



No 97 | Dezember 2021



# IRS AKTUELL

Magazin für Raumbezogene Sozialforschung

## Sind Städte Klimapioniere?

- \_Städte als Handelnde der Klimapolitik
- \_Klima-Governance: Über das Zusammenspiel der Ebenen
- \_Verkehrswende in Kernstadt und Suburbia
- \_Interview: Planungskonflikte um Investitionsprojekte

# In dieser Ausgabe



**4** Städtische Klimapolitik zwischen alten Industrien und neuen Allianzen



**12** Klimapolitische Steuerung: (Nicht nur) auf die Bundesländer kommt es an



**18** Verkehrswende in Suburbia?



**22** Interview mit Eva Eichenauer und Manfred Kühn: „Es geht um Machtkonflikte, nicht um Stadt-Land-Konflikte“

## Nachrichten aus dem Institut

- 30** Abschluss des Forschungsprogramms mit internationaler Konferenz zu Digitalisierung und Raumentwicklung
- 31** Workshop diskutiert Rolle von digitalen Plattformen in der regionalen Entwicklung
- 32** Abschlusstagung „Die große Kraft des Kollektivs. Kollaboratives Arbeiten in der Architektur vom 20. Jahrhundert bis in die Gegenwart“
- 33** Besser lernen in Krisen: Konferenz und Publikationen zur Krisenforschung
- 34** IRS an neuem Zertifikatsstudiengang „Transferscout\*in“ beteiligt
- 35** Neuer Leibniz-Forschungsverbund „Wert der Vergangenheit“
- 36** „Wissenschaft muss ein eigener Freiraum bleiben!“ Alumni-Interview mit Thorsten Heimann
- 38** Neues DFG-Projekt zur räumlichen Ausbreitung der COVID-19-Pandemie
- 38** Virtueller Besuch aus dem Brandenburger Wissenschaftsministerium im IRS
- 39** Einführungswoche des EU-Ausbildungsnetzwerks „Coral“
- 40** IRS beim Langen Tag der Stadtnatur
- 41** 51. Brandenburger Regionalgespräch „Raus aufs Land – Leben und Arbeiten im digitalen Wandel“
- 42** Historische Forschungsstelle arbeitet Geschichte des Flughafenstandorts Berlin Schönefeld zur Zeit des Nationalsozialismus auf
- 42** „Internal Migration Industries“: Neuer Artikel zur Wohnraumvermittlung an Geflüchtete
- 43** SFB „Re-Figuration von Räumen“: Visuelles Lesebuch „Räume in Veränderung“ erschienen
- 44** Neues Schwerpunktheft in PLANERIN: „Endlich ländlich. Kleinstädte und Dörfer lebendig gestalten“
- 44** Wanderausstellung „Stadtwende“ startet im Stadtmuseum Brandenburg an der Havel
- 45** IRS-Betriebsausflug zur Baustelle der Tesla-Gigafactory
- 46** Personalien
- 48** Fundstück: Ein Wimpel aus Nordkorea



Liebe Leserinnen und Leser von IRS aktuell,

von Ende Oktober bis Mitte November tagten Regierungen und andere Organisationen beim „COP26“-Gipfel in Glasgow, um die Ziele des Pariser Klimaabkommens nun endlich in konkrete Maßnahmen zu übersetzen und so den Klimawandel zumindest zu begrenzen. Bereits früh zeigte sich dabei, dass die versammelten Regierungschefinnen und -chefs auch dieses Mal nicht über ihre Schatten springen würden. Sind die Nationalstaaten womöglich überfordert mit einer globalen Steuerungsaufgabe dieser Größe? Wenn ja, wer könnte in die Lücke vorstoßen? Unternehmen? Die Zivilgesellschaft? Netzwerke von Regionen?

In dieser Ausgabe widmen wir uns den Städten und ihrer – möglichen – Rolle als Vorreiter der Klimapolitik. Bereits seit längerem forscht das IRS zu den räumlichen Dimensionen der Energiewende. Neu hinzu kam vor drei Jahren die Frage nach klimapolitischen Ansätzen in Städten, in Deutschland wie auch im europäischen Rahmen. In den Titelbeiträgen dieses Hefts fragen wir, welche Städte tatsächlich klimapolitisch aktiv werden, wie sie das tun, welche historischen und strukturellen Faktoren die Aktivitäten beeinflussen, und wie aktuelle Ereignisse sich auswirken (S. 4). Wir „zoomen“ aber auch heraus und fragen, in welchem Verhältnis Kernstadt und Umland stehen, etwa bei der Verkehrswende (S. 18), und wie andere Ebenen – Bund, Land, EU – die Klimapolitik auf lokaler Ebene prägen (S. 12). Schließlich tauchen wir ein in die oft konflikthaften Aushandlungen rund um konkrete Planungsvorhaben, die im Rahmen ökologischer und ökonomischer Transformationen auf die Kommunen zukommen (Interview auf S. 22). Blättern Sie aber auch gerne durch die Nachrichten aus dem Institut. So erfahren Sie zum Beispiel von IRS-Alumnus Thorsten Heimann, was Kultur- und Klimapolitik miteinander zu tun haben (S. 36).

Nun noch eine Nachricht in eigener Sache. Mit dem Ende dieses Jahres schließt das IRS sein dreijähriges Forschungsprogramm „Städte und Regionen als offene Handlungszusammenhänge“ ab. Eine internationale Online-Konferenz „On/Offline Interferences“ am 15. und 16. November führte wesentliche Forschungsergebnisse zum Querschnittsthema „Digitalisierung und sozial-räumlicher Wandel“ zusammen (S. 30). Das Jahr 2022 wird nicht nur ein neues Forschungsprogramm, sondern, als Ergebnis eines nunmehr abgeschlossenen Strategieprozesses, einige organisatorische Neuerungen für das Institut mit sich bringen. Wir werden Sie dazu auf dem Laufenden halten. So viel sei gesagt: Das Thema, das uns ab dem nächsten Jahr beschäftigen wird, ist Disruption.

Nun wünsche ich Ihnen eine anregende Lektüre.

Ihr Oliver Ibert  
Direktor des IRS

# Städtische Klimapolitik zwischen alten Industrien und neuen Allianzen

Städte gelten als Pioniere der Klimapolitik. Doch entspricht dieses Image der Realität, oder trifft es in Wahrheit nur auf wenige, wohlhabende Metropolen zu? Zwei Forschungsprojekte am IRS haben die klimapolitischen Aktivitäten von Städten unter die Lupe genommen. Das Ergebnis: Es gibt viele unterschiedliche Positionierungen, und alte Ungleichgewichte bestehen fort. Doch gesellschaftlicher Druck hat gerade in den letzten Jahren fast überall etwas bewegt.

Städte verursachen weltweit etwa 70 % der Treibhausgasemissionen – durch Verkehr, Industrie, Bautätigkeit und die Heizung und Kühlung von Gebäuden. Zugleich sind sie vom Klimawandel besonders betroffen: Hitzewellen, Starkregen und Stürme richten in ihnen schwere Sachschäden an und gefährden die Gesundheit der Stadtbevölkerung bis hin zu Todesfällen.

Seit knapp 30 Jahren engagieren sich einige Städte deshalb für den Klimaschutz. Sie verringern Treibhausgasemissionen, indem sie etwa Elektromobilität, Radwege und den öffentlichen Verkehr ausweiten oder Gebäudemodernisierungen fördern. Angesichts immer extremerer Wetterereignisse kamen in jüngerer Zeit Maßnahmen für die Anpassung an den Klimawandel hinzu, etwa Flächenentsiegelung, Stadt- und Gebäudebegrünung, um natürliche Kühlung und Versickerung zu fördern. Aktuell werden solche Ansätze unter dem Schlagwort der „Schwammstadt“ diskutiert.

Städte werden deshalb in der Klimadebatte heute überwiegend als Treiber des Fortschritts wahrgenommen. In seinem Buch „If Mayors Ruled the World“ schrieb der amerikanische Politologe Benjamin R. Barber den Städten sogar die Rolle der zentralen politischen Gestalter einer vernetzten Welt zu – die somit aus seiner Sicht die „dysfunktionalen“ Nationalstaaten ablösen.



Dr. Wolfgang Haupt  
Tel. 03362 793 187  
wolfgang.haupt@leibniz-irs.de

Wolfgang Haupt ist Stadtforscher und stellvertretender Leiter der Forschungsabteilung „Institutionenwandel und regionale Gemeinschaftsgüter“. In seiner Forschung beschäftigt er sich schwerpunktmäßig mit kommunaler Klimapolitik, transnationalen Klimanetzwerken und interkommunalen Lernprozessen. Im Rahmen von zwei Projekten untersucht er die klimapolitischen Ansätze deutscher und europäischer Städte.

## Welche Städte handeln – und warum?

Sind Städte also die Pioniere des Klimaschutzes und der Klimaanpassung? So pauschal stimmt die Aussage nicht. Zunächst waren es insbesondere wohlhabende europäische Metropolen wie Amsterdam, Kopenhagen und Paris, die eine ehrgeizige sowie öffentlichkeitswirksame Transformationspolitik verfolgten. Dadurch erhielten sie viel Sichtbarkeit auf der Weltbühne, etwa als Austragungsorte von Klimagipfeln und als Namensgeber für Verträge wie das Abkommen von Paris. Was ist jedoch mit den Großstädten in der zweiten Reihe, was mit kleineren, ärmeren oder altindustriell geprägten Städten? Wer handelt, für Klimaschutz und/oder Klimaanpassung, mit welchem Fokus und welchem Ehrgeiz? Welche Faktoren bestimmen das Handeln, und kann das Lernen der Städte untereinander ein stimulierender Faktor sein?

Zwei Forschungsprojekte des IRS adressieren diese Fragen. Im Projekt „Matching Forerunner Cities“ (MaFoCi) eruierten Kristine Kern und Wolfgang Haupt von der Forschungsabteilung „Institutionenwandel und regionale Gemeinschaftsgüter“ in Kooperation mit der finnischen Åbo Akademi University und im Auftrag der finnischen Großstadt Turku – einer Klimaschutz-Vorreiterstadt, die bis 2029 klimaneu-



tral werden will –, was die Stadt von vergleichbar positionierten Städten im Ostseeraum in Sachen Klimapolitik lernen kann. Als Vergleichsstädte wurden dabei Malmö (Schweden), Groningen (Niederlande) und Rostock (Deutschland) ausgewählt. Die drei Städte weisen viele strukturelle Ähnlichkeiten mit Turku auf: Sie sind ähnlich groß, gelten in ihren jeweiligen Ländern als klimapolitische Vorreiter, sind traditionsreiche Hansestädte, verfügen als alte Universitätsstädte über eine starke Forschungsinfrastruktur und mussten im Lauf ihrer Geschichte ähnliche Strukturwandelprozesse bewältigen.

Im transdisziplinären Forschungsprojekt „Urbane Resilienz gegenüber extremen Wetterereignissen – Typologien und Transfer von Anpassungsstrategien in kleinen Großstädten und Mittelstädten“ (ExTrass), welches das IRS im Verbund unter anderem mit der Universität Potsdam und den Projektpartnerstädten Potsdam, Würzburg und Remscheid vorantreibt, steht die Anpassung an Extremwetter in deutschen Städten im Vordergrund. Das Team des IRS, bestehend aus Kristine Kern, Wolfgang Haupt, Peter Eckersley und Janne Irmisch, erhob die klimapolitische Aktivität, sowohl im Klimaschutz als auch in der Klimaanpassung, in allen kreisfreien deutschen Städten über 50.000 sowie allen Städten über 100.000 Einwohner (insg. 104 Städte). Mit Hilfe von umfangreichen Desktop-Recherchen, Analysen von Policy-Dokumenten und Interviews mit Expert\*innen identifizierten die Forschenden klimapolitische Strategien und institutionelle Strukturen, einschließlich personeller Ressourcen. Auch untersuchte das Team die zeitliche Entwicklung der Konzepte und Strategien sowie ihre Umsetzung in konkrete Maßnahmen. Indem sie die Funde zählten und mit Punkten bewerteten, konnten sie die klimapolitische Aktivität von Städten quantifizieren und unterschiedlichen Clustern zuordnen (siehe Kasten S. 8). Zu Beginn des Projekts führte das Team



Janne Irmisch  
Tel. 03362 793 130  
janne.irmisch@leibniz-irs.de

Janne Irmisch ist Geographin und wissenschaftliche Mitarbeiterin der Forschungsabteilung „Institutionenwandel und regionale Gemeinschaftsgüter“. Im Projekt „Urbane Resilienz gegenüber extremen Wetterereignissen“ beschäftigt sie sich mit kommunaler Klimaschutz- und Klimaanpassungspolitik, der klimapolitischen Pfadentwicklung in deutschen Mittel- und Großstädten sowie dem Transfer kommunaler Klimaschutz- und Anpassungsmaßnahmen.



Podcast Episode 8:  
Städte im Klimawandel:  
Resilienz oder Anpassung?



vertiefende Fallstudien („Pfadanalysen“) in den drei Partnerstädten durch, deren Ziel es war, zu verstehen, wie Städte im Lauf der Zeit überhaupt zu ihrer eigenen Klimapolitik kommen – was sie treibt, was sie hemmt, was ihre Besonderheiten ausmacht. Später, sobald mehr über die strukturellen Unterschiede der 104 Untersuchungsstädte bekannt war, wurden solche Pfadanalysen für 17 weitere, sehr unterschiedlich aufgestellte Städte durchgeführt. Insgesamt führte das Projektteam so über 70 Interviews mit Vertreter\*innen aus Stadtverwaltungen, Kommunalpolitik und Zivilgesellschaft in 20 Städten.

## Zwischen Klimaschutz und Klimaanpassung

Es zeigte sich: Städtische Klimapolitik ist zunächst ganz klar eine Ressourcenfrage. Große Städte mit einem größeren Budget für Klimapolitik können sich Fachabteilungen und feste Stellen für Klimaschutz und/oder Klimaanpassung eher leisten, während kleinere Kommunen oft bestenfalls auf Fördermittelbasis tätig sind und Klimamanager\*innen nur befristet beschäftigen können. Die seit längerem führenden Metropolen besetzen weiterhin die Spitzenplätze in Klimaschutz und Klimaanpassung (siehe Kasten S. 8), wobei der Klimaschutz bereits deutlich länger etabliert ist und im Lauf der Zeit durch Klimaanpassungsaktivitäten ergänzt wurde. Dennoch haben sich auch einige kleinere Großstädte und auch Mittelstädte in starke Positionen vorgearbeitet. Dabei ist eine gewisse Rollenspezialisierung erkennbar, etwa die Unterscheidung zwischen „Leader“ und „Pioneer“. Manche Städte sind überaus aktiv in internationalen Netzwerken, erhalten Preise für ihre Klima- und Nachhaltigkeitspolitik und inszenieren sich als Vorbilder („Leaders“ wie beispielsweise Freiburg). Andere verfügen über sehr fortschrittliche Konzepte und Maßnahmen, kommunizieren dies aber weniger nach außen, denn sie haben weniger Interesse oder schlicht keine Kapazitäten, ein inter-



nationales Profil zu bilden („Pioneers“ wie etwa Karlsruhe).

Auch die Unterscheidung zwischen Klimaschutz und Klimaanpassung ist für kleinere Städte sehr bedeutsam. Manche Städte sind stark auf Klimaschutz spezialisiert und haben erst spät begonnen, Klimaanpassungskonzepte zu entwickeln (z.B. Bonn, Erlangen, Freiburg). Andere stellen die Klimaanpassung von Anfang an in den Vordergrund (z.B. Oberhausen, Solingen, Wuppertal, Karlsruhe). Wieder andere, wie etwa das bayerische Würzburg, starteten insgesamt spät in eine eigene Klimapolitik, adressieren nun aber beide Handlungsfelder gemeinsam. Selbst unter den internationalen Spitzenreitern sind hier Unterschiede erkennbar. So gehört das finnische Turku weltweit zu den führenden Städten im Klimaschutz, hat aber im Bereich Klimaanpassung Nachholbedarf.

Zur Integration von Klimaschutz und -anpassung hat das ExTrass-Team im Lauf der Forschung eine differenzierte Position entwickelt. Im IRS-Podcast Society@Space spricht sich Stadtforscher Wolfgang Haupt für eine enge Abstimmung der Handlungsfelder

aus: „Es geht ja immer um Flächen. Was macht man mit einem Dach? Man kann es begrünen – eine klassische Klimaanpassungsmaßnahme. Man kann Solarzellen darauf bauen – eine klassische Klimaschutzmaßnahme. Man kann auch beides kombinieren. Dazu müssen die beiden Bereiche aber koordiniert handeln“. Aus der Sicht von Kommunen rückt die Anpassung an den Klimawandel zunehmend ins Zentrum der Aufmerksamkeit. Zwar handelt es sich, wie beim Klimaschutz, nicht um eine Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung (siehe auch S. 12), jedoch sind verschiedene Pflichtaufgaben davon berührt: die Sicherung der Trinkwasserversorgung etwa, und der Schutz der Bevölkerung vor Katastrophen. Klimaschutz muss dagegen in einem zunehmend spannungsgeladenen Umfeld (siehe S. 22) mit anderen Zielen der städtischen Bau-, Verkehrs- und Energiepolitik in Übereinstimmung gebracht werden.

### Triebkräfte und Hindernisse für Klima-Aktivität

Generell wird die klimapolitische Aktivität von Städten begünstigt durch die Präsenz wissenschaftlicher Institutionen. Wenn Städte über Universitäten

und einschlägige Forschungsinstitute verfügen oder darüber hinaus das Selbstbild einer Wissenschaftsstadt pflegen, ist es deutlich wahrscheinlicher, dass sie sich aktiv mit dem Klimawandel auseinandersetzen und entsprechende Strategien entwickeln. Besonders produktiv sind dabei vertrauensvolle Beziehungen und Austauschformate zwischen Wissenschaft und Stadtverwaltung. Ein Beispiel für eine solche etablierte Beziehung ist die im Jahr 2018 geschlossene „Klimapartnerschaft Stadt und Wissenschaft“ in Potsdam. Hinderlich für klimapolitische Aktivität ist es dagegen, wenn eine Stadtgesellschaft, insbesondere ihre politischen Netzwerke, von Vertreter\*innen traditioneller fossiler Industriebranchen dominiert sind, und wenn die Identität der Stadt stark durch diese Industrien geprägt ist. Beobachtet hat das Forschungsteam diesen Zusammenhang etwa in einzelnen traditionellen Zentren der Automobilproduktion sowie in Zentren der Kohleförderung und -verstromung. Mehrere Städte aus dieser Gruppe gehören zu den klimapolitisch inaktivsten der untersuchten Gesamtheit.

Förderlich, insbesondere für den Klimaschutz, kann es sein, wenn Städte

Zugriff auf Infrastrukturbetriebe der Energieversorgung, des öffentlichen Verkehrs oder der Wohnraumversorgung ausüben können, etwa durch kommunales Eigentum. Dies zeigt sich wiederum am Beispiel der Stadt Turku, die über städtische Unternehmen eine klimawirksame Infrastrukturpolitik gestaltet. Ähnliches zeigt sich in Freiburg und Potsdam. Gerade am Beispiel der Energiepolitik, besonders in der aktuell angespannten Lage auf dem Gasmarkt, wird jedoch deutlich, dass das Ziel der Energiesicherheit unterschiedlich verstanden und adressiert werden kann: im Sinne einer entschiedenen Hinwendung zu regenerativen Energien und dezentraler Produktion, oder im Sinne einer eher defensiven Absicherung mit fossilen Energieträgern. Die Forschung hat gezeigt, dass

Grundsatzentscheidungen über die Ausgestaltung von Energieversorgungsnetzen Städte und ihre Klimaperformance für Jahrzehnte prägen.

