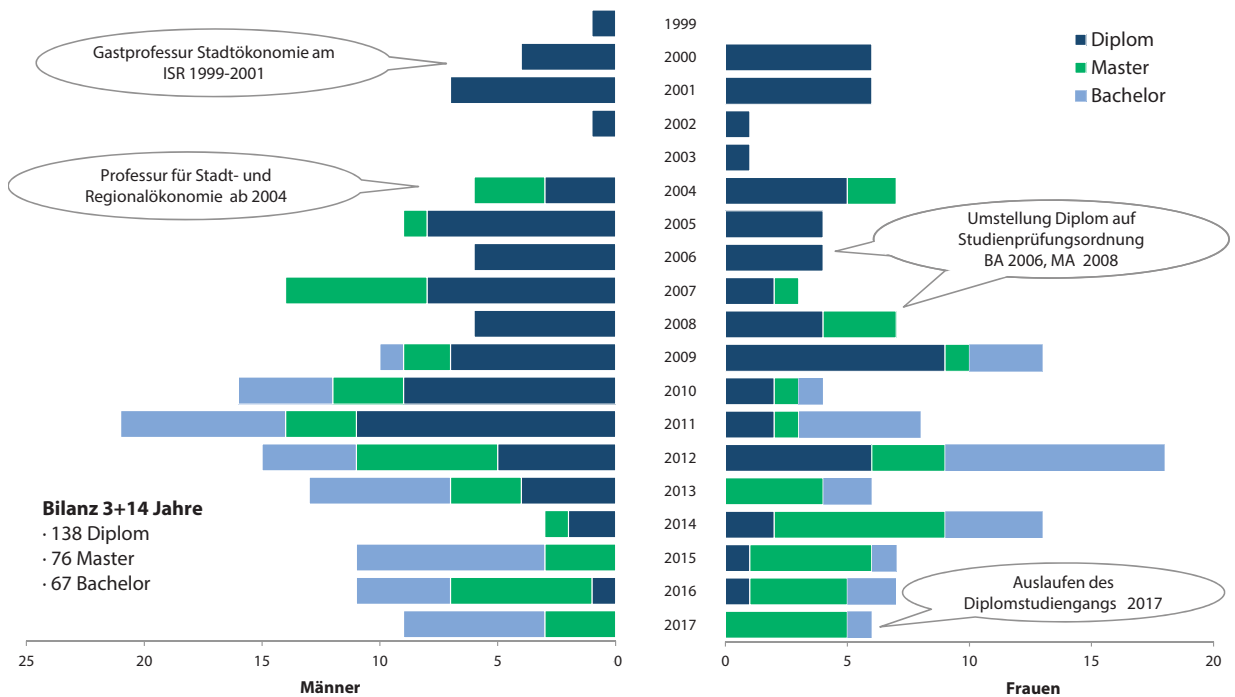
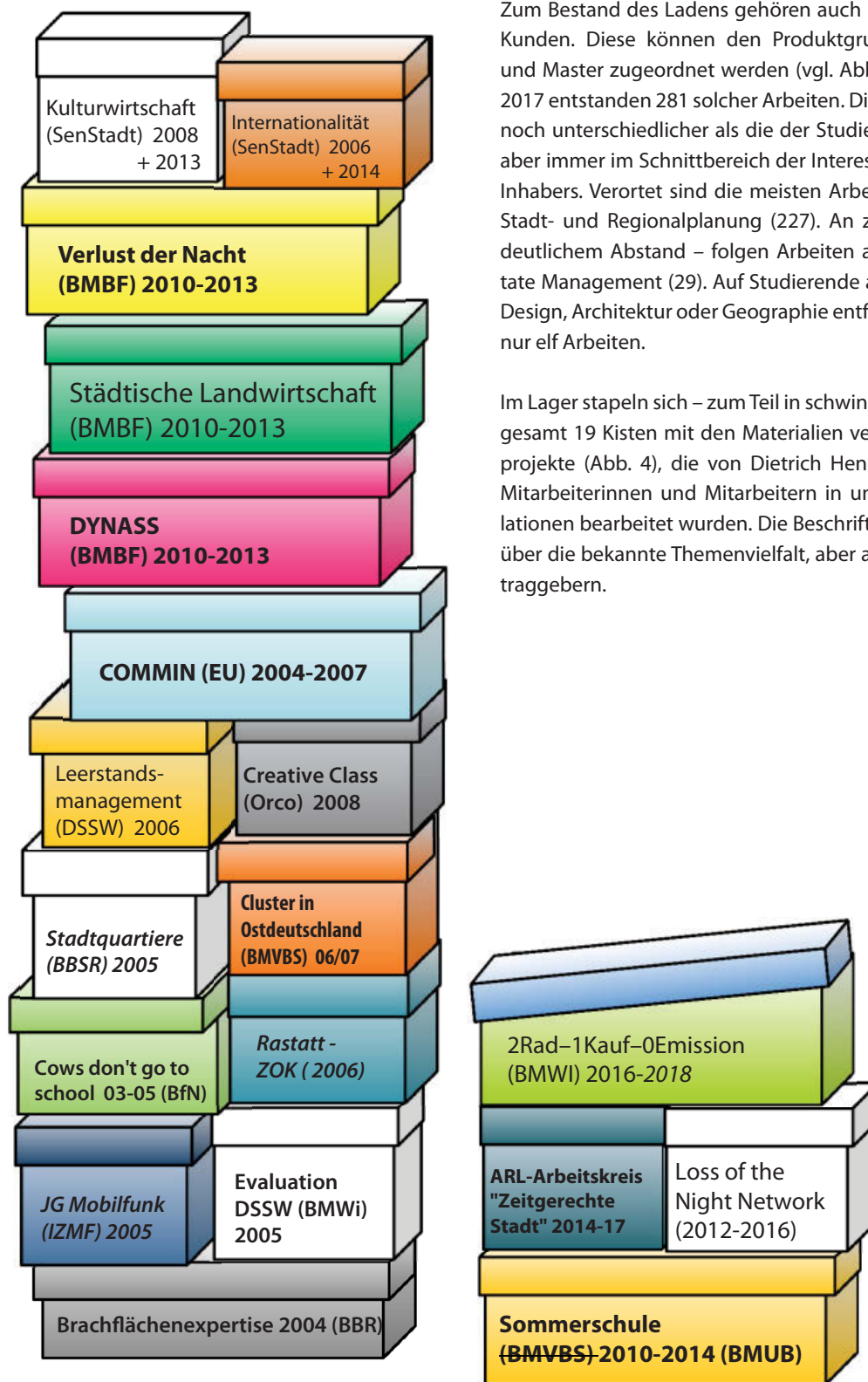