Ähnlich wirken sich Gelegenheitsfenster in der Baupolitik aus. Sofern eine Stadt über Planungskapazitäten, günstige Eigentumsverhältnisse, Investitionskapital, freie Flächen und/oder einen gestaltbaren Gebäudebestand verfügt, kann sie zahlreiche Maßnahmen umsetzen, welche zu einer besseren Anpassung an den Klimawandel führen und den Ausstoß von Treibhausgasemissionen pro Kopf deutlich verringern. Sind Städte jedoch durch naturräumliche Gegebenheiten (z.B. Kessellage, Lage an Flüssen und am Meer) und den Gebäudebestand (z.B. denkmalgeschützt oder wenig kom-

## Klimaschutz im Welterbe

In historischen Innenstädten gibt es häufig und zunehmend Konflikte zwischen denkmalschutzrechtlichen Vorgaben und dem Ziel, Bauten klimagerecht umzugestalten. Ein Team bestehend aus Forschenden des IRS und der Berner Fachhochschule beleuchtet das Zusammenspiel von Kulturerbe und Klimapolitik nun unter einem neuen Blickwinkel. Die Autor\*innen fragen: Inwiefern beeinflussen sich Klimapolitik und Urban Heritage Management gegenseitig? Welche Schnittstellen und Synergien gibt es zwischen beiden? Und was können Städte mit großer denkmalgeschützter Bausubstanz voneinander lernen?

Die Fallstudie in den UNESCO-Welterbestädten und „Matching Cities“ (siehe S. 4) Bern und Potsdam zeigt, dass die historischen Strukturen der Städte die heutigen Handlungsmöglichkeiten stark eingrenzen – jedoch nicht nur im negativen Sinn. Die Welterbegebiete bieten im Gegenteil durchaus gute Voraussetzungen für eine nachhaltige, klimaneutrale Stadt: Der mittelalterliche Stadtkern Berns wurde nicht autogerecht umgebaut und bildet so eine Stadt der kurzen Wege. Potsdams großflächige Grün- und Wasserflächen unterstützen die Abmilderung von Klimawandelfolgen. In beiden Städten wurden – auch aus Denkmalschutzinteresse – historische Gebäude energetisch saniert, in der Berner Innenstadt gar Infrastruktur für Fernwärme und E-Mobilität installiert. So beweisen Bern und Potsdam, dass Städte mit historischer Innenstadt nicht nur trotz, sondern auch aufgrund des Kulturerbes klimapolitische Vorreiter werden können. Die Studie förderte zudem zahlreiche Lernpotenziale zwischen Potsdam und Bern sowie für viele weitere historische Innenstädte – insbesondere die 90 europäischen Welterbestädte – zu Tage.



Kern, Kristine; Irmisch, Janne; Odermatt, Colette; Haupt, Wolfgang; Kissling-Näf, Ingrid (2021): Cultural Heritage, Sustainable Development, and Climate Policy: Comparing the UNESCO World Heritage Cities of Potsdam and Bern. Sustainability, 13 (16), p. 9131.  
► [doi.org/10.3390/su13169131](https://doi.org/10.3390/su13169131)

munaler Besitz) eingeschränkt, stehen ihnen weniger Optionen für eine klimaorientierte Baupolitik offen. Hier ist jedoch anzumerken, dass Bereiche mit historischen Gebäuden oft bereits nachhaltig und klimafreundlich gestaltet sind – etwa durch eine beständige Bauweise, kurze Wege und versickerungsfreundliche Bodenbeläge wie Kopfsteinpflaster (siehe Kasten S. 9).

### Zivilgesellschaft als Legitimationsquelle und Machtfaktor

Gerade in den letzten Jahren gewann die zivilgesellschaftliche Dimension städtischer Klimapolitik massiv an Bedeutung. Das liegt zum Teil am wachsenden Wunsch nach Partizipation in der Bevölkerung und in der Politik selbst (siehe S. 22). Das IRS untersuchte im Rahmen des MaFoCi-Projekts im Auftrag der Stadt Turku auch die Möglichkeiten einer verbesserten zivilgesellschaftlichen Partizipation an der städtischen Klimapolitik. Turku – wie Finnland insgesamt – verfügt zwar über einen äußerst handlungsfähigen und modernen

Städtische Klimapolitik ist eine Ressourcenfrage. Große Städte können sich Fachabteilungen und feste Stellen für Klimaschutz und/oder Klimaanpassung eher leisten, während kleinere Kommunen oft bestenfalls auf Fördermittelbasis und befristet agieren können.

öffentlichen Sektor, jedoch ist gesellschaftliche Mitbestimmung an der Politikformulierung dort kaum verankert. Mit Groningen und Rostock standen im Projekt zwei partizipationsstarke Städte als Vergleichsfälle zur Verfügung. Besonders Groningen in den Niederlanden blickt auf eine jahrzehntelange Tradition aktiver bürgerschaftlicher Initiative zurück, die unter anderem wesentlich zur Transformation Groningens zur Fahrradstadt beigetragen hat. Der Unterschied erwies sich jedoch als so groß, dass Erkenntnisse aus den Vergleichsstädten kaum übertragbar waren. Fündig wurde das Forschungsteam dagegen in einem Projekt der Stadt Zwickau, das wie ExTrass ebenfalls über die BMBF-Förderlinie „Zukunftsstadt“ gefördert wird. Die sächsische Industriestadt gehört erst seit der Eröffnung des VW-Elektroautowerks im Jahr 2019 zu den wirtschaftlichen Profiteuren einer klimafreundlichen Transformation. Die Bevölkerung blieb jedoch überwiegend skeptisch, und Partizipationsstrukturen waren generell wenig ausgeprägt. Von Zwickau konnte die Stadtverwaltung von Turku lernen, wie sich Parti-

## Städte im Klima-Ranking

Ein Team des IRS und der Universität Potsdam hat 104 Groß- und Mittelstädte in Deutschland nach dem Umfang und dem Ambitionsniveau ihrer klimapolitischen Aktivitäten sortiert (siehe S. 6). Daraus entstanden je ein Städteranking für Klimaschutz und für Klimaanpassung, ein kombiniertes Gesamtranking sowie eine Gruppierung in sechs Cluster von Städten, die mit ihrem Politik-Mix jeweils ähnlich aufgestellt sind. Berlin ist auf Platz 1 des Gesamtrankings und des Klimaanpassungsrankings. Große Städte dominieren sowohl die Top 20 des Gesamtrankings als auch die Städte (Gruppe 1), die in Klimaschutz und -anpassung sehr stark sind. Am nächsten dazu liegen Großstädte (Gruppe 2), die in beiden Feldern stark sind, aber einen Schwerpunkt auf Klimaanpassung legen, wie etwa Dresden, Köln und Duisburg. Die Forschenden schließen daraus, dass die Ressourcen und der Vorsprung großer Städte beim Klimaschutz auch häufig bei der Formulierung von Klimaanpassungsstrategien helfen. Manche kleineren Städte belegen Spitzenpositionen im Klimaschutz, während sie in der Klimaanpassung weniger aktiv sind (Gruppe 3), wie etwa Emden, Kempten und Kaiserslautern. Bei Klimaschutz und -anpassung gleichermaßen aktive, jedoch seltener in internationalen Netzwer-



ken präse Städte (Gruppe 4) sind u. a. Bochum, Moers und Osnabrück. Im hinteren Bereich der drei Rankings finden sich überwiegend die kleineren Mittelstädte. Die Studie bezieht sich auf Aktivitäten bis Ende 2018. Die Autor\*innen planen eine Aktualisierung und Erweiterung des Rankings auf etwa 190 Städte.

Otto, Antje; Kern, Kristine; Haupt, Wolfgang; Eckersley, Peter; Thieken, Annegret (2021): Ranking Local Climate Policy: Assessing the Mitigation and Adaptation Activities of 104 German Cities. *Climatic Change*, 167 (5)  
▶ [link.springer.com/article/10.1007/s10584-021-03142-9](https://link.springer.com/article/10.1007/s10584-021-03142-9)



zipationsstrukturen in einem Umfeld ohne ausgeprägte Partizipationskultur nach und nach erproben und etablieren lassen. Zwar unterscheidet sich das Niveau der zivilgesellschaftlichen Partizipation von Stadt zu Stadt, doch ist ein zunehmendes Interesse an der Beteiligung der Bevölkerung fast überall zu verzeichnen.

Allerdings wurde die Zivilgesellschaft in den letzten Jahren selbst zu einem Machtfaktor, der klimapolitische Aktivität maßgeblich beeinflusste, besonders in Gestalt der Bewegung Fridays4Future. In vielen Städten erkannte zwar die politische Ebene seit Jahren grundsätzlich die Notwendigkeit klimapolitischer Maßnahmen an und entwickelte umfassende Strategiekonzepte. Fehlende Budgets, Stellen und Routinen in der Verwaltung wie auch eine fehlende Kultur der Auseinandersetzung schafften jedoch effektive institutionelle Barrieren gegen eine Übersetzung von Bekenntnissen oder Konzepten in Handlungen. Über die untersuchten Städte hinweg zeigte sich nun, dass es der Bewegung dank ihrer Beharrlichkeit



*Haupt, Wolfgang; Eckersley, Peter; Kern, Kristine (2021): Transfer und Skalierung von lokaler Klimapolitik. Konzeptionelle Ansätze, Voraussetzungen und Potenziale. Forschungsbericht. IRS Dialog, 1/2021*

gelang, auch tiefstehende Widerstände zu lösen. „Die lokalen Fridays4Future-Gruppen sind immer weitergegangen, waren nie zufrieden und haben kontinuierlich Druck gemacht“, erklärt ExTrass-Projektmitarbeiterin Janne Irmisch. „Fridays4Future-Proteste waren als Schlüsselereignisse auch wirksamer als beispielsweise die Ausrufung des Klimanotstands in vielen Kommunen“, so Irmisch weiter. Nicht nur durch Streiks und Demonstrationen, sondern auch durch regelmäßige Gespräche mit Politik und Verwaltung, erreichten die jungen Aktivist\*innen etwa Sofortmaßnahmen und Mittelaufstockungen. In der Konsequenz hätten sich Ortsgruppen anderer Umweltorganisationen wie BUND und Greenpeace – durchaus auch aus taktischen Erwägungen – hinter Fridays4Future gestellt, so dass die Zivilgesellschaft auf breiter Front mobilisiert wurde.

### Können Städte voneinander lernen?

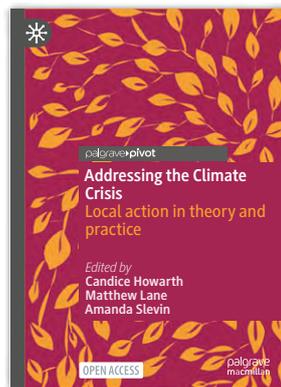
Insbesondere in den derzeit wenig aktiven Kommunen stehen Lokalpolitiker\*innen und Verwaltungen nun vor

der Herausforderung den zunehmenden politischen und gesellschaftlichen Druck in geeignete Strategien zu überführen und die vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen. Gerade kleinere und ressourcenärmere Städte tun sich damit schwer. Wohin sich orientieren? In der Öffentlichkeit sind besonders die erfolgreichen und bestens vernetzten Leader-Städte sichtbar. Ihr Vorsprung wirkt uneinholbar, ihre Entwicklungspfade zu kopieren ist für die meisten „Nachzügler“-Städte keine Option.

Wie Wolfgang Haupt, Peter Eckersley und Kristine Kern in ihrem Forschungsbericht „Transfer und Skalierung von lokaler Klimapolitik“ (IRS Dialog 1/2021) zeigen, ist das klimapolitische Lernen von Städten untereinander noch kaum ausgeprägt. Unpassende Vorbilder sind eine mögliche Erklärung dafür. Wie bereits gezeigt, kann es sogar für eine bestens aufgestellte Pionierstadt des Klimaschutzes wie Turku schwierig sein, geeignete Vorbilder für die eigene Weiterentwicklung zu finden. Der im Rahmen des MaFoCi-Projekts entwickelte „Matching Cities“-Ansatz kann hier möglicherweise Abhilfe schaffen. Laut diesem Ansatz sollten klimapolitisch Verantwortliche in Städten versuchen, bezogen auf eine konkrete Problemstellung, andere Städte zu finden, die sich in einer ähnlichen Situation befinden, aber bereits einen gewissen Erfahrungsvorsprung haben. Diese spezifischen Erfahrungen werden für die eigene Situation eine hohe praktische Relevanz haben. Eine mittelalterlich geprägte Stadt, die in hohem Maß vom Tourismus abhängig ist, wie Speyer oder Bamberg, sollten sich dementsprechend andere Vorbilder suchen als etwa eine altindustriell geprägte Stadt wie Cottbus oder Gelsenkirchen. Das ExTrass-Team arbeitet derzeit an einer Handreichung für Kommunen, die es ihnen erleichtern soll, ihre eigene Position zu reflektieren, passende Referenzfälle zu finden und Kontakte aufzubauen.



*Kern, Kristine; Grönholm, Sam; Haupt, Wolfgang; Hopman, Luca; Tynkkynen, Nina; Kettunen, Pekka (2021): Matching Forerunner Cities: Assessing Turku's Climate Policy in Comparison with Malmö, Groningen and Rostock. Turku Urban Research Programme. Research Report, 1/2021*



*Haupt, Wolfgang; Eckersley, Peter; Kern, Kristine (2021): How Can 'Ordinary' Cities Become Climate Pioneers? In C. Howarth, M. Lane, & S. Amanda (Eds.), Addressing the Climate Crisis: Local action in theory and practice (pp. 83-92). Cham: Palgrave Macmillan.*  
 ▶ [doi.org/10.1007/978-3-030-79739-3\\_8](https://doi.org/10.1007/978-3-030-79739-3_8)

Das Ressourcenproblem insbesondere kleinerer Stadtkommunen wird sich dadurch jedoch nicht vollständig lösen lassen. Die Festsetzung von Klimaschutz und Klimaanpassung als kommunale Pflichtaufgabe könnte hierbei Abhilfe schaffen, da den Städten dann – anders als bisher – auch Mittel für diese Aufgaben zugewiesen würden (siehe S. 12). Dies würde gerade solchen Kommunen helfen, die bisher auch aufgrund fehlender Mittel noch gar nicht klimapolitisch aktiv geworden sind. Generell blieben die spezifischen Problemlagen von kleinen Stadtkommunen in der Forschung bislang noch zu wenig beachtet. Auch das ExTrass-Projekt bezog bisher nur die kreisfreien Städte ab 50.000 Einwohner ein und ließ damit viele kleinere Stadtkommunen außen vor. Das Projekt tritt ab 2022 allerdings in eine zweijährige Transferphase ein, in der die bislang gewonnenen Erkenntnisse einer noch breiteren Nutzung zugeführt werden und weitere Daten erhoben werden sollen. In dieser zweiten Phase wird das Projektteam alle deutschen Städte ab 50.000 Einwohner in die Betrachtung einbeziehen. ■

Das Projekt „Urbane Resilienz gegenüber extremen Wetterereignissen – Typologien und Transfer von Anpassungsstrategien in kleinen Großstädten und Mittelstädten“ (ExTrass) wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert und an der Universität Potsdam koordiniert. Weitere Verbundpartner sind die Adelphi Research gGmbH, die Landeshauptstadt Potsdam, die Johanniter-Unfall-Hilfe e.V., die Stadt Remscheid und die Stadt Würzburg. ExTrass läuft von 2018 bis 2023.  
 ▶ [www.extrass.de](http://www.extrass.de)

# Klimapolitische Steuerung: (Nicht nur) auf die Bundesländer kommt es an

Auf welcher Ebene findet Klimapolitik statt? Sind Städte die Treiber oder setzen sie nur Vorgaben um, die auf höherer Ebene beschlossen werden? Tatsächlich wirkt eine Kombination beider Mechanismen – und vieler weiterer, die zwischen diesen Extrempolen liegen. Neben der EU- und der Bundesebene sind in Deutschland besonders die Bundesländer einflussreiche Akteure, die vielfältige – und unterschiedlich ambitionierte – Antworten auf den Klimawandel finden. Städte stehen klimapolitisch wiederum mit allen Ebenen, von regional bis europäisch, in Kontakt.

Wie viele andere politische Fragen auch, wird die Klimapolitik auf unterschiedlichen territorialen und administrativen Ebenen verhandelt: auf der internationalen (UN), der transnationalen (EU), der nationalen, der subnationalen (in Deutschland: Bundesländer), regionalen und lokalen bzw. kommunalen Ebene. In der Forschung wird der Begriff „Multilevel Governance“ verwendet, um Steuerungsprozesse zu beschreiben, die über verschiedene Ebenen hinweg, also im „Mehrebenensystem“ organisiert werden. Wie funktioniert diese Steuerung im Feld der Klimapolitik, und welche Ergebnisse produziert sie?

## Steuerung im Mehrebenensystem: Kooperation gewinnt

Im Forschungsbericht „The Multi-level Context for Local Climate Governance in Germany“ benennen Peter Eckersley, Kristine Kern, Wolfgang Haupt und Hannah Müller drei Grundtypen der Multilevel Governance. Im Fall von „Hierarchical Governance“ werden Ziele und Handlungsverpflichtungen von oben nach unten durchgereicht. Jede Ebene muss der nächst höher liegenden folgen und kann der darunter liegenden Vorgaben machen. Die Governance-Forschung hat gezeigt, dass diese vor allem für zentralistische Staaten typische Steuerungsform zwar effizient anmutet, aber bei komple-



Dr. Peter Eckersley  
Tel. 03362 793 187  
peter.eckersley@leibniz-irs.de

Peter Eckersley ist Politikwissenschaftler und wissenschaftlicher Mitarbeiter der Forschungsabteilung „Institutionenwandel und regionale Gemeinschaftsgüter“. Im Projekt „Urbane Resilienz gegenüber extremen Wetterereignissen“ untersucht er die Klimapolitik deutscher Städte. Seine weiteren Forschungsinteressen liegen in den Bereichen Lokale Governance, Klimawandel, Policyforschung und Austeritätspolitik.

nen Problemen wie der Klimapolitik wenig Erfolg verspricht. Es fehlen die für gemeinsames Lernen nötigen Austauschbeziehungen, es fehlt die Sensibilität für unterschiedliche Bedürfnisse, Bedingungen und Fähigkeiten. Im Fall von „Horizontal Governance“ vernetzen sich Akteure einer Ebene, zum Beispiel Regionen oder Städte, um voneinander zu lernen und miteinander zu kooperieren. Diese Steuerungsform ist anspruchsvoll. Besonders gut ausgestattete und vernetzte Akteure bedienen sich ihrer. Für die breite Masse der Gebietskörperschaften fehlt jedoch sowohl die Verbindlichkeit als auch die nötige Mittelausstattung. Es bleibt als dritte Option die „Vertical Governance“, bei der höhere Ebenen zwar Vorgaben machen, bei der es aber (formelle wie auch informelle) Austausch- und Aushandlungsbeziehungen in jede Richtung gibt, bei der Ebenen übersprungen und auch nicht- oder halbstaatliche Akteure (Verbände, NGOs) einbezogen werden können. Die Forschung zu Klima-Governance befindet diese auf den ersten Blick kompliziert wirkende Steuerungsform als die wirkmächtigste der drei.

In der Praxis finden sich zahlreiche Beispiele für Vertical Governance. Gerade auf der EU-Ebene herrscht eine Kombination aus hierarchischen und kooperativen Elementen vor. Verbindliche Vorgaben, wie das im Jahr 2020 neu gefasste Reduktionsziel der EU für



Treibhausgasemissionen, das eine Verringerung um 55 % bis 2030 (gegenüber dem Stand von 1990) vorsieht, sind das Ergebnis von Aushandlungsprozessen unter und mit den Mitgliedsstaaten. Verschiedene Initiativen dienen der Umsetzung der Ziele, so etwa das 2005 eingeführte Handelssystem für Emissionsrechte in der Energieerzeugung, der Großindustrie und im innereuropäischen Flugverkehr. Für weitere Branchen wie etwa Verkehr, Bau und Landwirtschaft wurden durch die EU ebenfalls Vorgaben formuliert und mit Richtlinien, wie etwa der Energieeffizienzrichtlinie oder der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden umgesetzt, die von den Mitgliedsstaaten umzusetzen sind.

Die EU arbeitet in ihrer Klimapolitik auch in netzwerkartigen Strukturen direkt mit Städten und Regionen zusammen, wie Kristine Kern in ihrem Artikel „Cities as Leaders in EU Multilevel Climate Governance“ beschreibt. Als Beispiel nennt sie den „Covenant of Mayors“, eine Initiative der EU-Kommission, die städtischen, aber auch ländlichen Kommunen zahlreiche materielle und immaterielle Unterstützungen zukommen lässt, wenn sie sich auf klimapolitische Ziele verbindlich festlegen, entsprechende Strategien entwickeln und Berichtspflichten akzeptieren. Zugleich helfen die beteiligten Gemeinden und Regionen sich gegenseitig und treiben eine gemeinsame Agenda voran. Die EU unterstützt lokale Gebietskörperschaften auch durch die Bereitstellung von Forschungsdaten über die Gemeinsame Forschungsstelle der EU-Kommission und die Europäische Umweltagentur. Kommunen können sich darüber hinaus zertifizieren lassen, etwa mit dem European Energy Award oder dem European Climate Adaptation Award – Zertifizierungen, die von mehreren deutschen Bundesländern finanziell gefördert werden.

Auch im Verhältnis zwischen dem Bund und den deutschen Bundesländern haben Forschende eine große Bedeutung kooperativer Ansätze aus-



Dr. Wolfgang Haupt  
Tel. 03362 793 187  
wolfgang.haupt@leibniz-irs.de

Wolfgang Haupt ist Stadtforscher und stellvertretender Leiter der Forschungsabteilung „Institutionenwandel und regionale Gemeinschaftsgüter“. In seiner Forschung beschäftigt er sich schwerpunktmäßig mit kommunaler Klimapolitik, transnationalen Klimanetzwerken und interkommunalen Lernprozessen. Im Rahmen von zwei Projekten untersucht er die klimapolitischen Ansätze deutscher und europäischer Städte.



Die Under2 Coalition ist ein 2015 gegründetes globales Bündnis von aktuell 260 subnationalen Gebietseinheiten, die gemeinsam Treibhausgasemissionen drastisch reduzieren wollen. Sie repräsentieren zusammen 1,75 Milliarden Menschen und ca. 50 % der Weltwirtschaft. Das Bündnis entstand aus einer Partnerschaft zwischen Kalifornien und Baden-Württemberg.

gemacht, was sie mit dem relativ starken Einfluss der Länder in der Bundespolitik (etwa über den Bundesrat) erklären. Der oft als behäbig kritisierte Föderalismus erlaubt sowohl kooperative Politikformulierung als auch Wettbewerb und das Experimentieren mit verschiedenen Ansätzen auf Landes- und kommunaler Ebene. Im Rahmen der „Kommunalrichtlinie“ stellt der Bund erhebliche Finanzmittel für den Klimaschutz in Kommunen zur Verfügung, mit dem „Masterplan 100 % Klimaschutz“ werden besonders ehrgeizige Kommunen gefördert. Dies dient auch der Vernetzung und dem Lernen der Kommunen untereinander. Zugleich setzt die Bundesebene auch verbindliche Ziele, zuletzt mit dem Klimaschutzgesetz von 2019, das eine Reduktion von Treibhausgasemissionen bis 2030 um 65 % (gegenüber 1990) festschreibt, und dem „Klimaschutzplan 2050“, der branchenspezifische Ziele formuliert. Wesentliche Impulse setzte das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) aus dem Jahr 2000, das zunächst durch eine garantierte Einspeisevergütung einen Boom erneuerbarer Energien auslöste, im Lauf der Zeit aber so verändert und durch andere Regelungen ergänzt wurde, dass besonders der Ausbau der Windenergie zuletzt fast zum Erliegen kam. Die nach dem Vorbild der „Energie- wende“ benannte „Verkehrswende“ hatte ihren stärksten Effekt bislang im Bereich der individuellen Elektromobilität – durch Kaufprämien und den Ausbau der Ladeinfrastruktur.

## Starke Unterschiede auf Landesebene

Die Ebene der Bundesländer haben die Forschenden als Quelle starker Differenzierung ausgemacht. Die klimapolitischen Ansätze der Länder unterscheiden sich deutlich, aus mehreren Gründen. Durch die Hinwendung zu regenerativen Energien wie Wind und Sonne gewinnen naturräumliche Besonderheiten, Siedlungsstruktur und Flächenverfügbarkeit an Bedeutung. Auch die Wirtschaftsstruktur in Verbindung mit dem traditionellen



Energiemix wirken sich aus. Zugleich haben die Länder eine besondere Verbindung zu Städten und Kommunen: Zwar garantieren Grundgesetz und Landesverfassungen die kommunale Selbstverwaltung. Die Länder haben jedoch die Aufsicht über die Kommunen und können ihnen neue Pflichtaufgaben zuweisen, wobei sie nach dem Konnexitätsprinzip verpflichtet sind, ihnen in diesem Fall auch entsprechende Finanzmittel zuzuweisen. Zugleich haben alle 16 Länder Energieagenturen eingerichtet, um das Lernen und die Vernetzung der Kommunen bei energiepolitischen Fragen zu unterstützen. So beeinflussen die Länder lokale Klimastrategien. In ihrem Forschungsbericht identifizieren Kern, Eckersley, Haupt und Müller fünf klimapolitische Grundtypen, in welche sich die Länder einteilen lassen.

Zu den **Kohleländern** gehören Nordrhein-Westfalen, das Saarland, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Sachsen, deren Wirtschaftsstruktur und Energieproduktion deutlich von Abbau und Nutzung von Stein- und Braunkohle geprägt sind bzw. waren. Sie haben tendenziell höhere Treibhausgasemissionen pro Kopf als andere Länder, wozu jedoch auch der Umstand beiträgt, dass

Die Länder haben eine besondere Verbindung zu Städten und Kommunen: Sie können ihnen neue Pflichtaufgaben zuweisen, beispielsweise Klimaschutz und Klimaanpassung. Sie müssen ihnen dann aber auch entsprechende Finanzmittel zuteilen. Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein gehen diesen Weg.

Emissionen dort gezählt werden, wo sie anfallen, und nicht dort, wo etwa Energie konsumiert wird. Die fünf Länder waren und sind Netto-Energieexporteure. Obwohl alle Kohleländer Klimaschutzinitiativen vorantreiben, bleibt ihr Ambitionsniveau insgesamt hinter dem anderer Länder wie auch der Bundesebene zurück. Zwar verabschiedete NRW als erstes Bundesland überhaupt (und als einziges Kohleland) ein Klimaschutzgesetz mit verbindlichen Reduktionszielen für Treibhausgasemissionen und gründete als erstes Land in den 1990er Jahren eine Energieagentur. Auch beteiligt es sich als einziges Kohleland an der Under2 Coalition, einem globalen Netzwerk von Regionen, die sich für den Klimaschutz einsetzen. Jedoch war mit dem Wechsel von einer rot-grünen zu einer schwarz-gelben Regierungskoalition im Jahr 2017 ein partieller Rückbau klimapolitischer Strukturen und ein Fokuswechsel von Klimaschutz zu Klimaanpassung zu beobachten, etwa bei der Förderung kommunaler Aktivitäten wie Zertifizierungen. Brandenburg und Sachsen-Anhalt stellen den Ausbau erneuerbarer Energieerzeugung sowie Initiativen zum Ausbau klimafreundlicher Industriezweige in den Mittelpunkt ihrer Klimapoli-



tik. In seiner Energiestrategie aus dem Jahr 2012 formulierte Brandenburg beispielsweise das Ziel, den regenerativen Anteil der Energieerzeugung bis 2030 auf 32 % anzuheben, insbesondere durch die Widmung von 2 % der Landesfläche für die Windenergieerzeugung.

Als **Atom- und Solarenergieländer** deckten Bayern und Baden-Württemberg traditionell einen großen Teil ihres Energiebedarfs aus Kernenergie und waren in Folge des Beschlusses zum Atomausstieg 2011 gezwungen, sich umzuorientieren. Dies geschah in erster Linie durch einen massiven Ausbau der Solarenergie, der allerdings zu einem Großteil privat bzw. durch die EEG-Umlage finanziert wurde. Beide Länder haben früh Umweltpolitik (1970er-Jahre) und Klimapolitik (1990er-Jahre) institutionell verankert. Baden-Württemberg verabschiedete nach NRW das zweite Landes-Klimagesetz mit verbindlichen Reduktionszielen, Bayern verabschiedete ein entsprechendes Gesetz 2020. Beide Länder gehören der Under2 Coalition an, in der Baden-Württemberg eine Führungsrolle einnimmt. Besonders ausgeprägt ist in Baden-Württemberg die Unterstützung (etwa durch regionale Energieagenturen), finanzielle Förderung und Verpflichtung der Kommunen (über ein verbindliches Abkommen mit Kommunalverbänden) im

Städte können als  
Pioniere neue  
Bau- und Verkehrs-  
lösungen erproben  
und Klimaanpassung  
vorantreiben.  
Ländliche Gemein-  
den benötigen  
Förderung von  
höheren Ebenen.  
Für sie bietet  
außerdem regionale  
Vernetzung eine  
Chance.

Sinn eines verstärkten lokalen Klimaschutzes. Beim Ausbau der Windenergie verhalten beide Länder sich dagegen zurückhaltender als andere Flächenländer.

Die **Windenergieländer** Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern verfügen über günstige naturräumliche Gegebenheiten für Windkraftanlagen und wandelten sich im Zuge der Energiewende von Energie importierenden Ländern mit einem hohen Anteil von Nuklearenergie am Energiemix zu den führenden Produzenten von Windenergie, sowohl an Land als auch offshore. Regenerative Energien wurden zu wichtigen Wirtschaftsfaktoren. Zwei Länder, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern sind heute Netto-Energieexporteure. Alle drei Länder haben sich auf Reduktionen ihrer Treibhausgasemissionen verpflichtet, wobei die Vorgaben in den beiden westlichen Bundesländern ehrgeiziger und verbindlicher (durch Klimaschutzgesetze) ausfallen als in Mecklenburg-Vorpommern. Schleswig-Holstein verpflichtet seine Kommunen zu Klimaschutz. Niedersachsens verfügt zwar bundesweit über die größte regenerative Energieindustrie, subventioniert aber auch weiterhin in großem Umfang fossile Energieträger.

Die **Energieimportländer** Hessen, Rheinland-Pfalz und Thüringen verfügten in der Vergangenheit nicht über große fossile oder Kernenergiesektoren und werden auf absehbare Zeit von Energieimporten abhängig bleiben, da ihnen die räumlichen Voraussetzungen für bedarfsdeckende regenerative Energieerzeugung fehlen. Dennoch sind die Länder klimapolitisch aktiv: Alle drei gehören der Under2 Coalition an. Hessen verfügt seit 2008 über eine integrierte Nachhaltigkeitsstrategie und Reduktionsziele für Treibhausgasemissionen, jedoch nicht über ein Klimaschutzgesetz. Das Land fördert sehr stark kommunale Aktivitäten im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative („Kommunalrichtlinie“). Rheinland-Pfalz hat sich gesetzlich auf Reduktionsziele verpflichtet. Bei der Umsetzung der Ziele liegt der Fokus darauf, die ungewöhnlich vielen sehr kleinen Kommunen des Landes bei klimapolitischer Kooperation zu unterstützen. Thüringen reduzierte seine Treibhausgasemissionen von 1990 bis 2020 um 61 % (der größte Rückgang aller Bundesländer) und deckt heute einen großen Teil seines Energiebedarfs aus regenerativen Quellen. Als einziges ostdeutsches Bundesland außerhalb Berlins verabschiedete es 2018 ein Klimaschutzgesetz mit verbindlichen Reduktionszielen.

Die **Stadtstaaten** Berlin, Hamburg und Bremen verfügen nicht über die Voraussetzungen für großflächige regenerative Energieerzeugung. Sie sind von Energieimporten sowie fossiler Energieerzeugung im eigenen Territorium abhängig und decken nach wie vor den Großteil ihres Energiebedarfs aus fossilen Quellen. Zwar haben sich alle drei Länder gesetzlich auf anspruchsvolle Ziele zur Reduktion von Treibhausgasemissionen verpflichtet, jedoch verfügen sie nur auf der Nachfrageseite (etwa im Verkehr sowie bei Bau und Gebäudesanierung) über günstige Voraussetzungen, diese Ziele einzuhalten. Klimaschutzmaßnahmen treiben sie entsprechend überwiegend im Rahmen ihrer jeweiligen



Eckersley, Peter; Kern, Kristine; Haupt, Wolfgang; Müller, Hannah (2021): *The Multi-level Context for Local Climate Governance in Germany: The Role of the Federal States. Research Report. IRS Dialog, 3/2021*



Röhring, Andreas; Gailing, Ludger (2019): *Energiewende dezentral! Regionale Handlungsräume der Energiewende und des Klimaschutzes. Policy Paper. IRS Dialog, 1/2019*



Kern, Kristine (2019): *Cities as Leaders in EU Multilevel Climate Governance: Embedded Upscaling of Local Experiments in Europe. Environmental Politics, 28 (1), 125-145*

Stadtentwicklungs- und Planungspolitiken voran. In größerem Umfang als die meisten Flächenländer betreiben die Stadtstaaten außerdem eine ausgeprägte Klimaanpassungspolitik, welche die hohe Gefährdung der großstädtischen Bevölkerung durch Hitzewellen und Starkregenereignisse reflektiert.

Diese differenzierte Aufarbeitung klimapolitischer Steuerung im Mehrebenensystem zeigt, dass es in der Klimapolitik zwar unterschiedliche Geschwindigkeiten und Ambitionsniveaus gibt, dass es für substanzielle Fortschritte aber auf die Wechselwirkungen der verschiedenen Ebenen und die Beziehungen zwischen Gebietseinheiten ankommt. Städte und Stadtgesellschaften können sichtbar auf klimapolitische Fortschritte drängen, als Pioniere nachhaltige Bau-, Verkehrs und (zum Teil) Energieversorgungs-lösungen erproben, und die Anpassung an den Klimawandel vorantreiben. Im Rahmen der Energiewende werden sie jedoch eher noch abhängiger von ihrem regionalen Umfeld und großräumigen Versorgungsnetzen. Flächenländer stehen beim Ausbau erneuerbarer Energien und grüner Industrien vor teils enormen Herausforderungen, weisen aber auch enorme Potenziale auf. Kleinstädte und ländliche Gemeinden benötigen hingegen Förderung von höheren Ebenen. Für sie bietet regionale Vernetzung eine Chance handlungsfähiger zu werden. Regionen sollten es, wie Andreas Röhring und Ludger Gailing in ihrem Policy Paper „Energiewende dezentral!“ schreiben, vermeiden, lediglich den Platz für flächenintensive Solar- und Windkraftanlagen bereitzustellen („Installationslandschaften“). Sie sollten sich stattdessen als Handlungsräume begreifen, die auf vielfältige Arten von der Transformation profitieren. Die Klimapolitik auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene steht vor dem Balanceakt, ehrgeizige Ziele und Anreize vorzugeben, auf Unterstützungsbedarfe einzugehen, vernetzte Lösungen zu entwickeln und die Ehrgeizigsten nicht auszubremsten. ■

# Verkehrswende in Suburbia?

Der Verkehrs- und Logistikbereich ist ein Sorgenkind des Klimaschutzes. Für eine spürbare Verringerung seiner Treibhausgasemissionen werden neue, nachhaltige Konzepte benötigt, die über individuelle E-Mobilität hinausgehen und wirksam Verkehrsströme reduzieren. Solche Konzepte werden aber bislang hauptsächlich im Kontext städtischer Zentren diskutiert; suburbane und ländliche Räume werden zu wenig beachtet. Ein Projektverbund unter Beteiligung des IRS hat deshalb in einem urbanen und einem suburbanen Quartier vergleichend untersucht, unter welchen Bedingungen Menschen neuartige Lösungen in Stadtlogistik und Verkehr akzeptieren und nutzen.

Seit Jahren hinkt der Verkehrssektor beim Klimaschutz hinterher. Während andere Bereiche ihre Treibhausgasemissionen spürbar senkten, liegen die Emissionen beim Verkehr auf dem Niveau von 1990 und gingen erst durch die Corona-Pandemie etwas zurück, wie das Umweltbundesamt im Oktober 2021 mitteilte. Die Menschen im „Autoland Deutschland“ tun sich schwer mit Alternativen zum motorisierten Individualverkehr. Auch der Anstieg des Online-Shoppings und der Paketzustellungen mit emissionsintensiven Transportern trägt zu den anhaltend hohen Emissionen bei. Was sind die Gründe für die geringe Bereitschaft zur Änderungen des Verhaltens bei Mobilität und Logistik? Bei der Ursachenforschung rücken spezifische lokale Bedingungen in den Blick: Distanzen, die überwunden werden müssen, und die unterschiedliche Ausstattung verschiedener Raumtypen – innerstädtisch, suburban, ländlich – mit Verkehrsinfrastrukturen beeinflussen die Chancen für eine Verlagerung hin zu ökologischen Alternativen. Die Forschung trägt diesen räumlichen Unterschieden allerdings bislang zu wenig Rechnung. Die Mobilitäts- und Logistikwende hin zu nachhaltigen Verkehrs- und Lieferformen wird bisher hauptsächlich mit Blick auf Metropolen und Großstädte untersucht.

Diese Forschungslücke adressiert das Forschungsprojekt „Stadtquartier 4.1“, indem es die soziale Akzeptanz und Nutzung von nachhaltigen Verkehrs-



Dr. Ralph Richter  
Tel. 03362 793-215  
ralph.richter@leibniz-irs.de

Ralph Richter ist Soziologe und wissenschaftlicher Mitarbeiter der Forschungsabteilung „Kommunikations- und Wissensdynamiken im Raum“. Seine Forschungs- und Interessensschwerpunkte liegen auf den Themen ländliche Entwicklung, soziale Innovation, Sozialunternehmertum sowie Dorf- und Stadtquartiersentwicklung.

und Logistiklösungen vergleichend für einen urbanen und suburbanen Raum untersucht. Konkret geht es dabei um Sharing-Lösungen für Lastenräder und um alternative Zustellsysteme wie anbieteroffene Paketstationen, die den Zustellverkehr auf der „letzten Meile“ verringern sollen. Als Fallbeispiele dienen die urban geprägte Mierendorff-Insel in Berlin-Charlottenburg (der Name verweist auf die Insellage zwischen Spree und Westhafenkanal) und die Kleinstadt Erkner aus dem suburbanen Gürtel um Berlin. Neben der Zugehörigkeit zur Metropolregion Berlin haben beide Gebiete eine vergleichbare Einwohnerzahl (rund 15.000 Menschen leben auf der Mierendorff-Insel, 12.000 in Erkner). Unterschiedlich sind jedoch die räumlichen, siedlungsstrukturellen und infrastrukturellen Gegebenheiten. Hohe Bevölkerungsdichte, gründerzeitliche Blockrandbebauung und eine ausgezeichnete Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind im urbanen Quartier prägend. Geringe Dichte, eine Mischung aus Einfamilienhaus- und Plattenbaugebieten sowie eine autozentrierte Infrastruktur prägen dagegen das suburbane Quartier. Seit Mai 2020 hat das Projektteam beide Gebiete umfassend untersucht, unter anderem durch Begehungen, explorative Interviews, Medienanalysen und repräsentative Haushaltsbefragungen.