Abbildung 3: Von Dietrich Henckel betreute Abschlussarbeiten von 1999 bis 2017 (Grafik: R. Pätzold)



Zum Bestand des Ladens gehören auch individuelle Arbeiten der Kunden. Diese können den Produktgruppen Diplom, Bachelor und Master zugeordnet werden (vgl. Abb. 3). Zwischen 1999 und 2017 entstanden 281 solcher Arbeiten. Die Themenstellungen sind noch unterschiedlicher als die der Studienprojekte; sie entstehen aber immer im Schnittbereich der Interessen der Kunden und des Inhabers. Verortet sind die meisten Arbeiten in der Fachrichtung Stadt- und Regionalplanung (227). An zweiter Stelle – aber mit deutlichem Abstand – folgen Arbeiten aus dem Bereich Real Estate Management (29). Auf Studierende aus den Bereichen Urban Design, Architektur oder Geographie entfielen dagegen insgesamt nur elf Arbeiten.

Im Lager stapeln sich – zum Teil in schwindelerregende Höhe – insgesamt 19 Kisten mit den Materialien verschiedener Forschungsprojekte (Abb. 4), die von Dietrich Henckel zusammen mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in unterschiedlichen Konstellationen bearbeitet wurden. Die Beschriftungen geben Aufschluss über die bekannte Themenvielfalt, aber auch eine Vielzahl an Auftraggebern.