Vor allem die Ergebnisse der standardisierten Haushaltsbefragungen lassen einen systematischen Vergleich zwi-



schen beiden Gebieten zu. Dabei fällt auf, dass sich beide Quartiere noch stärker voneinander unterscheiden als wir es bereits vermutet hatten. Überhaupt gesagt befindet sich das urbane Quartier bereits mitten in der Verkehrswende, während die Kommune im suburbanen Raum noch am Anfang dieses Wandels steht. Eindrücklich sind die Unterschiede beim Stellenwert des Autos. Während in Erkner 43,6 % aller Wege mit dem privaten Auto zurückgelegt werden, beträgt dieser Anteil auf der Mierendorff-Insel nur 18,0 %. Im suburbanen Quartier kommen auf jeden Haushalt im Mittel 1,17 Autos, im urbanen Quartier nur 0,54. Die Bedeutung, die der private PKW für viele Menschen in Erkner hat, bringt ein Befragter auf den Punkt: „Ohne Auto geht nix!“

Weitere Befunde legen nahe, dass die sozial-ökologische Transformation im suburbanen Raum auf größere Widerstände trifft. So ist die soziale Akzeptanz von nachhaltigen Verkehrs- und Logistiklösungen wie anbieteroffenen Paketstationen oder Lastenrad-Sharing im suburbanen Gebiet erkennbar geringer als im urbanen Quartier.

Auch die Bereitschaft zum Verzicht auf emissionsintensive Haustürzustellungen von Paketen zugunsten der nicht-motorisierten Selbstabholung in Paketstationen oder Paketshops ist in Erkner deutlich geringer als auf der Mierendorff-Insel. Wenn Pakete selbst abgeholt werden, dann in der Hälfte der Fälle mit dem Auto (gegenüber 15 % motorisierte Paketabholung im Mierendorff-Kiez). Während Paketstationen in Berlin-Charlottenburg durch das Ersetzen von Haustürzustellungen Verkehr und Emissionen reduzieren, treten in Erkner deutliche Rebound-Effekte auf. Die auf Emissionsreduktion konzipierten Paketstationen haben einen gegenteiligen Effekt und erzeugen mehr Verkehr. Unsere Untersuchungen zeigen, dass die Rezepte für nachhaltige Mobilität und Logistik nicht ohne Weiteres von Innenstadtquartieren auf den suburbanen Raum übertragbar sind.

Wie erklärt sich aber das weniger nachhaltige Verkehrs- und Logistikverhalten der Menschen in Erkner? Grob gesagt können individuelle und strukturelle Erklärungen herangezogen werden. Während erstere auf individuelle Einstellungsmuster oder

Kosten-Nutzen-Abwägungen abstellen, sind aus der zweiten Perspektive Angebotsstrukturen und gesellschaftliche Orientierungsmuster entscheidend. Wir finden für beide Ursachenkomplexe Belege und argumentieren, dass sich Unterschiede im Verkehrs- und Logistikverhalten durch ein Zusammenspiel aus spezifisch urbanen und suburbanen Einstellungsmustern und Routinen auf der einen Seite und strukturellen Möglichkeiten und Hemmnissen auf der anderen Seite ergeben. Das entlastet freilich weder die Institutionen noch den Einzelnen von der Verantwortung, sich um ein umweltgerechteres Verkehrs- und Logistikverhalten zu bemühen.

Auf der Individualebene treten die Unterschiede zwischen urbanem und suburbanem Erhebungsgebiet als Einstellungsunterschiede zu Tage: Die Anwohnenden aus Berlin-Charlottenburg bejahen Umweltschutz im Allgemeinen und die Notwendigkeit einer Verkehrswende im Besonderen deutlich stärker als die Menschen in Erkner. Für eine Reduzierung des Autoverkehrs spricht sich im Berliner Untersuchungsgebiet fast jeder Zweite unein-

## Von der Nische zur neuen Normalität

Ein Workshop in Berlin erkundete Chancen für das Mainstreaming nachhaltiger Mobilitäts- und Logistikpraktiken. Das Problem: In Modellprojekten funktionieren neue Konzepte (siehe S. 18) gut, doch die Umsetzung in der Fläche scheitert üblicherweise. 16 Expertinnen und Experten trugen ihre Konzepte, Überlegungen und Erfahrungen zusammen. Die Keynotes steuerten Sophia Becker, Professorin für nachhaltige Mobilität an der Technischen Universität Berlin, und die Mobilitätsforscherin Lisa Ruhrort vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung bei. Ruhrort machte dabei deutlich, dass oft erst Gelegenheitsfenster im Zuge gesellschaftlicher Umbrüche neuartigen Lösungen und Praktiken zum Durchbruch verhelfen. Die in Forschungs- und Praxisprojekten zuvor erprobten Angebote spielten hierfür eine wichtige Rolle, denn nur wenn diese sich zuvor als Nischen-Lösungen bewährt hätten, könnten sie im entscheidenden Moment breitere gesellschaftliche Akzeptanz und Nutzung erfahren und zum neuen Normal werden. In den anschließenden Praxis-Vorträgen von Lastenrad-Expert\*innen aus Hannover, Berlin und Wien zeigte sich, dass



die Nutzung von Lastenrädern gerade an dieser Schwelle zu einer breiteren Akzeptanz und Nutzung stehen könnte. Anhand von Forschungsergebnissen aus dem StadtQuartier-Projekt schränkten Paul Witte und Ralph Richter (IRS) aber ein, dass sich eine breitere soziale Akzeptanz derzeit eher für Großstädte als zum Beispiel für suburbane Räume zeige. Der Workshop wurde als hybride Veranstaltung mit Online- und Präsenzteilnehmenden durchgeführt. Er fand im Rahmen des BMBF-Projekts StadtQuartier 4.1 statt.

Expert\*innenworkshop „Sozial-ökologische Transformation im Kiez“, 15. Oktober 2021, insel-projekt.berlin, Berlin-Charlottenburg

geschränkt aus, in Erkner weniger als jede Dritte. Dabei ist es nicht notwendigerweise so, dass geringere Umwelteinstellungen kausal eine stärkere Auto-Nutzung erklären, sondern umgekehrt, eine automobilen Lebensführung kann zu schwächeren Umwelteinstellungen führen. Die Soziologen Marco Sonnberger und Matthias Leger von der Universität Stuttgart haben für diese Beobachtung frei nach Marx das Bonmot geprägt „Nicht die Auto-Nutzung bestimmt das Auto-Sein, sondern das Auto-Sein das Auto-Bewusstsein.“

Wie oben gezeigt, wäre es jedoch zu kurz gegriffen, allein die Bewohner\*innen der Vororte für eine schlechte Umweltbilanz beim Verkehrs- und Logistikverhalten verantwortlich zu machen. Strukturelle Bedingungen erschweren es, in Erkner ein gleichermaßen nachhaltiges Verkehrsverhalten zu pflegen wie in Berlin-Charlottenburg. Die nichtmotorisierte Paketabholung ist einfacher beim Paketshop um die Ecke zu erledigen als in der drei Kilometer entfernten Paketstation. Der Verzicht auf die Autofahrt zur Arbeit ist leichter mit einer fußläufig erreichbaren U-Bahn-Station zu realisieren als mit stündlich verkehrenden Bussen. Diese Beispiele verweisen auf eine weitere Erkenntnis, nämlich dass die Verkehrsmittelnutzung für die meisten ein Mittel zum Zweck und weniger der eigentliche Zweck ist. Lassen sich Mobilitätsanlässe und Orte gut im Aktivverkehr – zu Fuß oder mit dem Rad – oder mit den Öffentlichen erreichen und miteinander verbinden, ist der Verzicht auf das Auto wahrscheinlicher. Die Planung steht vor der Aufgabe, wichtige Funktionsbereiche wie Wohnen, Arbeit, Freizeit, Einkaufen und öffentliche Dienste so zu vernetzen, dass sie mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gut zu erreichen sind. In den meisten Vororten ist es aber eher so wie in Erkner. Die Arbeitsstelle ist in der nahegelegenen Metropole, Arzt und Friseur im lokalen Zentrum, die Lebensmittelmärkte liegen an den großen Ausfallstraßen und der nächste Baumarkt im Nachbarort. Eine zeiteffiziente Lebensführung ist für die meisten nur mit dem Auto zu haben.



Was kann getan werden, um die notwendige Mobilitätswende auch im suburbanen Raum zu befördern? Neben der Bündelung von Funktionsbereichen gibt es großen Nachholbedarf beim Ausbau nachhaltiger Alternativen. Busse müssen häufiger und auch in den Randzeiten verkehren. Für den Aktivverkehr müssen mehr sichere Räume geschaffen werden. Für Verkehrsforscherinnen wie Lisa Ruhrort vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung genügen solche Anreize jedoch nicht, um den Umstieg auf den Verkehrsverbund und die ehrgeizigen Reduktionsziele im Verkehrssektor zu erreichen. Neben „Pull“-Maßnahmen, welche die Attraktivität des Umweltverbundes stärken, müsse es auch „Push“-Elemente hin zu einer Verteuerung des Autoverkehrs geben. Oder, wie es der Nachhaltigkeitsforscher Daniel Hausknost von der Wirtschaftsuniversität Wien ausdrückt: „Wir müssen Türen schließen, damit andere aufgehen können.“

Das Projekt „StadtQuartier4.1 – Entwicklung und praktische Umsetzung flexibler Quartiers-Hubs in der Metropolregion Berlin-Brandenburg“ wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert. Neben dem IRS sind die LogisticNetwork Consultants GmbH (LNC), das Fraunhofer Institut für Produktionsanlagen und Konstruktionstechnik und die insel-projekt.berlin UG an dem Verbund beteiligt. ■



### Zum Weiterlesen

Ruhrort, Lisa (2019): Transformation im Verkehr. Erfolgsbedingungen für verkehrspolitische Schlüsselmaßnahmen, Springer VS, Wiesbaden.

## „Es geht um Machtkonflikte, nicht um Stadt-Land-Konflikte“

Die postfossile Transformation erfordert massive Investitionen in Infrastrukturen und neue Produktionskapazitäten. Oft treffen solche Investitionsprojekte auf Widerstände. Die so entstehenden Konflikte müssen im Rahmen von Planungsverfahren bearbeitet werden. Die Soziologin Eva Eichenauer und der Stadtplaner Manfred Kühn erforschen am IRS – mit unterschiedlichen Schwerpunkten – Planungskonflikte rund um transformative Projekte. Im Gespräch mit IRS aktuell diskutieren sie, wie mit Konflikten produktiv umgegangen werden kann und welche räumlichen Dimensionen Planungskonflikte haben.

**Sie beide erforschen Planungskonflikte. Was interessiert Sie daran? Und warum?**

**Eva Eichenauer:** Ich untersuche Konflikte im Kontext der Energiewende, also vor allem beim Ausbau von Infrastrukturen für erneuerbare Energien, wie Windkraftanlagen und Flächenphotovoltaik. Wir untersuchen Konflikte, die auf der Ebene der Regionalplanung ausgetragen werden, bis hin zu Konflikten in Genehmigungs- und Beteiligungsverfahren. Solche Konflikte können den Ausbau von erneuerbaren Energien behindern. Sie führen zu Verzögerung, Verteuerung bis hin zum Abbruch von Projekten. Wenn man aber Klimaschutz ernst nimmt, müssen Erneuerbare ausgebaut werden. Da ist es wichtig, sich Konflikte genau anzuschauen, zu verstehen warum sie entstehen, was da genau passiert und wie man einen demokratischen Weg des Umgangs damit findet. Und zwar einerseits, ohne Widerstände klein zu machen oder wegzuwischen, aber andererseits auch, ohne dass man sich von bestimmten Minderheiten Dinge diktieren lässt.

**Manfred Kühn:** Ich komme mehr aus der Stadtforschung und wir haben uns bislang Konflikte in der Stadtplanung und Stadtpolitik angeschaut, und zwar in den letzten Jahren hauptsächlich bei



Eva Eichenauer  
Tel. 03362 793-183  
eva.eichenauer@leibniz-irs.de

Eva Eichenauer ist Soziologin und wissenschaftliche Mitarbeiterin der Forschungsabteilung „Institutionenwandel und regionale Gemeinschaftsgüter“. Im Projekt „ReGerecht – Integrative Entwicklung eines gerechten Interessenausgleichs zwischen Stadt, städtischem Umland und ländlichem Raum“ untersucht sie Infrastruktur- und Landnutzungskonflikte in Westmecklenburg insbesondere im Hinblick auf Energiegerechtigkeit sowie räumliche und infrastrukturelle Gerechtigkeit.

den Themen Zuwanderung, Umgang mit Geflüchteten und der rechtspopulistischen Mobilisierung gegen Einwanderung. Seit kurzem konzentrieren wir uns nun auf Konflikte rund um Großprojekte. Solche Konflikte haben eine gewisse Tradition, wenn man etwa an Stuttgart 21, die Elbphilharmonie oder den BER denkt. Wir greifen die neue Tesla-Gigafactory in Grünheide als Untersuchungsfall heraus. Sie steht beispielhaft für ein Grunddilemma, das es bei allen Großprojekten gibt: Auf einer höheren Ebene werden Vorentscheidungen getroffen, die typischerweise mit Gemeinwohlzielen und auch mit Sachzwängen begründet werden. Auf der lokalen Ebene, dort, wo ein Projekt realisiert wird, gibt es dann für eine demokratische Beteiligung nur noch wenig Spielraum und kaum echte Alternativen. Und das kann großen Frust erzeugen. Sogenannte Wutbürger, die Eskalation von Protesten bis hin zu gewalttätigen Auseinandersetzungen – das gibt es vor allem im Umfeld von Großprojekten. Im jüngsten Bundestagswahlkampf haben alle Parteien in ihre Programme geschrieben, dass Planungsverfahren für die Energiewende beschleunigt werden sollen. Die Frage ist, ob das ohne Abbau demokratischer Ansprüche und Beteiligungsmöglichkeiten geht.

**Eva Eichenauer:** Tatsächlich zeigt sich bei der Energiewende, dass mehr



Beteiligung Projekte auch beschleunigen kann. Energiewendeprojekte entstehen ja ganz kleinteilig und auf viele Orte verteilt – anders als ein singuläres Großprojekt wie Tesla. Deswegen gibt es immer lokal spezifische Konstellationen, die für die Projektträger kaum vorhersehbar sind. Sie haben deshalb oft Angst davor, „schlafende Hunde“ zu wecken und vermeiden eine frühe Beteiligung. Wenn man aber tatsächlich früh in eine Gemeinde schaut, nach Ansprechpersonen und Kooperationsmöglichkeiten sucht, wenn man Mitbestimmungsmöglichkeiten schafft und auf lokale Wünsche und Bedürfnisse eingeht, dann hilft das. Gräben, die unüberbrückbar erscheinen, können so verschwinden. Das zeigt, dass es gar nicht darum gehen kann, Mitbestimmung und zivilgesellschaftliche Kontrolle einzuschränken. Das ist in einer demokratischen Gesellschaft auch überhaupt nicht wünschenswert.

**Manfred Kühn:** In der Stadtplanung wird darüber auch diskutiert. Der neue Tenor ist hier aber, dass mehr Beteiligung nicht automatisch zur Lösung von Konflikten führt. Lange galt die Annahme, dass man Beteiligungsverfahren ausbauen muss, um Konflikte zu verhindern. Aber man sollte kritisch reflektieren, ob es um mehr Beteiligung geht oder um neue Formen von Beteiligung. Einfach nur mehr Beteiligung kann Konflikte auch verschärfen.

**Eva Eichenauer:** Ja, es kommt auf die Qualität an. Vieles, was als Beteiligung bezeichnet wird, bedeutet ja nicht, dass man tatsächlich etwas bewirken kann. Man bekommt Information, man kann eine Frage stellen, bekommt eine Antwort und das war es. Beteiligung ohne echten Entscheidungsspielraum weckt falsche Erwartungen. Ein weiteres Problem, das in Konflikten um Energiewendeprojekte auftaucht, ist, dass über Beteiligung geredet wird, aber die politische Richtung überhaupt nicht klar ist. Eigentlich müssten die politisch Verantwortlichen auf Bundes- und Landesebene sagen: „Das ist das Ziel, das ist der Weg dahin, und in der Beteiligung können wir uns darüber unter-



Dr. Manfred Kühn  
Tel. 03362 793-238  
manfred.kuehn@leibniz-irs.de

Manfred Kühn ist Planungsforscher und stellvertretender Leiter der Forschungsabteilung „Regenerierung von Städten“. Seine Forschungsschwerpunkte sind städtische Regenerierungsstrategien, Konflikte in der Planung sowie die Rolle von Klein- und Mittelstädten in der Raumentwicklung. Er leitet das kommende Leitprojekt zu Konflikten rund um die Planung von Großprojekten sowie das DFG-Projekt „Zuwanderungsstrategien – Planungspolitiken der Regenerierung von Städten“.

halten, wie wir ihn gehen. Aber nicht, ob wir vielleicht einen ganz anderen gehen“. Energiepolitisch gibt es auf der Bundes- und Landesebene einen Schlingerkurs. Ähnlich ist es, vermute ich, bei Konflikten um Flüchtlingsunterkünfte. Die Kommunen müssen dann, ohne Rückendeckung, mit Konflikten umgehen, die eigentlich nicht auf diese Ebene gehören. Es fehlt Klarheit darüber, welcher Weg verbindlich beschritten wird und wo die lokalen Gestaltungsspielräume sind.

**Manfred Kühn:** Wobei das jetzt eine widersprüchliche Aussage ist. Einerseits soll es echte Entscheidungsmöglichkeiten geben. Das ist richtig, denn wenn Beteiligung in den Verdacht gerät, nur ein Alibi zu sein, ruft das Zorn hervor und zerstört Vertrauen. Auf der anderen Seite gibt es übergeordnete Ziele und es soll einen klaren Kurs geben. Da beißen sich zwei Rationalitäten, die schwer zu vereinbaren sind.

**Eva Eichenauer:** Ich halte das nicht für einen Widerspruch. Es geht um die Ebenen, auf denen etwas besprochen wird. Das eine sind politische Richtungsentscheidungen, die auf Bundes- oder Landesebene gemacht und nicht in jedem Gemeinderat besprochen werden. Das andere ist die Frage, wie Kommunen damit umgehen: wie sie politische Entscheidungen ihren Bedürfnissen und Interessen gemäß auslegen und wie sie Planungen umsetzen. Das ist im Mehrebenensystem so angelegt. Wenn die politische Richtung in sich widersprüchlich ist, fördert das Konflikte. Ein Argument, das ich in Gesprächen mit Windkraftkritiker\*innen oft höre, ist: „Wir sollen für den Klimaschutz akzeptieren, dass uns noch mehr Windräder vor die Nase gestellt werden, aber der Kohleausstieg kommt nicht in die Pötte. Das wollen wir nicht.“

**Manfred Kühn:** Ja, die Mehrebenenproblematik ist ein wichtiger Punkt. Tesla ist ein Prestigeobjekt von überregionaler Bedeutung. Das Land Brandenburg ist in der Politik der Haupt-

befürworter des Projekts. Auf dieser Ebene wird auch das Ziel einer wirtschaftlichen und technologischen Transformation hin zur Elektromobilität verfolgt, das letztlich auch die Fördermittel in Milliardenhöhe legitimiert. Dazu kommt Tesla als Global Player, der die letzte Fabrik in Shanghai gebaut hat und jetzt in Grünheide einschwebt. Die Rolle der Region, der Kommune und der Bürger ist im Vergleich dazu sehr begrenzt.

### Nehmen Planungskonflikte denn nachweislich zu?

**Eva Eichenauer:** Beim Thema erneuerbare Energien ist es vor allem so, dass sich im Lauf der letzten zehn Jahre der Widerstand stark professionalisiert hat. Waren es am Anfang einzelne Initiativen, so gibt es mittlerweile bundesweite Initiativen. Brandenburg ist ganz vorne mit der Initiative „Rettet Brandenburg“, die eine Bündelfunktion hat: Sie stellt Netzwerke, auch Expertennetzwerke und Argumentationshilfen bereit. In Mecklenburg-Vorpommern gibt es sogar eine eigene Partei gegen Windräder. Hier gibt es Netzwerkexpertise und Personen, die wortgewaltig auftreten können. Mit Hilfe solcher Kanäle kann man sich einbringen und gegen neue Anlagen arbeiten, auch in Nachbargemeinden, wo man gar nicht selbst betroffen ist.

**Manfred Kühn:** Ja, die Professionalisierung von Protest zeigt sich auch in Bürgerbegehren und Volksentscheiden, etwa in Berlin. Kleinere Bewegungen werden so vereint und es finden auch radikalere Ziele Eingang in politische Entscheidungsprozesse. Was die Zahl von Konflikten angeht, die ist beispielsweise für die Stadtentwicklung untersucht worden. Und für Großstädte lässt sich ganz klar belegen, dass es in den letzten Jahren eine Zunahme von Protesten und Bürger\*inneninitiativen gab. Allein durch die Krise am Wohnungsmarkt nehmen Proteste zu, denn überall entstehen Zielkonflikte zwischen Wachstums- und Bebauungsdruck einerseits und dem Erhalt von Freiräumen und Lebensqualität andererseits.

Worum geht es eigentlich in diesen Konflikten – um Geld, um politische Ziele, um Ängste, um Identität, um Lebensqualität?



**Manfred Kühn:** Ich glaube, oberflächlich betrachtet liegen hier klassische Interessenkonflikte vor – im Fall von Tesla etwa zwischen Wirtschaft und Umwelt, zwischen Arbeitsplätzen und Investitionen einerseits und andererseits den Wasserproblemen und der Verkehrsbelastung. Aber dahinter stecken meist auch Verfahrens- und letztendlich Machtfragen, die bewirken, dass Konflikte eskalieren: das Gefühl nicht ernst genommen zu werden, übergangen zu werden, nur zum Schein beteiligt zu werden. Die Eskalation rund um Stuttgart 21 kann man nicht nur damit erklären, dass dort der Hauptbahnhof umgebaut wird. Da hat sich ein tieferer Vertrauensverlust gegenüber der politischen Elite artikuliert. Das ist der Hintergrund für viele schwerere Konflikte.

**Eva Eichenauer:** Ich sehe das ähnlich. Allerdings ist das Setting beim Thema Windenergie wieder speziell. Wer vom Dorf kommt, kennt das: Vielfach spielen zwischenmenschliche Konflikte mit hinein, und der Streit um ein Projekt kann auch zum Stellvertreterkonflikt für etwas werden, das ohnehin schon im Argen lag; etwa, wenn jemand sich bei der Flurbereinigung übergangen fühlte. Dann geht es aber durchaus auch um Identität.

Menschen fühlen sich mit ihrer Heimat verbunden und sind nicht unbedingt begeistert, wenn sie „transformiert“ wird. Vielfach geht es auch um Verteilungsfragen, aber immer in Verbindung mit Fragen des Verfahrens: „Die Vorhabenträger stellen die Dinger hin, und wir werden nicht nur nicht gefragt, wir bekommen auch nichts ab“, heißt es oft. Es spricht sich schnell herum, wie viel Geld man mit Windkraftanlagen verdienen kann, und das ist wirklich sehr viel Geld. Die Frage, wer die Lasten trägt und wer den Nutzen hat, ist in diesem Feld sehr prominent. Allerdings versucht man in der Gesetzgebung zunehmend, diese Frage zu adressieren und eben auch den Nutzen breiter zu verteilen, zum Beispiel über das Bürger- und Gemeindenbeteiligungsgesetz in Mecklenburg-Vorpommern.

**Manfred Kühn:** Diese Verteilungskonflikte haben eine starke räumliche Komponente. Man könnte sie auch als Standortkonflikte bezeichnen, denn viele Fragen der Lasten- und Nutzenverteilung hängen ja von

der Standortwahl ab. Und eigentlich ist es gerade die Aufgabe von Planung, durch Eignungsgebiete, Vorranggebiete, Abstandsregeln und ähnliches dafür zu sorgen, dass allzu massive Nutzungskonflikte vermieden werden.

### Hilft die Formel „Stadt gegen Land“, um die räumliche Verteilung von Kosten und Nutzen zu verstehen?

**Eva Eichenauer:** Mit Blick auf die Energiewende taucht die Stadt-Land-Frage oft auf. Als Ende 2019 bundesweit der Mindestabstand von einem Kilometer für neue Windkraftanlagen festgelegt wurde, hat Angela Merkel sich in einem FAZ-Interview in diese Richtung geäußert: Weil das Land die erneuerbare Energie produziere, die in der Stadt konsumiert würde, müsse man jetzt etwas Gutes für das Land tun, um Stadt-Land-Konflikte zu verhindern. Dazu diene die Abstandsregelung. Auch in unserem Forschungsprojekt „ReGerecht“ gingen wir zunächst von der Prämisse aus, dass es bei Windkraft um einen Stadt-Land-Konflikt geht.

Das hat sich in unseren Interviews aber nicht bestätigt, im Gegenteil. Ich habe auch mit sehr windkraftkritischen Bürgermeister\*innen gesprochen, und alle fanden dieses Argument absolut unsinnig. Aus Sicht der involvierten Gemeinden ist das kein Stadt-Land-Konflikt. Dass Windräder nicht in der Großstadt gebaut werden können, ist vollkommen unstrittig.

**Manfred Kühn:** Wir beobachten Konflikte um Bauprojekte sowohl in der Stadt als auch auf dem Land. Ich bezweifle, dass es hilfreich ist, Stadt und Land gegeneinander auszuspielen. Überall gibt es mehr Engagement von Bürgerinnen und Bürgern und mehr kritischen Umgang mit neuen Projekten, so dass es schwerer wird sie durchzusetzen, wenn man nicht neue Wege findet, die Leute zu beteiligen. Deswegen würde ich nicht so pauschal über Stadt und Land sprechen. Man muss sich wirklich die politischen Felder anschauen. Beim Streitthema Migration haben wir eine Häufung von Rechtsextremismus in den strukturschwachen Räumen, wo Menschen





sich abgehängt fühlen, und das sind häufig ländliche Räume, aber auch Klein- und Mittelstädte. Hier gibt es schon eine Häufung von Konflikten, weil Neankömmlinge teils als soziale Konkurrenten gesehen werden. Auch das Wahlverhalten im ländlichen Brandenburg ist anders als in Berlin und Potsdam. Aber als genereller Gegensatz wird der Stadt-Land-Unterschied stark überspitzt. Die viel wichtigere räumliche Dimension für Planungskonflikte ist die der Ebenen: Auf einer höheren Ebene werden Ziele formuliert und Vorentscheidungen getroffen und lokal, am ausgewählten Standort, müssen die Menschen mit den Konsequenzen leben und haben wenig Einflussmöglichkeiten.

In der Diskussion fällt häufig das Wort „NIMBY“, kurz für „Not In My Back Yard“. Es bezeichnet eine Haltung, in der man neue Bauprojekte zwar grundsätzlich unterstützt,

„Bei der Beschleunigung von Planungsverfahren kann es nicht darum gehen, Mitbestimmung und zivilgesellschaftliche Kontrolle einzuschränken. Das ist in einer demokratischen Gesellschaft überhaupt nicht wünschenswert.“

Eva Eichenauer

aber nicht, wenn sie vor der eigenen Tür stattfinden. Geht es bei den Widerständen, die Sie beobachten, um diese Art von Verhinderungsdenken?

**Manfred Kühn:** Mit dem Wort „Nimby“ sollte man sehr vorsichtig sein. Es kann leicht dazu benutzt werden, Protestierende und Initiativen zu verunglimpfen. Hier wird ja unterstellt, dass Protest nur von Partikularinteressen motiviert wird, die sich gegen das Allgemeinwohl richten. Aber es ist doch vollkommen legitim, dass die Betroffenen eines Vorhabens protestieren. Wer sollte das sonst tun? Entscheidend ist, dass dieser Protest aus Betroffenheit allein meist nicht reicht, um ein Projekt zu kippen. Die Protestierenden werden aber nur Erfolg haben, wenn sie noch andere mobilisieren. Sie müssen dazu weitergehende Argumente hervorbringen. Bei Tesla ist das etwa das Thema Grund- und Trinkwasserschutz, das weit über reine Abwehr



hinausgeht. Es ist auch ein Gemeinwohlthema und ein wichtiger Aspekt der Auseinandersetzung. Das Nimby-Argument kann aber dazu verwendet werden, solche berechtigten Einwände zu diskreditieren.

**Eva Eichenauer:** Ich sehe es auch so, dass das Nimby-Argument häufig zur Delegitimierung von Protest benutzt wird. Da werden einfache Aussagen gestrickt wie „Nur weil ihr nicht wollt, dass euch die Aussicht verstellt wird, klappt es mit der Energiewende nicht“. In letzter Konsequenz entsteht daraus der Kurzschluss „Ihr seid schuld am Klimawandel“. Das ist vollkommen fehlgeleitet. Es ist doch legitim, dass man sich eine Meinung bildet und in eine Kontraposition zu Entwicklungen im Nahbereich geht, die einem nicht passen. Und es gibt auch wirklich gewichtige Gründe dafür. Es ist in Ordnung, dass Betroffene eine Belastung nicht akzeptieren wollen, die sie als unverhältnismäßig empfinden, gerade wenn sich der Eindruck aufdrängt, dass übergeordnete Gemeinwohlziele nicht überall gleich ernst genommen werden. Und es ist richtig,

„Mit dem Wort ‚Nimby‘ sollte man sehr vorsichtig sein. Es kann leicht dazu benutzt werden, Protestierende und Initiativen zu verunglimpfen. Hier wird ja unterstellt, dass Protest nur von Partikularinteressen motiviert wird, die sich gegen das Allgemeinwohl richten.“

Manfred Kühn

dass jemand prüft, ob beispielsweise wirklich alle Vogelschutzrichtlinien eingehalten werden. Mit der Nimby-Argumentation kann man Protesten die Legitimationsgrundlage entziehen. Es ist durchaus eine Strategie zu sagen: „Die wollen eben nicht, die sind irrational und deswegen müssen wir uns mit ihren Argumenten nicht befassen.“

### Haben Konflikte auch etwas Produktives?

**Eva Eichenauer:** Im Prinzip ist es ja gut, dass sich wieder mehr Leute beteiligen. Die Konflikte zeigen, dass Leute sich engagieren, dass sie sich Gedanken machen um das, was um sie herum passiert. Und dieses Ausprobieren von Wirkmächtigkeit ist erst einmal sehr wünschenswert. Allerdings muss man politische Beteiligung und demokratische Konfliktaustragung auch erstmal lernen: Wie gehe ich mit so einem Konflikt um, wie gehe ich um mit Aushandlungsprozessen, wie damit, dass ich auch mal den Kürzeren ziehe? Die Erfahrung, die Politisierung über Konflikte ist zunächst einmal wünschenswert. Wichtig ist aber, dass man

Strukturen schafft, die Menschen so „demokratiefest“ machen, dass sie nicht in eine antidemokratische Richtung abdriften.

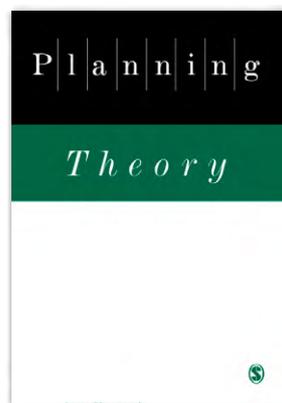
**Manfred Kühn:** Ich beschäftige mich viel mit neuen „agonistischen“, also konfliktorientierten Planungs- und Politiktheorien. Dieser Ansatz besagt, dass Konflikte notwendig sind, um die Demokratie lebendig zu halten. Das Gegenteil der Demokratie ist Autokratie wie in China, wo Entwicklungsprogramme und Projekte von oben durchgesetzt werden und die Bürger wenig mitzusprechen haben. Insofern ist Demokratie das Hauptargument dafür, Proteste und Widerstände ernst zu nehmen. Vor nicht allzu langer Zeit waren noch die Diagnosen von „Postpolitik“ und „Postdemokratie“ weit verbreitet. Sie lauteten, es gäbe formal noch Demokratie, aber im Prinzip hätten die Bürgerinnen und Bürger nichts mehr zu sagen. Hier hat sich der Wind gedreht, und die Lebendigkeit der Auseinandersetzung und die Bedeutung von Wahlen haben wieder zugenommen. In den neuen Denkansätzen in der Planungsforschung drückt sich aber auch Kritik an älteren, „kommunikativen“ Ansätzen aus, die über 20 Jahre hinweg im Prinzip gesagt haben: Es muss nur genug kommuniziert und partizipiert werden, damit alle Planungsprobleme im Konsens und kooperativ gelöst werden können. Das hat sich als falsch herausgestellt. Es gibt Antagonismen, die im Konflikt ausgetragen werden müssen und die man bestenfalls etwas zähmen kann. Ich sehe das durchaus positiv. Die Frage ist aber immer, wo die Grenzen der demokratischen Auseinandersetzung liegen, und wo Gewalt anfängt.

Wie lassen sich Konflikte planerisch bearbeiten?  
Wie geht man richtig mit ihnen um?

**Eva Eichenauer:** Das ist die Gretchenfrage, auf die wohl jeder und jede gern eine Antwort hätte. Ein Punkt, den ich schon angesprochen habe, ist: Es



*Eichenauer, Eva; Gailing, Ludger (2020): Gute Bedingungen für lokale Wertschöpfung aus Windkraftanlagen: Erfahrungen und Empfehlungen. Policy Paper. IRS Dialog, 2/2020*

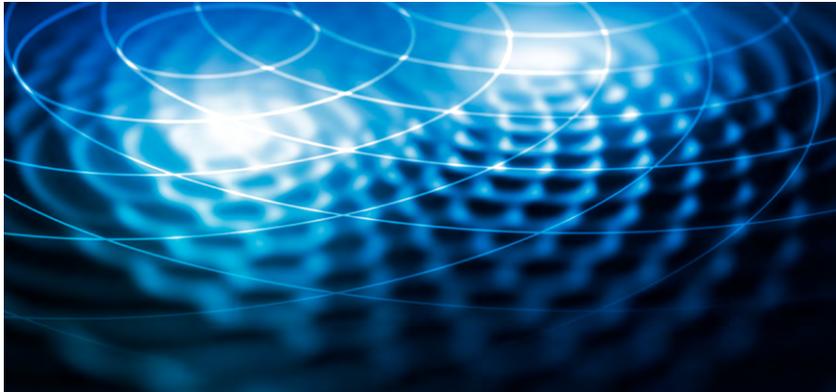


*Kühn, Manfred (2020): Agonistic Planning Theory Revisited: The Planner's Role in Dealing with Conflict. Planning Theory, online first, 143-156*

hilft, wenn die übergeordneten Ziele klar sind und damit der Rahmen steht, innerhalb dessen man Planungskonflikte, die ja Umsetzungskonflikte sind, verhandeln kann. Sobald grundsätzliche politische Fragen in Planungsverfahren einfließen, kommt man konkret vor Ort nicht mehr weiter. Man braucht auch Personen, die das entsprechend kanalisieren können und beispielsweise klarstellen, dass nicht darüber verhandelt wird, ob die Grenzen wieder dichtgemacht werden, oder darüber, ob es den Klimawandel gibt, sondern konkret darüber, wo Windkrafteneignungsgebiete oder Unterkünfte hinkommen, und wie lokale Interessen dabei eingebracht werden. Ich war bei vielen Teilnehmungsveranstaltungen dabei, und auch wenn es platt klingt: Man braucht jemanden, der auf den Tisch haut und sagt „Leute, so geht es nicht“. Man kann unterschiedlicher Meinung sein, aber man muss sich trotzdem respektvoll gegenüberstellen, mit Anstand, in einem guten, wohlwollenden Miteinander. So wichtig es ist, Beteiligung zu fördern, so wichtig ist es auch sicherzustellen, dass die Auseinandersetzung nicht in Diffamierung und Gewalt abgleitet. Entsprechend klar müssen die Grenzen sein und auch durchgesetzt werden. Es kann nicht sein, dass Regionalversammlungen unter Polizeischutz stattfinden müssen. Eigentlich sind das „Kinderstübensachen“, aber sie sind essenziell.

**Manfred Kühn:** Es ist wichtig die Regeln offenzulegen, nach denen entschieden wird, und natürlich auch, worüber überhaupt entschieden werden kann, welche Spielräume und Alternativen es gibt. Oder aber, der Fall ist schon vorab entschieden, dann muss auch das kommuniziert werden. Solche Fragen müssen vor Verfahrensbeginn geklärt werden, um keine falschen Erwartungen zu wecken und keine Enttäuschungen zu produzieren. Es gibt aber auf die Frage nicht die eine richtige Antwort. Es gibt keinen Königsweg. ■

## Abschluss des Forschungsprogramms mit internationaler Konferenz zu Digitalisierung und Raumentwicklung



### On-/Offline Interferences

## Digitalisation and Socio-Spatial Transformations

Mit dem Jahreswechsel läuft auch das bisherige Forschungsprogramm „Städte und Regionen als offene Handlungszusammenhänge“ (2019-2021) aus. Das IRS-Forschungsprogramm bildet einen inhaltlichen und strategischen Rahmen für die haushalts- und drittmittelfinanzierte Forschung des Instituts. In den vergangenen drei Jahren lag der Fokus insbesondere der Leitprojektforschung der fünf Forschungsabteilungen auf der Art, wie Städte und Regionen in ihrer räumlichen Entwicklung mit Einflüssen umgehen, die von außerhalb des eigenen Territoriums kommen.

Kontakt:  
Prof. Dr. Oliver Ibert  
Tel. 03362 793 118  
oliver.ibert@leibniz-irs.de

Solche Prozesse vollziehen sich beispielsweise im Kontext einer digitalen Vernetzung unserer Welt und zunehmender internationaler Wanderungsbewegungen. Entsprechend bildete der Zusammenhang zwischen Digitalisierung und räumlicher Entwicklung einen thematischen Schwerpunkt des Forschungsprogramms.

Die internationale Online-Konferenz „On-/Offline Interferences – Digitalisation and Socio-Spatial Transformations“ am 15. und 16. November 2021 führte die Erkenntnisse mehrerer Forschungsprojekte zu diesem Schwerpunktthema zusammen.

Das kommende Forschungsprogramm (2022-2025) wird sich mit der Bedeutung disruptiver Dynamiken für die Raumentwicklung beschäftigen. Nicht zuletzt im Lichte der Erfahrungen mit der Coronapandemie wurde deutlich, dass längerfristige sozial-räumliche Transformationen aller Wahrscheinlichkeit nach nicht kontinuierlich und linear verlaufen, sondern durch Disruptionen, also überraschend auftretende Ereignisse oder Brüche geprägt sind, die außergewöhnliche Unsicherheit stiften, Sinn- und Bedeutungszusammenhänge erschüttern, gesellschaftliche Werte bedrohen und trotzdem schnelle Antworten erfordern. Entsprechend wird das kommende Forschungsprogramm den disruptiven Qualitäten sozial-räumlicher Wandlungsprozesse gewidmet sein.