Abbildung 4: Forschungsprojekte am Fachgebiet Stadt- und Regionalökonomie von 2004 bis 2017 (Grafik: R. Pätzold)

STEUERLICH ABSETZBAR

Der Gemischtwarenladen hatte in seiner Geschichte schon mehrere Standorte. Lange Zeit war er in der Dovestraße in Charlottenburg verortet, dann erfolgte 1998 der Umzug nach Spandau an den Rohrdamm. Es blieb aber nur bei einem kurzen Intermezzo an der Peripherie, denn bereits 2002 erfolgte die Rückkehr nach Charlottenburg, diesmal direkt auf das Campusgelände der TU. Das war eine segensreiche Entscheidung, denn so konnte Dietrich Henckel von einem kurzen Arbeitsweg (Hin- und Rückweg 5 Kilometer) profitieren, den er meist mit seinem Fahrrad (gelb) zurücklegte. In 13 Jahren bedeutete das eine Gesamtfahrleistung von 13.000 Kilometern!

Ebenso war die Vielfalt an Angeboten für die Mittagsverpflegung ein bedeutender Vorteil des Umzugs. Alle Mittagspausen aufaddiert, stehen 2.600 gemeinsame Gänge in die Lokale der Nachbarschaft (vgl. Abb. 5) in den Büchern. Das kulinarische Angebot der Nachbarschaft – ob Business-Lunch, Mandrillo, Falafel oder (unvergessen) Rote-Linsen-Suppe gehörte fest zum Rhythmus eines Bürotages. Die Rekonstruktion der Quittungen ergibt, defensiv geschätzt, die Summe von 14.300 Euro; verlässliche Einnahmen, die der lokalen Ökonomie künftig fehlen werden.

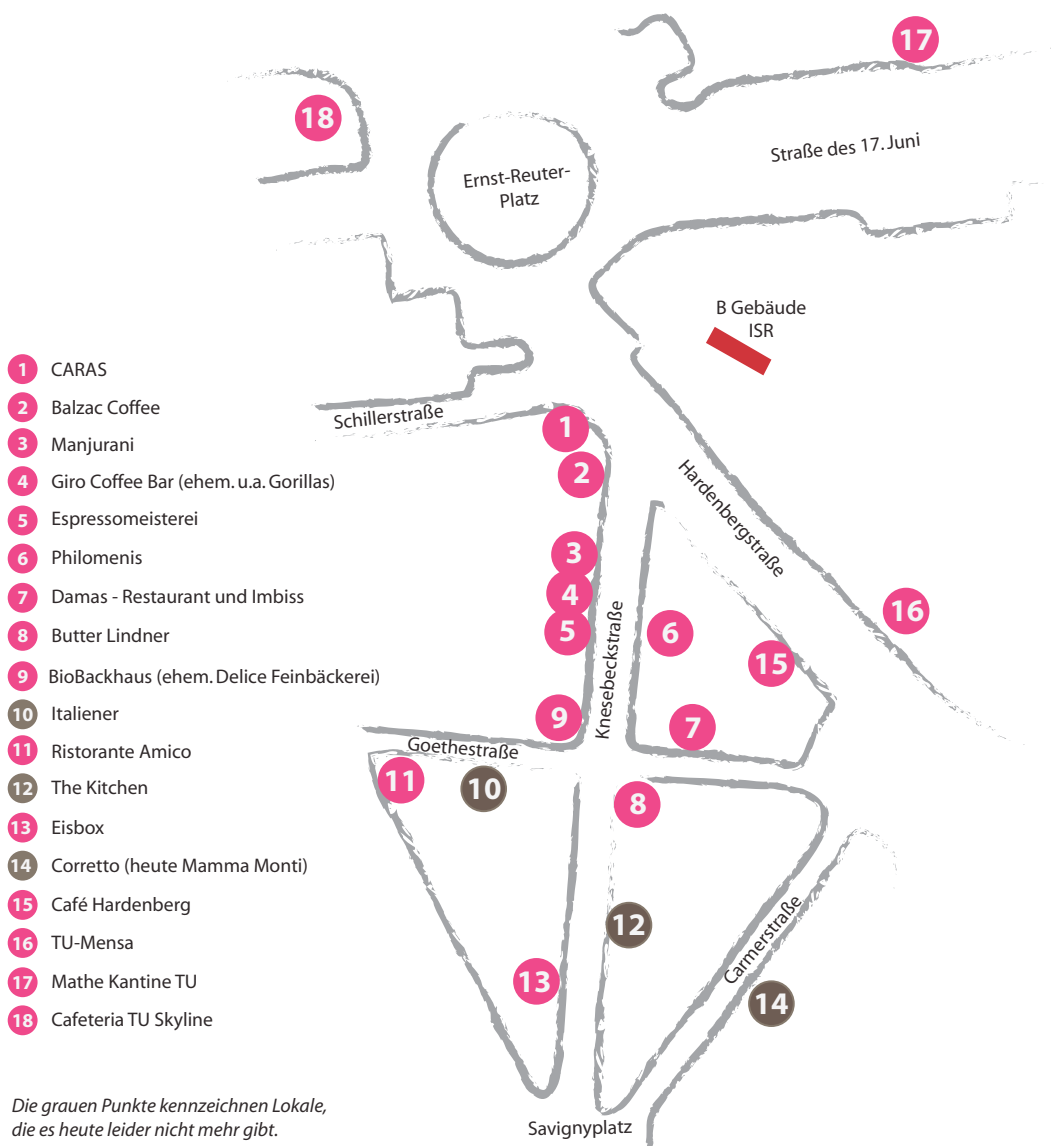


Abbildung 5: Mittagslokale in der Nachbarschaft des Instituts für Stadt- und Regionalplanung (Grafik: R. Pätzold)

**Weitere Publikationen aus dem
Institut für Stadt- und
Regionalplanung**



Nr. 63

Anna Galda

Ernährungssystemplanung in Deutschland

Eine qualitative Spurensuche in der deutschen Planung

Die Publikation macht das seit etwa 20 Jahren in der internationalen Praxis der Stadtplanung praktizierte Instrument des Food System Planning, was hier mit Ernährungssystemplanung übersetzt wird, zum Gegenstand. Im Rahmen der Arbeit wird das Ernährungssystem als innovatives Untersuchungs- und Analyseraster für Prozesse der Stadtentwicklung in Deutschland vorgestellt und das Instrument der Ernährungssystemplanung auf seine Übertragbarkeit in einen deutschen Planungskontext überprüft.

2017, 150 S., ISBN 978-3-7983-2901-0

kostenloser Download unter www.isr.tu-berlin.de/impulse



Nr. 62

Anja Neubauer

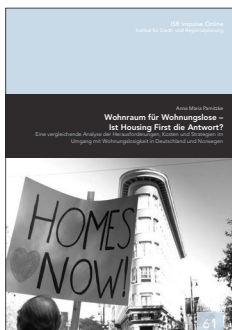
Es bewegt sich was im ländlichen Raum

Vom Wandel und Erhalt der Alltagsmobilität älterer Menschen in Sarow

Der demografische Wandel, der in den ländlich-peripheren Räumen Ostdeutschlands ab 1989 einsetzte, führt zur Schließung von Daseinsvorsorgeeinrichtungen. Dies hat für den prozentual zunehmenden Anteil Älterer und ihre Alltagsmobilität umfangreiche Folgen. In einer qualitativen Studie im vorpommerschen Dorf Sarow werden die Mobilitätsbedarfe und -probleme älterer Menschen anhand einer Bürgerausstellung in den Fokus gerückt. Um Expertenmeinungen und Planwerke ergänzt, werden in dieser Form der Action Research Wünsche mit Planungen abgeglichen. Ziel ist eine bessere Regional Governance.