Mit dem 1. Januar 2022 werden darüber hinaus organisatorische Veränderungen für das IRS wirksam werden. Das Institut wird in seinen Eigenmedien über diese Veränderungen berichten. ■

## Workshop diskutiert Rolle von digitalen Plattformen in der regionalen Entwicklung



Am 01. Oktober 2021 richtete die Forschungsabteilung „Dynamiken von Wirtschaftsräumen“ gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung Brandenburg GmbH (WFBB) den Online-Praktiker\*innenworkshop „Lokal – Regional – Translokal: Zur Rolle von digitalen Plattformen in der regionalen Entwicklung“ aus. In ihrem Leitprojekt „Plattform-Ökologie: Kreative Zusammenarbeit im Spannungsfeld zwischen virtuellen und konkreten Räumen am Beispiel von Modedesign“ untersucht die Forschungsabteilung derzeit, welche Rolle digitale Plattformen in Kreativprozessen spielen. Dabei rücken vor allem große, internale Plattformen ins Blickfeld. Doch wie genau können digitale Plattformen einen regionalen Mehrwert schaffen? Lohnt es sich gar, regionale Plattformen einzurichten?

Ziel des Workshops war es daher, einige regionale und regionalisierte digitale Plattformen vorzustellen und zu diskutieren, worin die besonderen Herausforderungen für das Entfalten einer regionalen Wirkung von Plattformen liegen. Ein Panel rückte Plattformen zur För-

derung der Digital- und Kreativwirtschaft in den Fokus. Dabei diskutierten Britta Buck (Kompetenzteam Kultur- und Kreativwirtschaft der Landeshauptstadt München), Frank Zumbruch (Kreativregion Rhein-Neckar) und Anna Momburg („Heimatoffice“ – Neuland21). Das Zweite Panel stellte digitale Plattformen vor, die explizit an regionalen Bedürfnissen ansetzen. Dabei diskutierten Philipp Wilimzig (Smart Village Solutions SVS GmbH), Mark Hoffmann (meinstadt.de) und Jürgen Neyer (Bürgerbeteiligung Frankfurt (Oder) – Słubice). Für die Teilnehmenden wurde aus den Diskussionen deutlich, dass regionalisierte digitale Plattformen für die Regionalentwicklung das Potenzial mitbringen, die „Offline“-Besonderheiten einer Region für die Online-Welt zu übersetzen und damit besser zugänglich zu machen. Es zeigte sich jedoch auch, dass die Realisierung dieses Potenzials kein Selbstläufer ist: Damit ist großer und vor allem kontinuierlicher Arbeitsaufwand verbunden, der entsprechend personelle Ressourcen bindet. ■

Kontakt:  
Prof. Dr. Suntje Schmidt  
Tel. 03362 793 172  
suntje.schmidt@leibniz-irs.de

## Abschlussstagung „Die große Kraft des Kollektivs. Kollaboratives Arbeiten in der Architektur vom 20. Jahrhundert bis in die Gegenwart“



Am 17. und 18. September 2021 fand die internationale Abschlussstagung des DFG-geförderten Forschungsprojektes „Architektur- und Planungskollektive der DDR“ in Bamberg statt. Die Tagung wurde gemeinschaftlich von den Mitarbeiterinnen des Kompetenzzentrum Denkmalwissenschaften und Denkmaltechnologien (KDWT) der Universität Bamberg, Stephanie Herold, Sophie Stackmann und Scarlett Wilks sowie Harald Engler und Stefanie Brünenberg von der Historischen Forschungsstelle des IRS organisiert, die zusammen auch das Verbundprojekt bearbeiten.

Auf der hybrid durchgeführten Tagung richteten elf Vorträge und eine Keynote den Blick auf das kollaborative Arbeiten unter Architekt\*innen von der Moderne im frühen 20. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Verschiedenste Strategien des gemeinschaftlichen Entwerfens und Planens von Architektur wurden im internationalen Kontext besprochen: In vier Sektionen wurden Themen wie die Autorschaft als historiografische Herausforderung oder die Bildung und Struktur von Architekturkollektiven diskutiert. Daneben nahmen die Referent\*innen außerdem kollaborative Arbeitsmethoden einzelner Architekt\*innen und Architekturbüros in den Fokus. Auch die Zusammenarbeit bei komplexen Planungsprozessen verschiedenster Gebäude und städtebaulicher Projekte wurde vor einem internationalen Publikum thematisiert. Am ersten Abend war Michael Kubo, Assistenzprofessor am Gerald D. Hines College of Architecture and Design der University of Houston, eingeladen. Sein digital gehaltener Abendvortrag mit dem Titel „Collective,

Collaborative, Corporate“ widmete sich der Ausbreitung kollektiver Architekturproduktion in den USA – mit einem speziellen Fokus auf das unter Beteiligung von Walter Gropius gegründete The Architects Collaborative (TAC).

Auch die Projektmitarbeiterinnen Sophie Stackmann und Stefanie Brünenberg stellten Forschungsergebnisse aus ihrem Projekt vor. Sophie Stackmann aus Bamberg erläuterte die Bedeutung des Konzepts „Kreativität“ in der DDR, und Stefanie Brünenberg widmete sich den Verflechtungen im Arbeitsnetzwerk der DDR-Architekturkollektive. Die Tagungsbeiträge brachten nicht nur wichtige Erkenntnisse zur Definition von Architektur- und Planungskollektiven sowie den verschiedenen Formen des kollaborativen Arbeitens, sondern wagten auch den wichtigen Blick über das europäische Ausland hinaus. Dabei wurde deutlich, dass in Ost und West durchaus historische Parallelen erkennbar sind. Außerdem erlebt das kollektive Arbeiten in der Architektur aktuell eine veritable Renaissance: Immer seltener werden singuläre kreative Figuren in den Vordergrund des Architektorentwurfs gerückt. Vielmehr werden Bürogemeinschaften gegründet, um das komplexe Bauwesen interdisziplinär zu behandeln. Und auch in anderen Bereichen von Wirtschaft und Gesellschaft außerhalb der Architektur scheinen kollektive Arbeitsgemeinschaften eine für viele praktikable Antwort auf aktuelle und allzu marktwirtschaftlich-wettbewerbsorientierte Arbeitszusammenhänge darzustellen.

Es ist geplant, die Beiträge zu einem Tagungsband zusammen zu fassen, der voraussichtlich 2022 erscheinen wird. ■

Kontakt:  
Stefanie Brünenberg  
Tel. 03362 793 182  
stefanie.brünenberg@leibniz-irs.de

## Besser lernen in Krisen: Konferenz und Publikationen zur Krisenforschung



Voller Konferenzbericht  
„Krisen brauchen mehr  
als Management“  
mit Weiterleitung zur  
Veranstaltungsseite  
einschließlich Video-  
dokumentation

Vom 30. Juni bis zum 2. Juli 2021 veranstalteten das IRS und die Johannes Gutenberg-Universität Mainz gemeinsam die internationale Online-Konferenz „Emerging from Emergencies. Exploring CRISIS as a Dynamic Opportunity Structure“. Die Konferenz unterzog die heute gängige Diagnose eines „Zeitalters der Krisen“ einer kritischen Prüfung und diskutierte Wege der sinnvollen Auseinandersetzung mit Krisen. Wie kann die Gesellschaft, so lautete die Kernfrage, Krisen bewältigen und aus ihnen lernen, so dass sie am Ende besser dasteht als vorher? Der Konferenz ging es zum einen um den Austausch innerhalb der sozialwissenschaftlichen Krisenforschung. Darüber hinaus verfolgte sie aber auch den Anspruch, in transdisziplinärer Weise das Wissen von Praxisakteuren mit dem akademischen Diskurs zu verbinden. Dass dies gelingen konnte, lag wesentlich an dem außergewöhnlichen Line-up, zu dem international renommierte Persönlichkeiten der Krisenforschung genauso gehörten wie Vertreterinnen und Vertreter von Hilfs- und Notfallorganisationen, der Medien und des Krisenmanagements. Die Konferenz leitete nach knapp vier Jahren Forschung die Schlussphase des BMBF-geförderten

Projekts „Resilienter Krisen-Umgang: Die Rolle von Beratung bei der Schaffung und Nutzung von ‚Gelegenheiten‘ in Krisenverläufen“ kurz „RESKIU“ ein. In diesem Projekt erforschen Oliver Ibert, Tjorven Harmsen (beide IRS) und Verena Brinks (Universität Mainz) Krisenverläufe, um zu verstehen, wie Krisen sich räumlich manifestieren und wie in ihnen gelernt bzw. Expertise mobilisiert wird.

Für die Praxis relevante Erkenntnisse bereitete das Team im Policy Paper „Gefragt in der Krise. Gut beraten unter Ausnahmebedingungen“ auf, das in der Reihe IRS Dialog (4/2021) erschien. Die Publikation richtet sich in erster Linie an wissenschaftliche Expert\*innen, die Politik- und Gesellschaftsberatung praktizieren, und dabei mit den erschwerten Bedingungen krisenhafter Ereignis-Eskalationen zurecht kommen müssen. Sie gibt praktische Tipps für die Kommunikation und den Umgang mit Klient\*innen. Im Journal of Contingencies and Crisis Management erschien außerdem der Artikel „From Omniscient Narrator to Involved Participants: Places and Spaces ‘Activated’ in the EHEC O104:H4 Crisis 2011“. Darin diskutieren Verena Brinks und Oliver Ibert die EHEC-Epidemie von 2011 als Beispiel für eine Gesundheitskrise.

Sie verlassen darin die „Hubschrauberperspektive“, die viele nachträgliche Krisenrekonstruktionen kennzeichnet, und beleuchten stattdessen die Orte, die zu Arenen der Auseinandersetzung mit dem akuten Krisengeschehen wurden – beispielsweise Krankenhäuser und Supermärkte, in denen nach keimbelasteten Lebensmitteln gefahndet wurde.

Die Erkenntnisse von RESKIU fließen derzeit in das viermonatige Transferprojekt „Crisis Science Projekt (CRISP)“. CRISP ist am BMBF angesiedelt und hat zum Ziel, neue Formate für die wissenschaftliche Politikberatung in Krisen zu entwickeln. ■

Kontakt:  
Prof. Dr. Oliver Ibert  
Tel. 03362 793 118  
oliver.ibert@leibniz-irs.de

Tjorven Harmsen  
Tel. 03362 793 286  
tjorven.harmsen@leibniz-irs.de

*Brinks, Verena; Ibert, Oliver (2021):  
From Omniscient Narrator to Involved  
Participants: Places and Spaces  
“Activated” in the EHEC O104:H4  
Crisis 2011. Journal of Contingencies  
and Crisis Management, 29(3), 321-329*

*Ibert, Oliver; Harmsen, Tjorven; Brinks,  
Verena (2021): Gefragt in der Krise.  
Gut beraten unter Ausnahmebedingungen.  
Policy Paper. IRS Dialog, 4/2021*

## IRS an neuem Zertifikatsstudiengang „Transferscout\*in“ beteiligt



**Innovation  
Hub 13**  
fast track to transfer



zum Studiengang

Mit dem Wintersemester 2021/22 startete an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg der Zertifikatsstudiengang „Transferscout\*in“. Der „Innohub13“-Verbund der Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg und der Technischen Hochschule Wildau, gefördert aus dem BMBF-Programm „Innovative Hochschule“, war maßgeblich am Aufbau des Programms beteiligt. Das IRS ist mit seinem Teilprojekt „Open Region: Regionale Problemlagen als Ausgangspunkte von Innovationen“ im Innohub13-Verbund aktiv und beteiligt sich an der Lehre im neuen Studiengang: Julia Stadermann und Andreas Kuebart von der Forschungsabteilung „Dynamiken von Wirtschaftsräumen“ bieten gemeinsam ein Lehrmodul zu „Wissens- und Technologietransfer Digital“ an.

Der neue Studiengang ist der einzige seiner Art in Deutschland. Innerhalb eines Jahres, in Teilzeit und berufs begleitend, erwerben die Studierenden die notwendigen Kompetenzen für künftige Tätigkeiten in Transfereinrichtungen von Hochschulen, außeruniversitären Forschungseinrichtungen, privatwirtschaftlichen Unternehmen sowie bei Verbänden, Vereinen und Kammern. Transferscouts sind gedacht als Vermittelnde und Übersetzende zwischen Hochschulen, Unternehmen und Gesellschaft: Sie

sollen für Transferaktivitäten sensibilisieren, Verwertungs- und Innovationspotenziale identifizieren, passgenau Kooperationspartnerschaften vermitteln und mit ihrer fachlichen Expertise eigene Ideen zur Problemlösung entwickeln. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf die Transformationsprozesse der Lausitz zu einer postfossilen Region gelegt. Die in dem neuen Studiengang erworbenen Kompetenzen sollen aber auch über die Lausitz hinaus relevant sein.

Im Projekt „Open Region“ unterstützt das IRS die Entstehung von Innovationen auf der Basis regionaler Problemlagen in Südbrandenburg. Mit sogenannten Innovation Salons (siehe IRS aktuell 96, S. 7) hat das Forschungsteam, bestehend aus Suntje Schmidt und Julia Stadermann, ein neues Format entwickelt und erprobt, das einen organisatorischen Rahmen für den dialogischen und problemzentrierten Wissenstransfer zwischen Zivilgesellschaft und Wissenschaft (insbesondere den regionalen Hochschulen) bietet. Ausgehend von konkreten Problemlagen der Region (z.B. Gesundheitsversorgung in dünn besiedelten Räumen) wird so gemeinsam neues Wissen generiert.

Das IRS bringt nun seine Kompetenzen zu problemgetriebener Innovation und zu dialogischem, „mehrdirektionalem“ Transfer in die Ausbildung von Transferscouts ein. ■

Kontakt:  
Dr. Andreas Kuebart  
Tel. 03362 793 186  
andreas.kuebart@leibniz-irs.de

Julia Stadermann  
Tel. 03362 793 227  
julia.stadermann@leibniz-irs.de

## Neuer Leibniz-Forschungsverbund „Wert der Vergangenheit“ nimmt Arbeit auf



Am 1. September 2021 nahm der neue Leibniz-Forschungsverbund „Wert der Vergangenheit“ seine Arbeit auf. In ihm vereinen sich 20 Einrichtungen der Leibniz-Gemeinschaft, deren Spektrum von den geschichts- und kulturwissenschaftlichen über die sozial- und umweltwissenschaftlichen Institute bis hin zu den Forschungsmuseen reicht. Das IRS ist mit seiner Historischen Forschungsstelle im Verbund vertreten. Der Forschungsverbund nimmt aktuelle gesellschaftliche Auseinandersetzungen – Denkmalstürze und Aufarbeitungsskandale, vergangenheitspolitische Revisionsforderungen und Restitutionskonflikte, Debatten über das koloniale Erbe wissenschaftlicher Weltansichten – zum Anlass, die Frage zu stellen, welchen Wert und welche Werte Gesellschaften der Vergangenheit zuschreiben.

Die Idee und das Konzept gehen zurück auf die erfolgreiche Arbeit des Leibniz-Forschungsverbundes „Historische Authentizität“ (2013-2020), an dem die Historische Forschungsstelle des IRS ebenfalls beteiligt war. Der neue Forschungsverbund unterscheidet sich

Kontakt:  
Prof. Dr. Christoph Bernhardt  
Tel. 03362 793 142  
christoph.bernhardt@leibniz-irs.de

strukturell deutlich von seinem Vorgänger: Die Forschungen werden nun in neun autonom agierenden Arbeitsgruppen, sogenannten Labs, durchgeführt.

Das IRS bringt sich in drei Labs ein: Das Lab „Materialität und Medialität“ fragt nach dem Verhältnis physischer Objekte – etwa Ausstellungsstücke in Museen – und (multi-)medialer, auch digitaler Repräsentationen bei der Herstellung von Deutungen der Vergangenheit. Das Lab „Digitale Heuristik und Historik“ widmet sich der Frage der Vergangenheitsaneignung im digitalen Zeitalter vor allem mit Blick auf Archive. Das Lab „Dynamische Räume“, koordiniert von Christoph Bernhardt, Leiter der Historischen Forschungsstelle des IRS, und Johannes Paulmann, Direktor des Leibniz-Instituts für Europäische Geschichte, untersucht in historischer, raum- und bildungswissenschaftlicher Perspektive, wie Raumbeziehungen historische Wertehorizonte bestimmen und diese umgekehrt Raumvorstellungen prägen. Es nimmt vor allem Europa in seinen globalen und kolonialen Bezügen in den Blick.

Der Forschungsverbund ist zunächst für vier Jahre genehmigt. An ihm wirken etwa 50 nationale und internationale Forschungseinrichtungen mit: 15 Vollmitglieder, die der Leibniz-Gemeinschaft angehören, darunter Forschungsmuseen sowie geschichts-, sozial- und kulturwissenschaftliche Institute; fünf assoziierte Mitglieder, ebenfalls aus der Leibniz-Gemeinschaft; und schließlich ca. 30 internationale Universitäten, Institute, Museen und andere akademische Einrichtungen, die den Verbund als Kooperationspartner unterstützen. Die Federführung des Forschungsverbundes liegt beim Leibniz-Zentrum für Zeithistorische Forschung Potsdam (ZZF). ■

# „Wissenschaft muss ein eigener Freiraum bleiben!“

## Alumni-Interview mit Thorsten Heimann



*Dr. Thorsten Heimann arbeitet im Referat „Grundsatzfragen der Kulturpolitik“ bei der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien. Er war am IRS von 2010 bis 2018 wissenschaftlicher Mitarbeiter, Doktorand und Postdoktorand in der Forschungsabteilung „Kommunikations- und Wissensdynamiken im Raum“.*

► [kulturstaatsministerin.de/nachhaltigkeit](https://kulturstaatsministerin.de/nachhaltigkeit)

**Lieber Herr Heimann. Können Sie uns bitte etwas über Ihre aktuelle berufliche Station erzählen?**

Gerne. Seit September 2020 arbeite ich im Grundsatzreferat der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien (Kulturstaatsministerin). Mein Arbeitsgebiet ist die Verankerung ökologischer Aspekte der Nachhaltigkeit in Kultur und Medien. Und zwar auf Bundesebene.

**Wie kann man sich das konkret vorstellen?**

Auch der Kultur- und Medienbetrieb hat einen ökologischen Fußabdruck, den es in den kommenden Jahren zu verändern gilt. Bei mir laufen die strategischen Fragen für die Kulturpolitik des Bundes zu diesem Thema zusammen. Gemeinsam mit unserem Museumsreferat haben wir beispielsweise im Frühjahr einen Runden Tisch für Museen und Klimaschutz einberufen, an dem zahlreiche Akteure der Museen sowie aus Kulturpolitik und -verwaltung auf Einladung der Staatsministerin teilgenommen haben. Da passiert jetzt gerade richtig viel. Kultureinrichtungen sind ideale Orte für Aushandlungsprozesse. Auch der Aufbau von Netzwerken und die Verbreitung neuer Praktiken für Klima- und Umweltschutz in und durch die Kultur liegt uns am Herzen. Die Kulturstaatsministerin ist ja Teil des Kabinetts, daher verhandeln wir auch relevante Gesetzentwürfe mit. Im Frühjahr 2021 wurden wir zum Beispiel an den Verhandlungen zur Novelle des Klimaschutzgesetzes beteiligt, deren Hauptverantwortung beim Umweltministerium lag. Tolle Sache, das mitzubekommen (lacht). Ich übernehme natürlich auch ganz klassische Referententätigkeiten wie die Beantwortung von Bürgeranfragen an die Staatsministerin. Terminbegleitungen und Kontaktpflege zu Expertinnen und Experten sowie zu Kulturverbänden gehören natürlich auch dazu.