2017, 202 S., ISBN 978-3-7983-2870-9

kostenloser Download unter www.isr.tu-berlin.de/impulse



Nr. 61

Anna Maria Parnitzke

Wohnraum für Wohnungslose – Ist Housing First die Antwort?

Eine vergleichende Analyse der Herausforderungen, Kosten und Strategien im Umgang mit Wohnungslosigkeit in Deutschland und Norwegen

Vor dem Hintergrund des auch in modernen Wohlfahrtsstaaten gravierenden Problems der Wohnungslosigkeit setzt sich die Studie mit dem vielversprechenden Housing First-Ansatz der Wohnungslosenhilfe auseinander, der darauf basiert, Wohnungslose bedingungslos und direkt mit Wohnraum zu versorgen. Anhand von je einem Fallbeispiel in Deutschland und Norwegen wird dabei untersucht, inwieweit der Ansatz ein effektives Modell der Wohnungslosenhilfe ist. Ebenso werden angesichts der gegebenen Rahmenbedingungen auf den Wohnungsmärkten Herausforderungen und Möglichkeiten der Wohnungsbeschaffung analysiert.

2016, 114 S., ISBN 978-3-7983-2851-8

kostenloser Download unter www.isr.tu-berlin.de/impulse



Nr. 60

Iris Lange

Die historische Kulturlandschaft Potsdams

Eine denkmalpflegerische Untersuchung am Beispiel des inneren Westraumes

Die historische Kulturlandschaft Potsdams wurde hinsichtlich ihrer naturräumlichen Gegebenheiten und kulturhistorischer Zusammenhänge analysiert und durch neue Methoden in der Kulturlandschaftsforschung räumlich definiert. Aktuelle Analyse- und Bewertungsmethoden werden am Beispiel des inneren Westraumes untersucht und auf den Kulturlandschaftsbereich angewandt. Die Arbeit beschreibt eine neue ganzheitliche Kartierungssystematik für alle Ebenen der historischen Kulturlandschaft, einen Erhebungsbogen für bedeutende Kulturlandschaftsobjekte und spannt schließlich den Bogen zur heutigen Planungspraxis.

2016, 194 S., ISBN 978-3-7983-2850-1

kostenloser Download unter www.isr.tu-berlin.de/impulse



Nr. 80

Magdalena Konieczek-Woger, Jacob Köppel

Für wen planen wir?

Analyse und Vergleich zweier Planungskontroversen – Ursachen und mögliche Handlungsstrategien

Am Beispiel der Planungskontroversen um „BER“ und „Stuttgart 21“ wird die These untersucht, dass großen Projekten generell ein Konfliktpotential innewohnt und es grundlegende Mängel im Planungssystem gibt: Es mangelt u.a. an Rationalität, Reflektivität und Legitimität der Planung und Einbeziehung der Bürger. Obgleich viele dieser Probleme nicht gelöst werden können und große Projekte oft konfliktträchtig sind, kann man frühzeitig gegensteuern und das Ausmaß minimieren – etwa durch eine frühere und umfassendere Beteiligung mit Austausch von Argumenten und ernsthafte Einbeziehung in die Planung.

2016, 223 S., ISBN 978-3-7983-2798-6 (print), ISBN 978-3-7983-2799-3 (online)

18,50 €



Nr. 79

Toni Karge

Neue Urbane Landwirtschaft

Eine theoretische Verortung und Akteursanalyse der Initiative Himmelbeet im Berliner Wedding

Im ersten Teil erfolgt eine stadttheoretische Auseinandersetzung, in der urbane Gärten mit der europäischen Stadtbaugeschichte, der stadttypischen Ideengeschichte, dem Stadt-Land-Diskurs und Gender-Aspekten in Bezug gesetzt werden. Die fallbezogene Akteursanalyse im zweiten Teil basiert auf einer einjährigen Untersuchung des Berliner Himmelbeets und analysiert Schlüsselakteure und Akteursgruppen anhand ihrer Beiträge auf den Ebenen Ideen, Netzwerk, Finanzen, Arbeit und Macht. Die Ergebnisse werden auf die theoretischen Zusammenhänge des ersten Teils übertragen.

2016, 180 S., ISBN 978-3-7983-2754-2 (print), ISBN 978-3-7983-2755-9 (online)

18,50 €



Nr. 78

Sylvia Butenschön (Hrsg.)

Landesentwicklung und Gartenkultur

Gartenkunst und Gartenbau als Themen der Aufklärung

Seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war die Entwicklung ländlicher Regionen ein wichtiges Anliegen in allen deutschen Staaten. Dazu wurden Programme zum Ausbau der Infrastruktur aber auch zur Förderung des Garten- und Obstbaus aufgelegt. Die Tagungsbeiträge der Fachtagung „Landesentwicklung durch Gartenkultur“ beleuchten diese Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen auf dem Lande aus unterschiedlichen disziplinären Blickwinkeln und mit einem besonderen Fokus auf den Themen Gartenbau, Gartenkunst und Landschaftsgestaltung.

2014, ISBN 978-3-7983-2685-9

18,50 €



Nr. 77

Ragna Körby & Tobias Kurtz

Das Parlament der Visionen

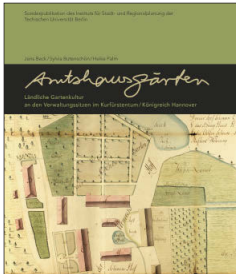
Entwurf für einen partizipativen Stadtplanungsprozess

Kann Bürgerbeteiligung Spaß machen? Bring Beteiligung in der Stadtplanung überhaupt was? Erreicht man immer nur die gleichen Leute? Machen Politik und Verwaltung am Ende doch nur das, was sie für richtig halten? Bürgerbeteiligung ist aktuell ein stark strapazierter Begriff. Alle wollen sie, weil sie eine stärkere Legitimation für die Entscheidungsträger und eine Annäherung zwischen Politik und Bürgern verspricht aber keiner weiß so genau, wie das gehen soll. Die etablierten Formate der Beteiligung werden zunehmend in Frage gestellt, formalisierbare neue Methoden sind rar. Das Parlament der Visionen ist eine Annäherung an dieses Feld mit dem Ziel, Stadtplanung mit anderen Mitteln zu kommunizieren, anders darüber zu reden und vor allem, die dahinter liegenden Vorstellungen von einer guten und richtigen Stadtentwicklung offen zu diskutieren.

2012, 146 S., ISBN 978-3-7983-2415-2

14,90 €

Sonderpublikationen



Jens Beck, Sylvia Butenschön, Heike Palm

Amtshausgärten

Ländliche Gartenkultur an den Verwaltungssitzen im Kurfürstentum/Königreich Hannover

Spargelbeete, Hopfenstangen, Pfirsichspaliere, Heckenlauben und Apfelbäume – viele Apfelbäume – wurden gezählt, wenn ein Amtmann den Amtshof mit den zugehörigen Gärten von seinem Vorgänger übernahm. Im 18. und 19. Jahrhundert waren die Amtssitze die unteren Verwaltungsbehörden im Kurfürstentum und Königreich Hannover und sie repräsentierten den Landesherren in jedem Winkel der Provinz. Die Gärten dieser Verwaltungssitze sind ein bislang unerforschter Bereich der ländlichen Gartenkultur. Am Fachgebiet Denkmalpflege der Technischen Universität Berlin wurden diese Amtshausgärten in einem mehrjährigen, von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Projekt eingehend untersucht. Dieses Buch gibt Einblicke in das Gartenwesen an ausgewählten Amtshöfen, es erzählt von Möglichkeiten und Grenzen in der Anlage und Bewirtschaftung der Gärten, von ihren Eigenarten und Besonderheiten in Struktur und Gestaltung.

2016, 308 S., 978-3-7983-2809-9 (print)

34,00 €



Sylvia Butenschön (Hrsg.)