**Was haben Sie aus Ihrer heutigen Sicht an wichtigen Fähigkeiten aus dem IRS mitgenommen?**

Das wirklich Tolle ist, dass ich einen großen Teil meiner IRS-Themen immer noch weiterentwickeln kann. Klimawandel, Kultur, Medien, ökologische Diskurse, Forschungsmethoden, all das spielt immer noch eine Rolle in meiner Arbeit. Was ich auch mitgenommen habe, ist das selbständige und kreative Erarbeiten von Lösungsansätzen. Das Finden von Forschungslücken ist wie das Aufspüren aktueller – auch politischer – Herausforderungen: Wo müssen wir den Finger in die Wunde legen, was gilt es zukünftig zu verbessern? Andere von diesen Herausforderungen zu überzeugen, Lösungswege dann eigenständig voranbringen zu können, all das war auch meine tägliche Arbeit am IRS.

**Sie haben das IRS 2018 verlassen. Welches typische IRS-Wissen ist für Sie heute wichtig?**

Dazu gehört erst einmal das dort erworbene Wissen über Governance-Prozesse. Auch das Wissen über die gesellschaftliche und politische Bedeutung verschiedener Diskurse, ihrer Aushandlungsarenen und Verläufe oder ihrer Bedeutung für soziales Handeln und für soziale und technische Innovationen. Wovon ich heute viel profitiere, ist aber auch meine individuelle biografische Kombination meiner grundständigen Ausbildung in Kulturwissenschaft und Kulturmanagement, inklusive der künstlerisch-ästhetischen, juristischen und betriebswirtschaftlichen Grundlagen, und dann die Weiterentwicklung am IRS in der sozialwissenschaftlichen Klimaforschung. Auch die wissenssoziologische Brille, die ich von Gabriela Christmann mitgenommen habe. Soziale Innovatoren und damit verbundene Akteurs- und Wissenskonstellationen zu identi-

fizieren, gehört dazu. Denn wir fragen uns oft, welche Kombination von Personen und Kompetenzen es braucht, damit etwa Umwelt- und Klimaschutz in Kultur und Medien vorangebracht werden können.

**Stichwort Politik- und Gesellschaftsberatung. Wie hat Sie Ihre Zeit am IRS in Bezug auf Ihr Transferverständnis geprägt?**

Vor allem eine Erkenntnis ist mir wichtig: Transfer ist sehr schwer! Klimawandel-Themen etwa tauchen sehr selektiv in der Öffentlichkeit auf. Feinheit und Komplexität des wissenschaftlichen Klimadiskurses werden nur selten medial abgebildet. Vieles, was in der Wissenschaft diskutiert wird, kommt verzerrt oder gar nicht in der Öffentlichkeit an. Forschende sollten deshalb sensibler sein für ihre eigene Rolle im Verhältnis von Wissenschaft, Medien, Politik und Gesellschaft. Wir brauchen hier mehr Professionalität und Selbstreflexion auf Seiten der Wissenschaft. Was mir noch wichtig ist: Die Frage, wann Transfer eingefordert werden sollte und wann nicht, muss wieder mehr reflektiert werden. Das *theoria cum praxi*-Konzept der Leibniz-Institute fand ich immer klasse. Ich persönlich konnte viel Grundlagenforschung betreiben und auch anderen davon berichten. Öffentlich finanzierte Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler müssen aber auch weiterhin ohne Einfluss von außen forschen können. Das Grundgesetz betont bewusst die Freiheit von Wissenschaft – wie auch von Kunst und Kultur. Deutschland leistet sich ja bewusst einen öffentlich finanzierten Forschungsbetrieb, um Freiräume des Denkens zu erhalten und Antworten auf grundsätzliche Fragen zu erhalten, die nicht sofort transferrelevant sein müssen oder können. Die Forderung nach immer mehr Wissenstransfer aus der öffentlichen Wissenschaft heraus ist aus meiner Sicht deshalb problematisch. Vergessen wir nicht, dass ohnehin viel Forschung und Innovation auch in Unternehmen und Verwaltungen statt-

Interview und Kontakt:  
Gerhard Mahnken  
Tel. 03362 793 113  
gerhard.mahnken@leibniz-irs.de

findet. Öffentliche Wissenschaft muss ein eigener Freiraum bleiben. Wir sollten die Fahne für die Wissenschaftsfreiheit wieder höher hängen, die ja nicht selbstverständlich ist. Wird diese nicht mehr eingefordert, kann sie auch schnell von der Landkarte verschwinden.

**Sie haben eine ganz schön steile Karriere hingelegt. Was empfehlen Sie IRS-Nachwuchswissenschaftler\*innen?**

Ich habe zu meinen IRS-Zeiten immer stark in Richtung Wissenschaft gedacht. Also klassischer Werdegang mit Promotion, Habilitation und dann am besten eine universitäre Karriere, Professur. Die Bundesregierung, also meine jetzige Arbeitgeberin, hatte ich damals gar nicht auf dem Schirm. Ich sehe, dass IRS-ler regelmäßig gut beruflich unterkommen, zumindest in meiner Kohorte. Junge Forschende sollten manchmal vielleicht entspannter mit ihren Karriereplannungen umgehen. Und eben nicht nur auf öffentliche wissenschaftliche Optionen schauen. Die Arbeitsbedingungen außerhalb sind momentan oft viel besser. Die öffentlich finanzierte Wissenschaft in Deutschland befindet sich meines Erachtens in einer Krise, denn viele Einrichtungen können momentan ihren besten Köpfen nicht die Bedingungen geben, die sie anderswo haben, etwa im Ausland. Die 2020er-Jahre werden hier einige Veränderungen bringen müssen, wenn wir 2030 noch gute Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler halten wollen. Hinzu kommt, auch in der Praxis gibt es eine Welt, die wunderschön ist und in der raumbezogenes Wissen gefragt ist. Mein Tipp ist also, selbstbewusst zu sein und sich zugleich über die sehr gute Ausbildung und das hohe Niveau im IRS im Klaren zu sein.

**Haben wir noch etwas vergessen?**

Vorsicht vor dem IRS-Kaffeeautomaten! Er kann süchtig machen.

**Vielen Dank, Thorsten Heimann!** ■

## Neues DFG-Projekt zur räumlichen Ausbreitung der COVID-19-Pandemie



*Kuebart, Andreas; Stabler, Martin (2021): Risikoprozesse statt Risikogebiete. Raumdimensionen der COVID-19-Pandemie in Deutschland. Informationen zur Raumentwicklung, 48 (2), S. 40-49*

Kontakt:  
Dr. Andreas Kuebart  
Tel. 03362 793 186  
andreas.kuebart@leibniz-irs.de

Die Deutsche Forschungsgemeinschaft hat einen Projektantrag des IRS-Geographen Andreas Kuebart zu räumlichen Ausbreitungsmustern der COVID-19-Pandemie bewilligt. Das Projekt „Socio-Spatial Diffusion of COVID-19 in Germany“ wird im Januar 2022 starten und für zwei Jahre laufen. Das Forschungsvorhaben zielt darauf ab, den Verlauf der COVID-19-Pandemie in Deutschland durch eine Prozessperspektive zu analysieren, um räumlich-zeitliche Diffusionsmuster zu erkennen. Es soll empirisch und konzeptionell zur Diffusionsforschung beitragen, aber auch Empfehlungen für künftige politische Maßnahmen im Kampf gegen Epi- bzw.

Pandemien geben, die direkt auf deren räumliche Ausbreitung abzielen, beispielsweise Grenzschließungen.

Projektleiter Andreas Kuebart sieht die gute Verfügbarkeit räumlicher Daten zur Ausbreitung von COVID-19 als ein besonderes Potenzial an: „Im Gegensatz zu jeder anderen Pandemie zuvor wurde COVID-19 detailliert überwacht und kartiert, was besonders feine Analysen ermöglicht“, so Kuebart.

In der Zeitschrift „Informationen zur Raumentwicklung“ veröffentlichten Andreas Kuebart und Martin Stabler unter dem Titel „Risikoprozesse statt Risikogebiete. Raumdimensionen der COVID-19-Pandemie in Deutschland“ zuletzt Forschungsergebnisse zur Räumlichkeit der Pandemie (siehe auch IRS aktuell 95, S. 9).

Die Autoren sprechen sich darin dafür aus, das Infektionsgeschehen als Kombination mehrerer sozialräumlicher Prozesse zu verstehen, die sich an konkreten Orten (z.B. Pflegeheime) und in Mobilitätsnetzwerken (z.B. Tourismus) vollziehen. Maßnahmen, die an territorialen Grenzen ansetzen, seien demnach weniger wirkungsvoll als solche, die Orte und Netzwerke in den Blick nehmen. ■

## Virtueller Besuch aus dem Brandenburger Wissenschaftsministerium im IRS

Im Juni 2021 besuchte Steffen Weber das IRS via Zoom. Er ist seit Herbst 2020 Leiter der Abteilung Wissenschaft und Forschung im Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur (MWFK) des Landes Brandenburg, die auch für das IRS zuständig ist. Im Rahmen eines Zoom-Meetings konnte er die Leitungen der IRS-Abteilungen, inklusive der Verwaltung und des Bereichs Wissensmanagement und -kommunika-

Kontakt:  
Dr. Juliane Riese  
Tel. 03362 793 112  
juliane.riese@leibniz-irs.de

tion, näher kennenlernen und ins Gespräch mit Teilen der IRS-Belegschaft kommen.

Die Leiterin des Referats 22 Außeruniversitäre Forschung im MWFK und Vorsitzende der Mitgliederversammlung des IRS, Dr. Inge Schlotzhauer, sowie die für das IRS zuständigen Referentinnen Ramona Christ und Nicole Pacha nahmen ebenfalls an dem Zoom-Gespräch teil. ■

## Einführungswoche des EU-Ausbildungsnetzwerks „Coral“



Interview mit  
Federica Ammaturo  
und Chen Gao

Bringen Coworking Spaces, Makerspaces, FabLabs und ähnliche Einrichtungen, zusammengefasst unter der Bezeichnung „kollaborative Arbeitsorte“, ländlichen und peripheren Räumen der EU neue Entwicklungsperspektiven? Das Marie Skłodowska-Curie Innovative Training Network „Coral“ widmet sich dieser Frage. Zwischen dem 20. und 24. September 2021 fand nun seine virtuelle Kick-Off-Woche statt. Zum ersten Mal konnten sich alle 15 neu eingestellten Early Stage Researchers (ESR), die bei den neun Partnerorganisationen des Netzwerks beschäftigt sind, treffen und austauschen. Sie präsentierten erste Entwürfe ihrer Promotionsprojekte, die den Kern der Forschungsagenda des Netzwerks darstellen.

Das Programm umfasste zudem drei Keynote Sessions: Janet Merkel, Vertretungsprofessorin für die Ökonomie der Stadt- und Regionalentwicklung an der Universität Kassel berichtete über die Ausbreitung von Coworking Spaces in städtischen und ländlichen Räumen. Annett Steinführer, Wissenschaftlerin am Thünen-Institut in Braunschweig diskutierte Konzepte des Ruralen und der Peripherie in der EU. Juli Biemann, Community-Managerin beim Netzwerk CoWorkLand, präsentierte aktuelle Entwicklungen im ländlichen Coworking. Daneben umfasste das Programm Seminare, die die weitere Qualifizierung der Doktorand\*innen unterstützen sollen.

Kontakt:  
Prof. Dr. Suntje Schmidt  
Tel. 03362 793 172  
suntje.schmidt@leibniz-irs.de

Am IRS sind seit September 2021 zwei ESR tätig: Federica Ammaturo ist Stadt-, Regional- und Umweltplanerin mit einem Masterabschluss von der Universität Neapel Federico II. Chen Gao hat einen Masterabschluss in Urbanism von der Technischen Universität Delft. Betreut von Suntje Schmidt beginnen sie derzeit mit ihrer Forschung über die Rolle ländlicher kollaborativer Arbeitsräume in der regionalen Entwicklung (Ammaturo) bzw. in unternehmerischen Ökosystemen (Gao). ■

► [coral-itn.eu](http://coral-itn.eu)



Federica Ammaturo



Chen Gao

## IRS beim Langen Tag der Stadtnatur mit Angebot zu Klimaanpassung vertreten



Hitzesommer, Tropennächte und Starkregen machen deutlich, wie wichtig Gewässer und Grünflächen für Städte sind. Um diese „blau-grüne Infrastruktur“ ging es am 18. September 2021 bei einer Veranstaltung zum „Langen Tag der Stadtnatur“, an der sich das IRS beteiligte. Unter dem Titel „Treffpunkt StadtNatur: Berlin blau-grün!“ wurden in Berlin-Friedrichshagen Vorträge, Führungen, Diskussionen, interaktive Lerngelegenheiten sowie eine Filmvorführung mit Podiumsdiskussion angeboten. Federführend war das Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei in Kooperation mit dem Leibniz-Institut für Zoo- und Wildtierforschung, dem Leibniz-Zen-

Kontakt:  
Dr. Wolfgang Haupt  
Tel. 03362 793 187  
wolfgang.haupt@leibniz-irs.de

trum für Agrarlandschaftsforschung und dem IRS, sowie drei Umweltinitiativen: Wassernetz-Initiative BUND Berlin, Bildung trifft Entwicklung und der Koordinierungsstelle für Umweltbildung Treptow-Köpenick. Für die stationären Angebote wurde das Freiluftkino Friedrichshagen genutzt.

IRS-Stadtforscher Wolfgang Haupt bot zwei geführte Stadtspaziergänge durch Friedrichshagen zur Frage der städtischen Klimaanpassung an. An konkreten Beispielen diskutierte er mit Teilnehmenden, durch welche baulichen Maßnahmen Städte resilienter gegenüber Hitzewellen und Starkregen werden können. Die Spaziergänge wurden gut angenommen und führten jeweils zu einem lebendigen Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern. Am Abend wurde der Dokumentarfilm „Auf dem Trockenen: Der neue Kampf ums Wasser“ gezeigt und vom Regisseur kommentiert. Anschließend fand eine Podiumsdiskussion statt, an der ebenfalls Wolfgang Haupt teilnahm. Die Diskussion wurde aufgezeichnet und online veröffentlicht. ■



Podiumsdiskussion  
„Hitzesommer, Tropennächte  
und Starkregen: Wie rüsten  
sich Berlin und Brandenburg  
für die Zukunft?“



## 51. Brandenburger Regionalgespräch „Raus aufs Land – Leben und Arbeiten im digitalen Wandel“



zur Veranstaltung

Für Bewohner\*innen ländlicher Regionen bringt die zunehmende Digitalisierung zurzeit einschneidende Veränderungen mit sich. Dabei geht es keinesfalls nur um Fragen der Netzverfügbarkeit. Vor allem geht es um soziale, kulturelle und wirtschaftliche Veränderungen, die mit der anhaltenden Pandemie noch an Dynamik gewonnen haben. Derzeit lässt sich beobachten, wie Zugezogene, Zurückkehrende und Alteingesessene die Transformation von Landgemeinden und ländlichen Regionen aktiv mitgestalten. Sie kombinieren dabei beispielsweise Möglichkeiten der Digitalisierung von Erwerbsarbeit vor Ort mit den Vorzügen des Landlebens. Oder sie setzen gezielt auf digitale Lösungen im Umgang mit lokalen Herausforderungen, etwa im ehrenamtlichen Bereich. Das 51. Bran-

denburger Regionalgespräch des IRS brachte am 10. November 2021 online Menschen aus Wissenschaft und Praxis zusammen, um neu entstehende Lebens- und Arbeitsformen in ländlichen Räumen zu diskutieren. Markus Lahr (Technische Hochschule Wildau), Norbert Kunz (Social Impact gGmbH, Berlin), Marco Beckendorf (Bürgermeister der Gemeinde Wiesenburg/Mark), Ariane Sept und Suntje Schmidt (beide IRS) gaben Impulsstatements und diskutierten anschließend mit den Teilnehmenden, welche Möglichkeiten aber auch Herausforderungen beispielsweise mit Projekten wie ländlichen Coworking-Spaces verbunden sind. Die Veranstaltung wurde zum Teil aufgezeichnet und wird auf der Website des IRS dokumentiert. ■

Kontakt:  
Gerhard Mahnken  
Tel. 03362 793 113  
gerhard.mahnken@leibniz-irs.de



## Historische Forschungsstelle arbeitet Geschichte des Flughafenstandorts Berlin Schönefeld zur Zeit des Nationalsozialismus auf



Bodenschatz, Harald; Bernhardt, Christoph; Brünenberg, Stefanie; Butter, Andreas (2021): *Im Dienst des nationalsozialistischen Krieges – Der erste Flugplatz in Schönefeld. Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Berlin*

Prof. Dr. Christoph Bernhardt  
Tel. 03362 793 142  
christoph.bernhardt@leibniz-irs.de

Der Flughafenstandort Berlin Schönefeld hat eine wenig bekannte Vorgeschichte: In der Zeit des Nationalsozialismus fungierte der erste Flugplatz in Schönefeld als Standort des Flugzeug- und Bombenbaus. Er diente damit der Kriegspolitik des nationalsozialistischen Regimes. Die Historische Forschungsstelle des IRS war an der Aufarbeitung dieser Geschichte beteiligt.

„Im Dienst des nationalsozialistischen Krieges. Der erste Flugplatz in Schönefeld“: Unter diesem Titel hat ein Autorenteam des IRS in Kooperation mit dem Städtebauhistoriker Harald Bodenschatz, assoziierter Professor des Center for Metropolitan Studies an der TU Berlin, die weitgehend unbekannt Anfänge des Flughafenstandorts Schönefeld in den Jahren 1934-1945 in Buchform aufgearbeitet. Zu dieser Zeit wurde dort ein Zentrum des Flugzeug- und Bombenbaus errichtet, in dem zeitweise über 15.000 Beschäftigte arbeiteten, darunter sehr

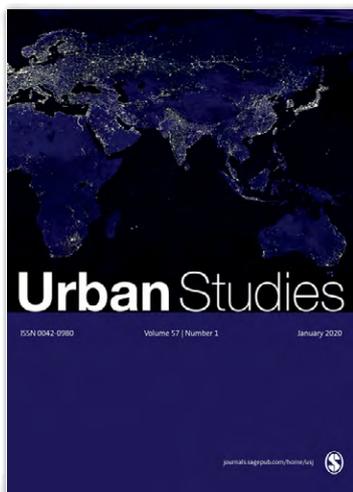
viele Zwangsarbeitende und KZ-Häftlinge. Die Autor\*innen auf Seiten des IRS, Christoph Bernhardt, Stefanie Brünenberg und Andreas Butter stellten das Buch am 16. August 2021 gemeinsam mit Bodenschatz und dem Chef der Flughafengesellschaft Engelbert Lütge Daltrup als Auftraggeber in einer Pressekonferenz vor Ort vor. Gleichzeitig wurde unter demselben Titel eine Ausstellung im Schönefelder Verwaltungsgebäude der Flughafengesellschaft eröffnet.