Garten – Kultur – Geschichte

Gartenhistorisches Forschungskolloquium 2010

Der Tagungsband des Gartenhistorischen Forschungskolloquiums 2010 gibt einen aktuellen Einblick in das von WissenschaftlerInnen verschiedener Disziplinen aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchtete Forschungsfeld der Gartengeschichte. So behandeln die 20 Textbeiträge Aspekte der Gartenkultur aus einem Zeitraum von über 400 Jahren und einem Betrachtungsgebiet von ganz Europa - von den Wasserkünsten in Renaissancegärten über das Stadtgrün des 19. Jahrhunderts bis zu Hausgärten des frühen 20. Jahrhunderts und Fragen des denkmalpflegerischen Umgangs mit Freiflächen der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts.

2011, 134 S., ISBN 978-3-7983-2340-7

14,90 €



Ursula Flecken, Laura Calbet i Elias (Hg.)

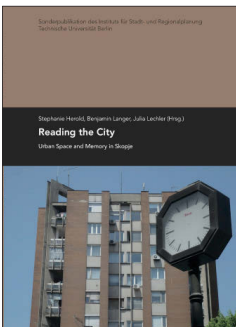
Der öffentliche Raum

Sichten, Reflexionen, Beispiele

Der öffentliche Raum ist zugleich konstituierendes Element und Gedächtnis der Stadt. Er ist in höchstem Maße komplex und unterliegt ständigen Veränderungen. In der Entwicklung der Städte muss er deshalb immer wieder neu verhandelt werden. Raumwissenschaften und Stadtplanung haben als integrale Disziplinen den Anspruch, unterschiedlichste Perspektiven zum öffentlichen Raum zusammen zu führen. Dieser Sammelband bietet ein vielschichtiges Bild der Funktionen, Aufgaben und Bedeutungen des öffentlichen Raumes. Er versteht sich als Beitrag, der die aktuelle Debatte bereichern und voranbringen soll.

2011, 250 S., ISBN 978-3-7983-2318-6

19,90 €



Stephanie Herold, Benjamin Langer, Julia Lechler (Hrsg.)

Reading the City

Urban Space and Memory in Skopje

The workshop "Reading the city" took place in Skopje in May 2009 and followed the hypothesis that every historical, political, and social development and trend is mirrored in the city's built environment. Cities, accordingly, consist of a multitude of layers of narratives and thus become an image of individual and collective memory. Investigating different sites of the city under this focus, the publication shows, how history is mirrored in the urban space of Skopje today, how it is perceived and constructed, and which historical periods influence the city's current planning discourse.

2010, 153 S., ISBN 978-3-7983-2129-8

13,90 €

Portrait des Instituts für Stadt- und Regionalplanung

Menschen beanspruchen in sehr unterschiedlicher Art und Weise ihren Lebensraum. Die damit verbundenen Auseinandersetzungen um verschiedene Nutzungsansprüche an den Boden, die Natur, Gebäude, Anlagen oder Finanzmittel schaffen Anlass und Arbeitsfelder für die Stadt- und Regionalplanung. Das Institut für Stadt- und Regionalplanung (ISR) an der Technischen Universität Berlin ist mit Forschung und Lehre in diesem Spannungsfeld tätig.

Institut

Das 1974 gegründete Institut setzt sich heute aus sieben Fachgebieten zusammen: Bestandsentwicklung und Erneuerung von Siedlungseinheiten, Bau- und Planungsrecht, Denkmalpflege, Orts-, Regional- und Landesplanung, Planungstheorie, Städtebau- und Siedlungswesen sowie Stadt- und Regionalökonomie. Gemeinsam mit weiteren Fachgebieten der Fakultät VI Planen Bauen Umwelt verantwortet das Institut die Studiengänge Stadt- und Regionalplanung, Urban Design, Real Estate Management und Urban Management.

Mit dem Informations- und Projektzentrum hat das ISR eine zentrale Koordinierungseinrichtung, in der die Publikationsstelle und eine kleine Bibliothek, u.a. mit studentischen Abschlussarbeiten angesiedelt sind. Der Kartographieverbund im Institut pflegt einen großen Bestand an digitalen und analogen Karten, die der gesamten Fakultät zur Verfügung stehen.