Die erste Auflage des Buchs ist bereits vergriffen. Über künftige Bezugsmöglichkeiten informiert die Pressestelle der Flughafengesellschaft Berlin ([pressestelle@berlin-airport.de](mailto:pressestelle@berlin-airport.de)). ■



Pressemitteilung der  
Flughafengesellschaft  
Berlin vom  
16. August 2021

## „Internal Migration Industries“: Neuer Artikel zur Wohnraumvermittlung an Geflüchtete



Kontakt:  
PD Dr. Matthias Bernt  
Tel. 03362 793 275  
[matthias.bernt@leibniz-irs.de](mailto:matthias.bernt@leibniz-irs.de)

Geflüchtete haben auf dem deutschen Wohnungsmarkt schlechte Ausgangsbedingungen: Sie sind in ihrer Mobilität eingeschränkt, verfügen kaum über finanzielle Ressourcen, bekommen außerhalb von Heimen keinen Wohnraum zur Verfügung gestellt und werden bei der Wohnungssuche nicht unterstützt. Sie sind deshalb auf informelle Broker angewiesen, die ihnen Wohnraum vermitteln. Matthias Bernt (IRS), Ulrike Hamann, Nihad El-Kayed und Leonie Keskinilic (alle Humboldt-Universität zu Berlin) haben die informelle Ökonomie der Wohnraumvermittlung an Geflüchtete untersucht. Neben den besagten Brokern nahmen sie auch die Strategien von Wohnungsunternehmen in den Blick, die

bestimmte Wohnungsbestände an bestimmten Orten gezielt an Geflüchtete vermarkten. Die Autor\*innen fassen das Zusammenwirken von institutionellen Restriktionen, Unternehmensstrategien und informellen Brokerage-Netzwerken unter dem Begriff „Internal Migration Industries“ zusammen. Mit dessen Hilfe zeigen sie, wie es dazu kommt, dass geflüchtete Menschen überwiegend konzentriert oder auch segregiert in bestimmten Quartieren und unter wenig vorteilhaften Wohnbedingungen leben. ■

Bernt, Matthias; El-Kayed, Nihad; Hamann, Ulrike; Keskinilic, Leonie (2021): *Internal Migration Industries. Urban Studies, online first*

## SFB „Re-Figuration von Räumen“: Visuelles Lesebuch „Räume in Veränderung“ erschienen



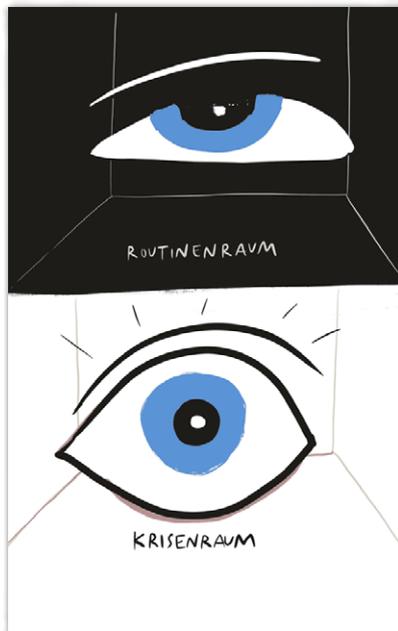
Hoerning, Johanna; Misselwitz, Philipp (Hrsg.) (2021): Räume in Veränderung. Ein visuelles Lesebuch. jovis, Berlin

Wie verändern die Digitalisierung, die enorme Zirkulation von Menschen und Dingen sowie die durch Globalisierung und Transnationalisierung verstärkte Verknüpfung von Orten über weite Distanzen hinweg unsere Vorstellungen von Raum und unser Handeln in Alltagsräumen?

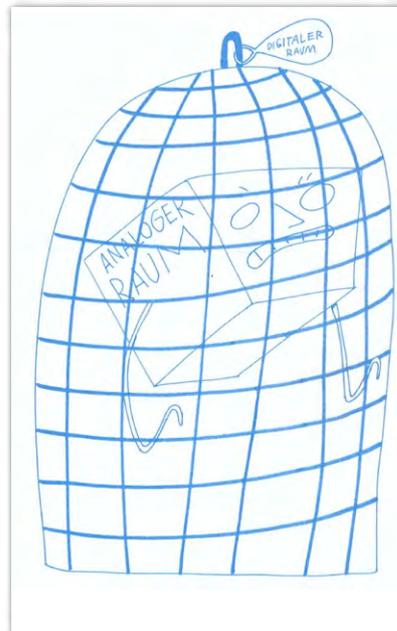
Im Rahmen des DFG-Sonderforschungsbereichs „Re-Figuration von Räumen“, an welchem auch das IRS beteiligt ist, gehen Wissenschaftler\*innen aus Soziologie, Geografie, Kultur- und Medienwissenschaften, Stadtplanung, Architektur und Kunst dieser für unsere Zeit wesentlichen Frage nach. Ihre Ideen, Konzepte und Antworten werden nun im neu erschienenen Band „Räume in Veränderung. Ein visuelles Lesebuch“ nicht nur in Textform, sondern auch in zeichnerischer Form vermittelt. Alle Beiträge sind mit Zeichnungen der Künstlerinnen Jo-

hanna Benz und Tiziana Beck (Gründerinnen von [graphicrecording.cool](http://graphicrecording.cool)) reich und überaus pointiert illustriert. So entstand, herausgegeben von Johanna Hoerning (HafenCity Universität Hamburg) und Philipp Misselwitz (Technische Universität Berlin), ein informativer und humorvoller Band, der bewusst etablierte Formate des Wissenschaftsdiskurses durchbricht und kritische Gesellschaftszusammenhänge durch grafisches Erzählen sichtbar macht. Aus dem IRS sind Gabriela Christmann, Sophie Melix und Martin Schinagl als Autor\*innen vertreten, die unter dem Titel „Digitales städtebauliches Planen“ darüber berichten, wie Digitaltechnologien den Prozess des Planens verändert haben. ■

- ▶ [graphicrecording.cool](http://graphicrecording.cool)
- ▶ [sfb1265.de](http://sfb1265.de)



Kontakt:  
Prof. Dr. Gabriela Christmann  
Tel. 03362 793 270  
[gabriela.christmann@leibniz-irs.de](mailto:gabriela.christmann@leibniz-irs.de)



## Neues Schwerpunktheft in PLANERIN: „Endlich ländlich. Kleinstädte und Dörfer lebendig gestalten“



Kontakt:  
Dr. Ariane Sept  
Tel. 03362 793 146  
ariane.sept@leibniz-irs.de

„Endlich ländlich“ wohnen und leben scheint ein Traum zu sein, den sich immer mehr Menschen erfüllen. Ebenso könnte man sagen, dass endlich mehr über ländliches Leben, damit verbundene Hoffnungen und Herausforderungen diskutiert wird. Vor dem aktuellen Hintergrund aus Homeoffice und mobilem Arbeiten wird zunehmend die Frage aufgeworfen, ob ländliche Räume dadurch neue Attraktivität gewinnen. „Endlich ländlich“ deutet zudem an, dass Ländlichkeit mitunter endlich ist und vielfach transportierte und fest verankerte Bilder von Ländlichkeit als Gegensatz zum Städtischen oft überholt sind. Das Schwerpunktheft legt den Fokus auf inspirierende Geschichten aus ländlichen Räumen. Die 14 Beiträge zeigen Herausforderungen, neue Entwick-

lungen und Lösungen in Bereichen wie Co-Working, Kultur, Partizipation von und in Dörfern, Wohnungspolitik und neue Wohnformen, Siedlungsentwicklung und Flächensparen.

Die PLANERIN ist die Zeitschrift der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) und berichtet zweimonatlich über planungsrelevante Themen. Mit einer verteilten Auflage von 2.400 Stück erreicht die PLANERIN durchschnittlich ca. 10.000 Lesende pro Heft. Ariane Sept, stellvertretende Leiterin der Forschungsabteilung „Kommunikations- und Wissensdynamiken im Raum“ gehört der Redaktion der PLANERIN an. ■

## Wanderausstellung „Stadtewende“ startet im Stadtmuseum Brandenburg an der Havel



Kontakt:  
Dr. Harald Engler  
Tel. 03362 793 224  
harald.engler@leibniz-irs.de

Reform und Aufbruch, Sanierungsstau und Erhalt, Eigeninitiative und Opposition – die Altstädte der DDR waren Schauplatz von Ohnmacht und Verfall, aber auch dynamische Orte der gesellschaftlichen Aktivierung. Die Wanderausstellung „Stadtewende“ beleuchtet die Kämpfe und Niederlagen um die Altstädte, ordnet sie ein und zeigt verschiedene historische Blickwinkel auf die stets aktuelle Frage „Wie wollen wir leben?“. Seit dem 21. Oktober 2021 ist die Ausstellung im Stadtmuseum in Brandenburg an der Havel zu sehen. Sie thematisiert den Umgang mit der historischen Bausubstanz in der DDR und den frühen 1990er-Jahren und akzen-

tuiert die lokalen Entwicklungen in Brandenburg/Havel. Die Ausstellung „Stadtewende“ ist Teil des gleichnamigen kooperativen Forschungsprojektes der Technischen Universität Kaiserslautern mit der Bauhaus Universität in Weimar, dem IRS und der Universität in Kassel. Das Projekt untersucht den Umgang mit der historischen Bausubstanz in ausgewählten Altstädten der DDR und analysiert dabei Bürgergruppen sowie andere Reformkräfte im Kampf gegen den Altstadtverfall. Im IRS sind Andreas Butter, Sarah Day, Harald Engler und Julia Wigger daran beteiligt. Mit seiner Wanderausstellung durch zehn ostdeutsche Städte, deren Startschuss nun in Brandenburg gegeben wurde, präsentiert der Projektverbund erste Forschungsergebnisse. Ein Besuch im Brandenburger Stadtmuseum ist bis Ende Januar 2022 möglich. In den folgenden Monaten wird die Ausstellung in neun weiteren ostdeutschen Städten zu sehen sein.



## IRS-Betriebsausflug zur Baustelle der Tesla-Gigafactory

Kontakt:  
Gerhard Mahnken  
Tel. 03362 793 113  
gerhard.mahnken@leibniz-irs.de

In diesem Jahr stand der Betriebsausflug des IRS am 19. August unter dem Motto „Tesla und Grünheide mit dem Fahrrad erkunden“. Nach einer flotten Tour durch Kiefernwälder und Wiesen bekamen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des IRS Impressionen vom Tesla-Gelände, das sie versammelt auf einer Autobahnbrücke über der A 10 in Augenschein nehmen konnten. Forschung und Ausflug gingen dabei fließend ineinander über, denn die Planungskonflikte um den Bau der Tesla-Gigafactory sind ab 2022 ein Gegenstand der IRS-Forschung. Die IRS-Belegschaft bekam die Gelegenheit sich mit gegensätzlichen Positionen zur Tesla-Fabrik aus-

einander zu setzen: Der Bürgermeister der Gemeinde Grünheide, Arne Christiani, betonte die Chancen und die von ihm erwarteten positiven Auswirkungen der Ansiedlung auf die Gemeinde. Steffen Schorcht von der Bürgerinitiative Grünheide hob schädliche Auswirkungen auf Umwelt und Lebensqualität der Region hervor. Der Betriebsausflug fand seinen Abschluss bei der Einkehr in einem Biergarten am Ufer des Peetzsees. Nach einer langen Zeit im pandemiebedingt eingeschränkten Betrieb genossen die Beschäftigten des IRS ihre gemeinsamen Erkundungen und die wieder möglich gewordenen direkten persönlichen Begegnungen. ■

## Personalien



### Auszeichnung

Ein Fachartikel von IRS-Forscher **Dr. Peter Eckersley**, geschrieben in Ko-Autorenschaft mit Professor Charlotte Burns (Department of Politics, University of Sheffield) und Dr Paul Tobin (School of Social Sciences, University of Manchester), wurde vom Journal of Public Policy mit dem "Best Paper Prize" für das Jahr 2020 ausgezeichnet. Der Aufsatz „EU Environmental Policy in Times of Crisis“ quantifiziert den Grad der Ambitioniertheit der EU-Umweltgesetzgebung und zeichnet den Rückgang ihres Ambitionsniveaus in Folge der globalen Finanzkrise von 2009 nach.



### Promotion

**Dr. des. Henning Boeth**, bis Juli 2021 wissenschaftlicher Mitarbeiter der Forschungsabteilung „Regenerierung von Städten“, verteidigte am 31. August 2021 erfolgreich seine Dissertationsschrift mit dem Titel „Möglichkeiten der kommunalen Steuerung von Reurbanisierung in Mittelstädten: Eine vergleichende Analyse von Planungspolitiken und Governance-Formen“. Die Disputation fand online statt. Die Arbeit wurde von Prof. Dr. Henning Nuissl (Humboldt-Universität zu Berlin) betreut und mit magna cum laude bewertet.



### Gastwissenschaftlerin

**Anna-Katharina Brenner** war vom 26. Juli bis zum 3. September 2021 als Gastwissenschaftlerin in der Historischen Forschungsstelle tätig. Brenner ist Doktorandin und wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Soziale Ökologie an der Universität für Bodenkultur (Österreich). Zu ihren Interessensgebieten gehören Umweltgerechtigkeit und die Geographie von Nachhaltigkeitstransformationen mit Schwerpunkt auf (peri-)urbanen Gebieten. Zu diesen Themen forscht sie interdisziplinär und berücksichtigt dabei sowohl sozio-metabolische als auch politisch-institutionelle Aspekte.

## Beiratstätigkeiten



**Dr. Peter Eckersley**, wissenschaftlicher Mitarbeiter der Forschungsabteilung „Institutionenwandel und regionale Gemeinschaftsgüter“, wurde als Ko-Leiter der Local Politics Special Interest Group bei der britischen Political Studies Association benannt. Zusammen mit Mercè Cortina-Oriol von der De Montfort University in Leicester organisiert er damit Veranstaltungen und Konferenz-Panels und bietet den 150 Wissenschaftler\*innen in dem Arbeitskreis Vernetzungsmöglichkeiten. Ab Januar 2022 wird Peter Eckersley zudem als Managing Editor der Zeitschrift Local Government Studies tätig sein. Neben den normalen Tätigkeiten eines Journal-Editors wird er dabei Verantwortung für die strategische Entwicklung der Zeitschrift tragen.



**Dr. Wolfgang Haupt**, stellvertretender Leiter der Forschungsabteilung „Institutionenwandel und regionale Gemeinschaftsgüter“, gehört dem neu gegründeten Klimarat des Bezirks Berlin-Pankow an und nahm im Juni 2021 an dessen Auftaktsitzung teil. Der Rat wurde in Folge der Ausrufung des Klimanotstandes eingerichtet. Der Rat setzt sich zusammen aus Vertreter\*innen von Politik, Wissenschaft, Umwelt- und/oder Naturschutzverbänden, Verkehrs- und Mobilitätsverbänden, Sozialverbänden, Wirtschaftsvereinen sowie landeseigenen Wohnbau- und Versorgungsunternehmen.



**Dr. Ariane Sept** wurde in den wissenschaftlichen Beirat für die für 2022 im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt/Main geplante Ausstellung „Architektur auf dem Land“ berufen. Die Ausstellung behandelt die Frage, was Architektur zu einem guten Leben auf dem Land beitragen kann. Sie wird gefördert durch das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) sowie die Bundesstiftung Baukultur.

---

## IMPRESSUM

---

IRS AKTUELL No 97, Dezember 2021  
ISSN 0944 7377



Herausgeber:  
Leibniz-Institut für  
Raumbezogene Sozialforschung  
Flakenstraße 29–31, 15537 Erkner

Tel. 03362 793 0, Fax: 03362 793 111  
E-Mail: felix.mueller@leibniz-irs.de  
► [www.leibniz-irs.de](http://www.leibniz-irs.de)

Das IRS ist Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft.



Leitung: Prof. Dr. Oliver Ibert  
Redaktion: Felix Müller (v.i.S.d.P.), Gerhard  
Mahnken, Silke Schulz  
Layout: Henrika Prochnow

Bestellung von IRS aktuell und IRS Jahrbuch:  
Tel. 03362 793 118

Bei Abdruck Belegexemplar erbeten  
Die Beiträge in diesem Magazin entstanden in  
Zusammenarbeit von Felix Müller mit den  
Wissenschaftler\*innen des IRS.

### Fotos:

Titelbild: Animaflora PicsStock/stock.adobe.com; S. 2/S. 5: Frank/stock.adobe.com;  
Seite 8 o.: Peter Stein/stock.adobe.com, u.: sliver/stock.adobe.com; S. 9: Pedant01,  
CC BY-SA 4.0/commons.wikimedia.org; S. 10: Animaflora/stock.adobe.com;  
S. 13 o.: lichtbildmaster/stock.adobe.com; S. 2/S. 13 u.: mitifoto/stock.adobe.com;  
S. 15: Animaflora PicsStock/stock.adobe.com; S. 16: Marco Richter/stock.adobe.com;  
S. 17 o.: Achim Wagner/stock.adobe.com; S. 21: Achim Wagner/stock.adobe.com;  
S. 2/S. 23: Leonhard Lenz/CC0/commons.wikimedia.org; S. 25: Leonhard Lenz/  
CC0/commons.wikimedia.org; S. 26: JeanLuc/stock.adobe.com; S. 27: oskar/stock.adobe.com;  
S. 30: Petrovich12/stock.adobe.com; S. 35: Deirfttogg/Eigenes Werk/  
CC BY-SA 4.0/commons.wikimedia.org; S. 38: TripleP Studio/stock.adobe.com;  
S. 41: Fotos v.l.n.r.: christine/stock.adobe.com, olezso /stock.adobe.com, andrey/  
stock.adobe.com, Claudia Paulussen/stock.adobe.com; S. 43: graphicrecording.cool  
(Tiziana Beck und Johanna Benz)

### Portraits:

S. 34: Manfred Kühn: Frank Bentert; S. 36: Thorsten Heimann: Mazur;  
weitere Fotos: IRS oder privat



## Fundstück

### Ein Wimpel aus Nordkorea

Unter der Rubrik „Fund des Monats“ stellten Lena Hecker und Nammyoung Hong (Technische Universität Berlin) im September einen von den Wissenschaftlichen Sammlungen des IRS archivierten Wimpel aus Nordkorea vor. Die heutige Berichterstattung über Nordkorea ist geprägt vom Narrativ eines politisch abgeschotteten Staates. Neben dem Atomwaffenprogramm, wenigen außenpolitischen Auftritten und einem inszenierten Tourismusprogramm ist wenig über die Alltagskultur des ostasiatischen Landes bekannt. Der Fund zeichnet dagegen ein differenzierteres Bild: Er legt Zeugnis vom Wiederaufbau der nordkoreanischen Stadt Hamhŭng ab, der zwischen den Jahren 1955 und 1962 von der Städtebaubrigade der Deutschen Arbeitsgruppe Hamhŭng durchgeführt wurde. Dieser steht exemplarisch für die diplomatischen Beziehungen zwischen der DDR und Nordkorea sowie einen Architektur- und Planungsexport der DDR. Bei diesem Fund handelt es sich um einen Wimpel, der sich im Nachlass des Landschaftsarchitekten Hubert Matthes (1929-2018) befindet. Matthes war als Grünplaner maßgeblich an der Erholungs- und Freiflächenkonzeption der Stadt beteiligt. Auf dem Wimpel, der wohl im Jahr 1957 überreicht wurde, ist auf der Vorderseite Matthes selbst zu sehen. Er stützt sich auf eine Planrolle, die wiederum seinen Entwurf für einen zentralen Stadtpark mit Stadionanlage zeigt. Im Hintergrund erstreckt sich ein koreanisches Landschaftsidyll mit traditioneller Baukunst. Zudem wird Matthes auf Vorder- und Rückseite im Namen der koreanischen Bevölkerung für seine Mitarbeit am Stadtentwicklungsprojekt gedankt.

Link zum Beitrag in voller Länge:

► [ddr-planungsgeschichte.de/hamhung-hungnam](https://ddr-planungsgeschichte.de/hamhung-hungnam)

Kontakt: Dr. Kai Drewes

Tel. 03362 793 143 | [kai.drewes@leibniz-irs.de](mailto:kai.drewes@leibniz-irs.de)