Studium

Stadt- und Regionalplanung an der Technischen Universität Berlin ist ein interdisziplinärer und prozessorientierter Bachelor- und Masterstudiengang. Die Studierenden lernen, bezogen auf Planungsräume unterschiedlicher Größe (vom Einzelgrundstück bis zu länderübergreifenden Geltungsbereichen), planerische, städtebauliche, gestalterische, (kultur-)historische, rechtliche, soziale, wirtschaftliche und ökologische Zusammenhänge zu erfassen, in einem Abwägungsprozess zu bewerten und vor dem Hintergrund neuer Anforderungen Nutzungs- und Gestaltungskonzepte zu entwickeln.

Traditionell profilieren sich die Studiengänge der Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin durch eine besondere Betonung des Projektstudiums. Im zweijährigen konsekutiven Masterstudiengang können die Studierenden ihr Wissen in fünf Schwerpunkten vertiefen: Städtebau und Baukultur, Bestandsentwicklung und Integrierte Stadtentwicklung, Raumplanung, Recht und Verwaltung, Globale Stadtentwicklungsprozesse sowie Stadt- und Regionalforschung. Internationale Kooperationen, unter anderem mit Ägypten, Argentinien, China, Italien, Polen und dem Iran, werden für interdisziplinäre Studien- und Forschungsprojekte genutzt.

Forschung

Das Institut für Stadt- und Regionalplanung zeichnet sich durch eine breite Forschungstätigkeit der Fachgebiete aus. Ein bedeutender Anteil der Forschung ist fremdfinanziert (sog. Drittmittel). Auftraggeber der Drittmittelprojekte sind die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG), die Europäische Kommission, Ministerien und deren Forschungsabteilungen, Bundesländer, Kommunen, Stiftungen und Verbände sowie in Einzelfällen Unternehmen. Eine weitere wichtige Forschungsleistung des Instituts sind Dissertationen und Habilitationen.

Die Ergebnisse der Forschungsprojekte fließen sowohl methodisch als auch inhaltlich in die Lehre ein. Eine profilgestaltende Beziehung zwischen Forschungsaktivitäten und Studium ist durch den eigenen Studienschwerpunkt „Stadt- und Regionalforschung“ im Master vorgesehen.

Sowohl über Forschungs- als auch über Studienprojekte bestehen enge Kooperationen und institutionelle Verbindungen mit Kommunen und Regionen wie auch mit anderen universitären oder außer-universitären wissenschaftlichen Einrichtungen.

Weitere Informationen über das ISR finden Sie auf der Homepage des Instituts unter:
<http://www.isr.tu-berlin.de/> und in dem regelmäßig erscheinenden „ereignISreich“.

„Economics is not about money“ – das gilt auch für die Stadt- und Regionalökonomie, in deren Mittelpunkt die vielgestaltigen Beziehungen zwischen räumlicher Entwicklung und wirtschaftlichen Prozessen stehen. Dieser Band würdigt Prof. Dr. Dietrich Henckel, den langjährigen Leiter des Fachgebietes Stadt- und Regionalökonomie am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Er offeriert – im Sinne eines „Gemischtwarenladens“ – kurzweilige Einblicke in die Themen-, Methoden- und Interpretationsvielfalt auf die Prinzipien städtischer Entwicklung.

“Economics is not about money” – this also applies to urban and regional economics, which focus on the manifold interdependencies between spatial development and economic processes. This volume pays tribute to Prof. Dr. Dietrich Henckel, who held the Chair of Urban and Regional Economics at TU Berlin’s Institute of Urban and Regional Planning for many years. As would a town’s general store, it offers a colourful palette of short contributions that provide insights into the diverse topics, methods and interpretations regarding the principles of urban development.

Universitätsverlag der TU Berlin
ISBN 978-3-7938-2918-8 (print)
ISBN 978-3-7983-2919-5 (online)